



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

66. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: Dienstag, 14.06.2022, 16:30 Uhr

Sitzungsort: Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.5.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Geruchsrisiken im Gewerbegebiet Semiramis	VO/2022/11209

**► Nr. VO/2020/08803-02
öffentlich**

Lübeck, 01.02.2022

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

**Anfrage des AM Michelle Akyurt BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN zu
VO/2020/08803 "Leichte Sprache" bei Bürgerbeteiligung****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Am 23.06.2020 wurde in der 34. Sitzung des Hauptausschusses oben genannter Antrag unverändert beschlossen.

Die Verwaltung wird bis zum 30.04.2022 um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie sieht der konkrete Zeitplan der Stadt zur Umsetzung der Maßnahmen aus?
2. Was wurde von den beschlossenen Maßnahmen in den Bereichen Informationen, Merkblätter und Briefe bereits umgesetzt?
3. Was wurde bisher nicht umgesetzt und aus welchen Gründen?

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:



► **Nr. 2020/08803-02-01**
öffentlich

Lübeck, 12.04.2022

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Nicole Dorel (E-Mail: nicole.dorel@luebeck.de Telefon: 122-1302)

Antwort auf Anfrage des AM Michelle Akyurt BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN zu VO/2020/08803 "Leichte Sprache" bei Bürgerbeteiligung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Befragungen sollen zukünftig in kleiner Personenanzahl der Zielgruppe(n) getestet werden, bevor sie online gestellt werden.

Begründung:

Damit Online Befragungen von allen Teilen der Bevölkerung wahrgenommen werden und eine möglichst breite Beteiligung erfolgt, ist es wichtig, diese für möglichst alle verständlich zu formulieren und zu gestalten. Mögliche Schwierigkeiten und Barrieren sind für eine Einzelperson aufgrund anderer Sichtweisen nicht immer (vollständig) erkennbar. Deshalb ist es sinnvoll, die Befragung durch eine kleine Gruppe von Personen aus der Zielgruppe testen zu lassen und Verbesserungsvorschläge aufzugreifen, bevor diese Befragung online gestellt wird.

Antwort:

Online-Umfragen werden bereits seit 2020 auch in leichter Sprache unter www.luebeck.de veröffentlicht.

Bereiche, die eine Online-Umfrage wünschen, fertigen zwei Versionen ihrer Fragen, Antwortmöglichkeiten und Erläuterungen an. Eine der beiden Versionen ist in leichter Sprache verfasst. Dazu beauftragen die Bereiche ein externes, auf leichte Sprache spezialisiertes Büro. Das Büro erstellt die Umfrage in leichter Sprache und testet sie anschließend mit einem der Zielgruppe entsprechendem Personenkreis.

Anschließend überprüft der jeweilige, beauftragende Bereich beide Versionen der Umfrage und übergibt sie dann zur Einrichtung und Online-Stellung an die Internetredaktion des Teams Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bürgermeisterkanzlei der Hansestadt Lübeck.

Diese Verfahrensweise wurde z. B. bei den Online-Umfragen zum Thema "Angsträume" des Bereiches Stadtgrün und Verkehr und "Europäische Charta" des Frauenbüros angewandt.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

► **Nr. VO/2022/11152**
öffentlich

Lübeck, 24.05.2022

Anfrage

Bearbeitung: Natalie Beisiegel (E-Mail: natalie.beisiegel@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Verzicht auf offizielle städtische Social-Media-Kanäle

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

In der Antwort vom 27. Oktober 2021 auf meine Anfrage gemäß § 16 GO zum Thema "Social Media Kanäle" hat der Bürgermeister u. a. ausgeführt:

"Das ULD hat mit Facebook hinsichtlich der Nutzung von Social Media (Facebook, YouTube, WhatsApp, Instagram usw.) ein Exempel statuiert. (...) Um einen eindeutigen Rechtsverstoß und den damit drohenden Konsequenzen innerhalb der EU zu umgehen, bietet Facebook jetzt einen Vertrag zur gemeinsamen Verantwortung an. Allerdings erfüllt dieser Vertrag nicht die geforderte Transparenz der DSGVO. Am 11.09.2019 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass eine Datenschutzbehörde den Betrieb einer Facebook-Fanpage untersagen kann. Die Rechtskonformität der konkreten Anordnung des ULD aus dem Jahre 2011 obliegt nunmehr dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Schleswig. Das Urteil steht bis heute aus. Die genannten Betreiber einer Fanpage-Seite befinden sich seit Jahren in einer Grauzone. Das ULD duldet diese Fanpage-Seiten bis das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Schleswig vorliegt. Bei der Erstellung neuer Fanpage-Seiten soll eine Anhörung durch das ULD erfolgen. Die Hansestadt Lübeck orientiert sich an der Entscheidung des ULD und sieht derzeit von der Nutzung von Social Media-Kanälen ab. Erst wenn die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, ist auf dieser Grundlage zu prüfen, welche Social Media-Kanäle für die Außenkommunikation geeignet sind."

Seit dem 6. April 2022 informiert nun auch das Landgericht Lübeck bei Facebook mit einer offiziellen Seite über seine Arbeit.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Bürgermeister:

Wird an der Auffassung festgehalten, der Betrieb von Seiten bei Facebook durch offizielle Stellen befindet sich in einer "Grauzone" und die Voraussetzungen für ihren Einsatz lägen nicht rechtssicher vor?

Ich bitte um schriftliche Beantwortung.

**Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil:
(nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)**

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2022/11209**
öffentlich

Lübeck, 10.06.2022

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Geruchsrisiken im Gewerbegebiet Semiramis

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens für das Gewerbegebiet Semiramis wurden in Stellungnahmen die Risiken der Geruchsbelastung durch das naheliegende Biomassewerk und BMA der Entsorgungsbetriebe Lübeck thematisiert (VO/2022/11042). Die Relevanz dieser Risiken ergibt sich neben den Ergebnissen des Geruchsgutachtens auch aus den Erfahrungen in Neumünster, wo es erhebliche Probleme mit der Geruchsbelastung einer ähnlichen Anlage für ein naheliegendes Wohngebiet gibt.

Hierzu möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten:

1. Hat der Bürgermeister den Entsorgungsbetrieben Lübeck zugesichert, die wegen der Geruchsbelastung möglicherweise notwendigen Investitionen zur Aufrechterhaltung des Betriebs u.a. des bestehenden Biomassewerkes und der MBA (z.B. für Einhausungen) aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren? Wenn ja,
 - a. Warum findet es der Bürgermeister sinnvoll, dass der Haushalt der Hansestadt die Risiken übernimmt für ein Gewerbegebiet, das von der KWL GmbH entwickelt wurde und vermarktet wird?
 - b. Welches Investitionsvolumen erwartet der Bürgermeister im Worst Case?
 - c. Hat der Bürgermeister diese Zusicherung in der Höhe gedeckelt? Wenn ja, in welcher Höhe?
 - d. Warum hat der Bürgermeister die Bürgerschaft und ihre Gremien nicht über die Zusicherung der Übernahme dieser Risiken durch den städtischen Haushalt informiert?
 - e. Welche rechtliche Bindung ist durch diese Zusicherung entstanden?
 - f. Warum wurden die mögliche Notwendigkeit solcher Investitionen in den bestehenden Anlagen und ihre Finanzierung in der Prüfung und Abwägung der Stellungnahmen im o.a. Satzungsbeschluss nicht erwähnt?

2. Um die Geruchsbelastung für das Gewerbegebiet und insb. im Teilgebiet GE8 zu minimieren, soll parallel zur Straße Raabrede ein mind. 20 Meter hoher Gebäuderiegel ohne offenbare Fenster errichtet werden. Gibt es für dieses Grundstück bereits Interessenten, die bereit sind, dort ein solches Gebäude zu errichten? Wenn nein,
 - a. In welchem Umfang steigen Geruchsbelastung und Risiken für den Weiterbetrieb der Biomasseanlage ohne ein derartiges Gebäude?
 - b. Welche anderen Maßnahmen sind möglich, um diese Risiken ohne dieses Gebäude zu verringern?
 - c. Welche Aktivitäten im Gewerbegebiet Semiramis sind an die Existenz eines solchen Gebäudes geknüpft?
 - d. Wird mit Vermarktung, Bebauung und Inbetriebnahme der restlichen Grundstücke im Gewerbegebiet Semiramis auch ohne den Gebäuderiegel fortgefahren?

3. Die KWL beabsichtigt, durch ergänzende nachbarliche Vereinbarungen das Klagerisiko der Grundstückskäufer im Gewerbegebiet wegen möglicher Geruchsbelästigungen zu minimieren. Welche Möglichkeiten bestehen, das Risiko dagegen klagender Arbeitnehmer*innen dort zu vermindern? Wie ist dieses Risiko einzuschätzen?

Begründung:

Anlagen:



► Nr. VO/2022/11150
öffentlich

Lübeck, 24.05.2022

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Thomas Manke (E-Mail: thomas.manke@luebeck.de Telefon: 122 - 1510)

Jahresbericht 2021 zu den Leistungen und dem Ergebnisplan der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Turnusmäßige Berichterstattung für das Haushaltsjahr 2021

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil: (nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Bericht:

Der anliegende Bericht gibt als Summary-Fassung einen Überblick zu den **wesentlichen Finanzdaten** auf Gesamt- und Fachbereichsebene. Alle weiteren Informationen zu Entwicklungen und Einzelergebnissen sind **im IKVS-Verfahren** interaktiv abrufbar und können dort näher erschlossen und weiter vertieft werden. Alle Informationen sind unter dem Link [„Jahresbericht 2021“](#) bequem zugänglich.

Darüber hinaus werden mit dem Jahresbericht auch wieder aktualisierte Stände und Prognosen zu den wesentlichen **investiven Maßnahmen** (ab 500 TEUR) vorgelegt. Die jeweiligen Einzelinformationen sind maßnahmenbezogen dem Bericht unter der Ziffer 5 beigefügt.

Anlagen:

Jahresbericht 2021 – Kurzfassung

Bürgermeister Jan Lindenau



Jahresbericht 2021

Wesentliche Zahlen und Ergebnisse zum Haushalt 2021

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/haushalt

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Strategie und Innovation/Bereich Haushalt und Steuerung
Dr.-Julius-Leber-Straße 50-52 | 23539 Lübeck
(0451) 115
sui@luebeck.de
www.luebeck.de

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlegende Hinweise	3
2	Kurzüberblick	4
3	Wesentliche Finanzdaten	5
	- Gesamtergebnis	
	- Allgemeine Deckungsmittel	
	- Budgetübersicht	
	- Personalaufwand	
4	Budgetergebnisse 2021	6
	- Fachbereich 1 – Bürgermeister	
	- Fachbereich 2 – Wirtschaft und Soziales	
	- Fachbereich 3 – Umwelt, Sicherheit und Ordnung	
	- Fachbereich 4 – Kultur und Bildung	
	- Fachbereich 5 – Planen und Bauen	
5	Entwicklung der Investitionen 2021	12

1 GRUNDLEGENDE HINWEISE

Die Verwaltung überprüft im Laufe eines jeden Haushaltsjahres die Entwicklung des Ergebnishaushaltes und die Entwicklung der Zielvereinbarungen, Kennzahlen und Strukturdaten auf den Produkthaushaltsseiten, jeweils prognostiziert auf das Ende des Haushaltsjahres. Im Rahmen einer turnusmäßigen Berichterstattung erfolgt dazu dann eine laufende unterjährige Information für Verwaltungsführung und Politik. Zwei Zwischenberichte zu den Stichtagen 30.04. und 31.07. wurden bereits zur Kenntnis gegeben mit Hochrechnungen und Prognosen zur Entwicklung des Haushaltsjahres.

Hiermit wird nunmehr der abschließende Jahresbericht mit den jeweiligen Ergebnissen für 2021 vorgelegt.

Dabei wird - wie bereits in den Vorjahren - der Schwerpunkt auf den **interaktiven Bericht** in IKVS gelegt. Hier können auf allen Ebenen der Verwaltung bis hin zur Produktebene die Begründungen und Erläuterungen zu den eingetretenen Entwicklungen abgerufen werden. Integriert sind dort auch die **Veränderungen zu den Produktkontrakten**. Die wesentlichen Abweichungen bei den Zielen, Kennzahlen und Strukturdaten sind jeweils Bestandteil des interaktiven Berichtes und können auf der Ebene der Produkte ebenfalls eingesehen und nachvollzogen werden. Die weitergehenden Informationen sind unter dem Link „Jahresbericht 2021“ bequem zugänglich.

Dieses Dokument gibt als **Summary-Fassung** einen Überblick zu den **wesentlichen Finanzdaten auf Gesamt- und Fachbereichsebene** und möchte einstimmen und dazu einladen, alles Weitere dann zu Entwicklungen und Einzelergebnissen im IKVS-Verfahren näher zu erschließen und weiter zu vertiefen.

Darüber hinaus werden mit dem Jahresbericht 2021 auch wieder aktualisierte Stände und Prognosen zu den wesentlichen **investiven Maßnahmen** (ab 500.000 EUR) vorgelegt. Die tabellarische Zusammenstellung fachbereichsbezogen ist diesem Bericht unter der Ziffer 5 beigefügt. Perspektivisch ist vorgesehen, auch die Informationen zu den wesentlichen Investitionen in den interaktiven IKVS-Bericht mit aufzunehmen.

2 Kurzüberblick

Auch für das Jahr 2021 kann die Hansestadt Lübeck ein Rechnungsergebnis vorlegen, das wie bereits in den Vorjahren mit einem **signifikanten Überschuss** abschließt. Mit **72,3 Mio. EUR** liegen die Erträge über den Aufwendungen, so dass sich zum geplanten Defizit von 28,4 Mio. EUR unterm Strich eine **Verbesserung von 43,9 Mio. EUR** ergibt.

- 8,0 Mio. höherer Anteil an Einkommens-/Umsatzsteuer
- 2,5 Mio. Ausgleich Land für Steuer mindererträge
- 15,5 Mio. einmaliger Zufluss Auflösung Versorgungsrücklage
- 23,5 Mio. Konsolidierungshilfen
- 10,2 Mio. zusätzliche Grundstückserlöse
- 10,2 Mio. Verbesserungen bei den Fachbereichsbudgets

Das Ergebnis des Haushalts 2021 entspricht der insgesamt **positiven Tendenz der letzten Jahre**. Die Gunst der Stunde ist erneut für **nachhaltiges Engagement** zu nutzen.

- Vorantreiben der Digitalisierung und Modernisierung der Verwaltung
- Infrastrukturvermögen weiter sanieren und fitmachen für die Zukunft
- Beschleunigung von Maßnahmen zum Klimaschutz (Ziel: 2040 Klimaneutralität)
- Bürger:innenservice weiter stärken
- Personaloffensive zur Nachwuchssicherung fortsetzen
- Weiterer Schuldenabbau sichert Finanzspielräume für künftige Generationen

Die **Chancen jetzt nutzen**, denn die **Gesamtsituation bleibt herausfordernd** und die Verbesserungen sind in Teilen **nicht strukturell** und damit nicht konsistent.

- Konjunkturelle Entwicklung fragil bei zT. sprunghaft steigenden Preisen
- Nullzinspolitik könnte langsam auslaufen
- Zusätzliche Landestöpfe fließen nicht dauerhaft
- Hohe Grundstückserlöse sind endlich
- Sanierungsstau bei Straßen, Brücken und Gebäuden weiterhin enorm
- Immer noch große Altschuldenlast

2 WESENTLICHE FINANZDATEN

Gesamtergebnis 2021		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
AD	Allgemeine Deckungsmittel	455.893.600	518.089.300,38	62.195.700,38 ↗	14 ↗
FBe	Summe aller Zuschussbudgets	-484.304.100	-474.158.908,92	10.145.191,08 ↗	2 ↗
Jahresergebnis		-28.410.500	43.930.391,46	72.340.891,46 ↗	8 ↗

Allgemeine Deckungsmittel		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
611001	Steuern, allg. Zuweisungen, allg. Umlagen	469.161.000	498.159.951,49	28.998.951,49 ↗	6 ↗
612001	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft	-8.427.700	11.305.089,06	19.732.789,06 ↗	234 ↗
535002	Konzessionsabgaben	12.380.000	12.534.072,15	-154.072,15 ↗	-1 ↗
612002	Pauschalierter nicht zahlungswirksamer Aufwand	-31.600.000	-28.503.353,93	-3.096.646,07 ↗	10 ↗
612003	Grundstücksan- u. -verkäufe	14.380.300	24.593.541,61	10.213.241,61 ↗	71 ↗
612004	Pauschalierte zahlungswirksame Vorgänge	--	--	--	--
AD	Allgemeine Deckungsmittel Gesamt	455.893.600	518.089.300,38	62.195.700,38 ↗	14 ↗

Zuschussbudgets Fachbereiche		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
FB 1	Bürgermeister	-41.879.700	-37.588.667,99	4.291.032,01 ↗	10 ↗
FB 2	Wirtschaft und Soziales	-112.648.400	-101.490.960,57	11.157.439,43 ↗	10 ↗
FB 3	Umwelt, Sicherheit und Ordnung	-38.496.500	-48.401.344,19	-9.904.844,19 ↘	-26 ↘
FB 4	Kultur und Bildung	-163.355.100	-168.770.116,83	-5.415.016,83 ↘	-3 ↘
FB 5	Planen und Bauen	-127.924.400	-117.907.819,34	10.016.580,66 ↗	8 ↗
FBe	Summe aller Zuschussbudgets	-484.304.100	-474.158.908,92	10.145.191,08 ↗	2 ↗

Personalaufwand		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
FB 1	Bürgermeister	29.735.700	26.927.945	-2.807.755 ↘	-9 ↘
FB 2	Wirtschaft und Soziales	28.899.600	29.453.590	553.990 ↗	2 ↗
FB 3	Umwelt, Sicherheit und Ordnung	48.314.800	47.673.657	-641.143 ↘	-1 ↘
FB 4	Kultur und Bildung	58.316.300	56.309.039	-2.007.261 ↘	-3 ↘
FB 5	Planen und Bauen	51.480.500	50.733.665	-746.835 ↘	-1 ↘
FBe	Allgemeine Finanzwirtschaft	31.600.000	30.573.119	-1.026.881 ↘	-3 ↘
Summe: Gesamthaushalt		248.346.900	241.671.016	-6.675.884 ↘	-2 ↘

3 BUDGETERGEBNISSE 2021

FACHBEREICH 1 - BÜRGERMEISTER

Zuschussbudgets 2021		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
111001	Verwaltungsleitung	-284.300	-284.947,15	-647,15 →	0 →
111006	Stabsstelle Arbeitsschutz	-692.600	-817.195,79	-124.595,79 ↘	-18 ↘
111032	Stabsstelle DOS	-3.257.600	-311.645,73	2.945.954,27 ↗	90 ↗
111036	Stabsstelle Datenschutzbeauftragter	-198.100	-169.010,63	29.089,37 ↗	15 ↗
111002	Leitung, Controlling, Dienste FB 1	-244.700	-237.418,43	7.281,57 ↗	3 ↗
111003	Management Politische Gremien	-1.581.000	-1.463.816,11	117.183,89 ↗	7 ↗
111004	Geschäftsführung für die Verwaltungsleitung	-996.100	-1.101.896,49	-105.796,49 ↘	-11 ↘
111009	Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit	-1.504.200	-1.380.315,04	123.884,96 ↗	8 ↗
111040	Strategie und Innovation	-404.700	-297.556,68	107.143,32 ↗	26 ↗
111005	Logistik	-2.386.900	-3.412.060,07	-1.025.160,07 ↘	-43 ↘
121001	Statistik und Wahlen	-709.000	-530.641,07	178.358,93 ↗	25 ↗
111007	Informationstechnik	-9.296.700	-10.566.588,36	-1.269.888,36 ↘	-14 ↘
111008	Zentrale Personalarbeit	-7.454.000	-6.599.242,87	854.757,13 ↗	11 ↗
111098	Entgelte und Bezüge	-190.000	-249.739,95	-59.739,95 ↘	-31 ↘
111099	Versorgung	-98.300	972.684,27	1.070.984,27 ↗	1.090 ↗
111010	Prüfungen, Gutachten, Stellungnahmen	-1.283.200	-1.227.764,37	55.435,63 ↗	4 ↗
111011	Frauenemanzipatorische Gleichstellungsarbeit	-365.100	-342.621,48	22.478,52 ↗	6 ↗
111034	Gesamtpersonalrat	-119.000	-131.914,98	-12.914,98 ↘	-11 ↘
111035	Personalrat FB 1	-110.700	-127.619,32	-16.919,32 ↘	-15 ↘
111012	Haushalt und Steuerung	-3.986.600	-3.448.404,66	538.195,34 ↗	14 ↗
111014	Beteiligungscontrolling	-789.900	-727.160,86	62.739,14 ↗	8 ↗
573001	GG Metallhüttengelände mbH	-380.100	-380.108,55	-8,55 →	0 →
111016	Buchhaltung & Finanzen	-3.901.200	-3.149.042,80	752.157,20 ↗	19 ↗
111017	Rechtsangelegenheiten	-1.276.500	-1.286.863,68	-10.363,68 →	-1 →
111030	Passivbesteuerung	-369.200	-317.777,19	51.422,81 ↗	14 ↗
FB 1	Bürgermeister	-41.879.700	-37.588.667,99	4.291.032,01 ↗	10 ↗

Zum Stand des Jahresberichtes 2021 weist der Fachbereich 1 eine Verbesserung des Gesamtergebnisses in Höhe von ca. 4,3 Mio. EUR aus. Dabei stehen u.a. den steigenden Sachaufwendungen bei den Produkten Logistik und IT-Architekturmanagement/ IT-Service Minderaufwendungen bei den Personalaufwendungen, geringere Sachaufwendungen beim Produkt Digitalisierung, Organisation und Strategie sowie Mehrerträge durch die Auflösung des IT-Festwertes gegenüber.

FACHBEREICH 2 – WIRTSCHAFT UND SOZIALES

Zuschussbudgets 2021		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
111018	Leitung, Controlling, Dienste FB 2	-1.666.500	-1.524.311,71	142.188,29 ↗	9 ↗
111031	Behindertenbeirat	-29.500	-34.645,20	-5.145,20 ↘	-17 ↘
111033	Integration in der HL	--	-87,47	-87,47 ↘	-- ↘
111037	Ehrenamtskoordination	--	106.088,75	106.088,75 ↗	-- ↗
312101	SGB II	-25.163.600	-23.805.169,82	1.358.430,18 ↗	5 ↗
312901	Verwaltung SGB II	-4.975.200	-3.927.637,10	1.047.562,90 ↗	21 ↗
315002	Integration in der Hansestadt Lübeck	-309.800	-400.449,18	-90.649,18 ↘	-29 ↘
315201	SeniorInneneinrichtungen	-2.618.300	-3.332.209,99	-713.909,99 ↘	-27 ↘
411001	Krankenhausinvestitionsbeitrag	-4.349.800	-3.804.330,12	545.469,88 ↗	13 ↗
418001	Kurbetrieb Travemünde (KBT)	-950.100	-1.355.939,77	-405.839,77 ↘	-43 ↘
535001	Stadtwerke	-154.600	-162.463,77	-7.863,77 ↘	-5 ↘
575001	Lübeck u. Travemünde Marketing (LTM)	-3.012.600	-3.405.980,05	-393.380,05 ↘	-13 ↘
575002	Hamburg Marketing GmbH	-10.000	-10.000,00	0,00 →	0 →
111019	Personalrat FB 2	-114.600	-88.873,71	25.726,29 ↗	22 ↗
111020	Grundstücksmanagement	406.600	1.852.911,42	1.446.311,42 ↗	356 ↗
511001	Betreuung Gutachterausschuss	-299.400	-270.470,83	28.929,17 ↗	10 ↗
548001	Bewirtschaftung Flughafen	-786.700	-606.714,84	179.985,16 ↗	23 ↗
571001	Wirtschaftsförderung	-1.223.700	-1.108.047,50	115.652,50 ↗	9 ↗
573002	Wochen- und Jahrmärkte	-53.700	6.962,94	60.662,94 ↗	113 ↗
311001	Grundversorgung u. Hilfen SGB XII	-20.732.300	-17.907.859,15	2.824.440,85 ↗	14 ↗
313001	Hilfen für Asylbewerber	-4.840.200	-3.696.899,68	1.143.300,32 ↗	24 ↗
314001	Teilhabe nach BTHG	-19.043.700	-16.090.566,99	2.953.133,01 ↗	16 ↗
315001	Soziale Einrichtungen und Angebote	-6.549.900	-5.888.325,77	661.574,23 ↗	10 ↗
315401	Soziale Einrichtungen Wohnungsl.	--	-179,84	-179,84 ↘	-- ↘
315501	Soziale Einrichtungen Aussied. Ausl.	--	5.578,83	5.578,83 ↗	-- ↗
315601	Andere soziale Einrichtungen	--	-11,80	-11,80 ↘	-- ↘
321001	Leistungen n.d. Bundesversorgungsgesetz	-88.500	-23.731,79	64.768,21 ↗	73 ↗
331001	Förderung Träger der Wohlfahrtspflege	-4.199.400	-4.113.639,22	85.760,78 ↗	2 ↗
343001	Betreuungsangelegenheiten	-745.400	-609.032,25	136.367,75 ↗	18 ↗
351001	Sonstige soziale Hilfen und Leistungen	-4.968.900	-4.447.951,41	520.948,59 ↗	10 ↗
522002	Öffentlich geförderter Wohnungsbau	-189.700	-103.788,64	85.911,36 ↗	45 ↗
414001	Gesundheitsamt	-5.978.900	-6.743.184,91	-764.284,91 ↘	-13 ↘
FB 2	Wirtschaft und Soziales	-112.648.400	-101.490.960,57	11.157.439,43 ↗	10 ↗

Die Gesamtabweichung von rund 10 Mio. € ergibt sich hauptsächlich aus geringeren Aufwendungen im Bereich der Sozialleistungen nach dem SGB II (KdU) und dem SGB IX (BTHG), u.a. bedingt durch eine positive Entwicklung der Arbeitsmarktlage und geringere Fallzahlen. Zudem fielen die Kostenerstattungen teilw. höher aus als geplant wie auch die Personalaufwendungen. Der Hauptgrund hierfür liegt in der kurzfristigen und nicht geplanten Ausstattung des Corona-Teams im Gesundheitsamt in Folge der Pandemie. Aufgrund von Corona ergaben sich zum Teil deutlich höhere Aufwendungen, u.a. bei den LTM, den SIE und dem Gesundheitsamt.

FACHBEREICH 3 - UMWELT, SICHERHEIT UND ORDNUNG

Zuschussbudgets 2021		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
111021	Leitung, Controlling, Dienste FB 3	-609.200	-590.440,75	18.759,25 ↗	3 ↗
537001	EBL (Abfallwirtschaft)	-70.200	-60.000,00	10.200,00 ↗	15 ↗
538001	EBL (Abwasserbeseitigung)	-376.100	-235.114,12	140.985,88 ↗	37 ↗
545001	EBL (Straßenreinigung)	-3.300.200	-3.136.282,87	163.917,13 ↗	5 ↗
111022	Personalrat FB 3	-141.400	-132.418,06	8.981,94 ↗	6 ↗
122003	Ordnungsamt	-7.600.300	-7.478.759,20	121.540,80 ↗	2 ↗
122005	Verkehrsangelegenheiten (bei 3.320 ab 2020)	--	-58.295,74	-58.295,74 ↘	-- ↘
122006	Standesamt	-812.200	-602.028,43	210.171,57 ↗	26 ↗
126001	Gefahrenabwehr	-18.672.400	-18.632.785,89	39.614,11 →	0 →
127001	Rettungsdienst	1.175.100	-10.097.282,31	-11.272.382,31 ↘	-959 ↘
128001	Katastrophenschutz	-540.800	-427.454,89	113.345,11 ↗	21 ↗
521001	Baulicher Brandschutz	-450.000	-381.771,94	68.228,06 ↗	15 ↗
122004	Gesundheits-, Umwelt- und Verbraucherschutz	-3.905.600	-3.848.481,27	57.118,73 ↗	1 ↗
554001	Naturschutz und Landschaftspflege	-1.279.400	-1.263.611,78	15.788,22 ↗	1 ↗
561001	Umweltschutzmaßnahmen	-776.200	-769.737,20	6.462,80 →	1 →
555001	Land- und Forstwirtschaft	-1.137.600	-686.879,74	450.720,26 ↗	40 ↗
FB 3	Umwelt, Sicherheit und Ordnung	-38.496.500	-48.401.344,19	-9.904.844,19 ↘	-26 ↘

Die Ergebnisverschlechterung im FB 3 beruht insbesondere auf Mindereinnahmen infolge zu geringer Benutzungsgebühren im Rettungsdienst (-8,7 Mio. EUR). Eine Anpassung ist zum 01.01.2022 erfolgt. Hinzukommen Mindereinnahmen bei den Verwaltungsgebühren und Bußgeldern (-2,5 Mio. EUR); coronabedingt geringere Fallzahlen im ruhenden und fließenden Verkehr, Außerbetriebnahme stat. Messanlage B75 und verspätetes in Kraft treten des neuen Bußgeldkatalogs (11/2021). Die Mindereinnahmen konnten nur anteilig durch Ergebnisverbesserungen der anderen Bereiche kompensiert werden.

FACHBEREICH 4 - KULTUR UND BILDUNG

Zuschussbudgets 2021		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
111023	Leitung, Controlling, Dienste FB 4	-788.000	-709.277,68	78.722,32 ↗	10 ↗
261001	Theater Lübeck gGmbH	-11.773.500	-11.774.333,67	-833,67 →	0 →
281001	Kulturangebote	-1.119.200	-1.554.749,62	-435.549,62 ↘	-39 ↘
281002	Nordische Filmtage	-276.400	-523.332,58	-246.932,58 ↘	-89 ↘
361001	Entgeltermäßigung Kindertagesbetreuung	-7.717.300	-8.268.566,57	-551.266,57 ↘	-7 ↘
361003	Tagespflege	-10.306.600	-7.570.498,24	2.736.101,76 ↗	27 ↗
363003	Jugendberufsagentur Lübeck	-23.100	-19.180,84	3.919,16 ↗	17 ↗
365001	Planung und Bezuschussung KiTa	-13.837.900	-26.082.653,28	-12.244.753,28 ↘	-88 ↘
367001	Abwicklung Wakenitzhof	0	25.165,30	25.165,30 ↗	-- ↗
424002	Lübecker Schwimmbäder	-4.073.700	-3.016.985,26	1.056.714,74 ↗	26 ↗
573003	Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH	-1.971.100	-955.064,67	1.016.035,33 ↗	52 ↗
251001	Die Lübecker Museen	-2.988.200	-2.821.914,18	166.285,82 ↗	6 ↗
111024	Personalrat FB 4	-338.700	-413.382,44	-74.682,44 ↘	-22 ↘
211001	Grundschulen	-4.477.800	-4.124.322,19	353.477,81 ↗	8 ↗
216101	Grund- und Regionalschulen	-20.500	-11.074,00	9.426,00 ↗	46 ↗
217001	Gymnasien	-2.483.400	-2.227.978,24	255.421,76 ↗	10 ↗
218101	Gesamtschulen	--	-2.026,00	-2.026,00 ↘	-- ↘
218201	Gemeinschafts- schulen	-6.175.600	-6.144.320,87	31.279,13 →	1 →
221001	Förderzentren	-2.054.600	-1.776.042,17	278.557,83 ↗	14 ↗
233001	Berufsschulen	-2.971.500	-2.103.897,59	867.602,41 ↗	29 ↗
241001	Schülerbeförderung	-179.300	-795.312,16	-616.012,16 ↘	-344 ↘
242001	Schneiderei BALI/JAW	-90.500	-79.049,07	11.450,93 ↗	13 ↗
243001	Allgemeine Schulträgeraufgaben	-1.970.300	-1.925.201,82	45.098,18 →	2 →
243002	Angebote der Ganztagsbetreuung	-7.060.300	-5.775.097,74	1.285.202,26 ↗	18 ↗
243003	Bildungsfonds	196.800	157.092,72	-39.707,28 ↘	-20 ↘
421001	Förderung des Sports	-804.400	-1.015.705,83	-211.305,83 ↘	-26 ↘
424001	Sportstätten	-1.278.600	-849.522,46	429.077,54 ↗	34 ↗
424003	Passathafen	-335.200	-543.985,11	-208.785,11 ↘	-62 ↘
424004	Bark Passat	-412.200	-448.340,97	-36.140,97 ↘	-9 ↘
271001	VHS Lübeck	-460.100	-1.003.141,56	-543.041,56 ↘	-118 ↘
111025	Archiv	-951.400	-876.038,37	75.361,63 ↗	8 ↗
272001	Stadtbibliothek	-3.711.400	-3.776.643,11	-65.243,11 →	-2 →
523001	Archäologie und Denkmalpflege	-2.086.100	-1.873.405,19	212.694,81 ↗	10 ↗
341001	Unterhaltsvorschuss	-1.318.700	-1.192.753,27	125.946,73 ↗	10 ↗
363002	Jugendhilfe	-44.078.300	-42.902.186,37	1.176.113,63 →	3 →
365002	Betreuung in Kindertageseinrichtungen	-19.405.500	-20.300.885,73	-895.385,73 →	-5 →
362002	Jugendarbeit	-5.461.100	-4.949.885,48	511.214,52 ↗	9 ↗
366001	Gemeinwesenarbeit	-516.900	-531.089,49	-14.189,49 →	-3 →

Zuschussbudgets 2021		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
367002	Kriminalprävention	-34.500	-14.531,03	19.968,97 ↗	58 ↗
FB 4	Kultur und Bildung	-163.355.100	-168.770.116,83	-5.415.016,83 ↘	-3 ↘

Die Ergebnisverschlechterung in Höhe von 5,4 Mio. EUR im Gesamtergebnis des Fachbereich 4 Kultur und Bildung ist maßgeblich auf die Ergebnisverschlechterung im Produkt 365011 Planung und Bezuschussung der Kitas mit 12,2 Mio. EUR (geringere Landeserstattung und höhere Aufwendungen als geplant) zurückzuführen. Diese werden durch Ergebnisverbesserungen in verschiedenen Produkten teilkompensiert. Die Corona Pandemie hat sich auf viele Produkte überwiegend ergebnisverschlechternd ausgewirkt. Die Betriebe und Gesellschaften haben wiederum durch Überbrückungshilfen des Bundes sowie durch Leistungen der Arbeitsagentur für Kurzarbeit profitiert. Im Weiteren wird auf die Erläuterungen zu den einzelnen Produkten verwiesen.

FACHBEREICH 5 - PLANEN UND BAUEN

Zuschussbudgets 2021		Urbudget 2021	Ergebnis 2021	Abweichung	%
111026	Leitung, Controlling, Dienste FB 5	-731.700	-576.456,71	155.243,29 ↗	21 ↗
511004	VerkehrsflussM und Geo-Services ab 2021	-955.600	-969.885,11	-14.285,11 ↘	-1 ↘
522003	Grundstücksgesellschaft Trave mbH	-3.300	-3.007,12	292,88 ↗	9 ↗
111027	Personalrat FB 5	-305.600	-304.609,14	990,86 →	0 →
511003	Stadtplanung u. -entwicklung	-4.372.800	-4.077.112,65	295.687,35 ↗	7 ↗
521002	Bauaufsicht	-140.200	30.459,25	170.659,25 ↗	122 ↗
547001	Aufgabenträgerschaft ÖPNV	-349.700	-290.235,09	59.464,91 ↗	17 ↗
111029	Gebäudemanagement	-61.826.200	-59.745.704,42	2.080.495,58 ↗	3 ↗
122007	Straßenverkehrsbehörde	-165.100	-162.760,75	2.339,25 ↗	1 ↗
541001	Gemeindestraßen	-24.284.500	-23.296.625,89	987.874,11 ↗	4 ↗
542001	Kreisstraßen	-7.091.300	-6.835.580,10	255.719,90 ↗	4 ↗
543001	Landesstraßen	-903.500	-814.726,77	88.773,23 ↗	10 ↗
544001	Bundesstraßen	-4.537.900	-3.066.810,89	1.471.089,11 ↗	32 ↗
551001	Grün- u. Landschaftsbau	-13.166.600	-12.962.479,23	204.120,77 ↗	2 ↗
553001	Friedhofs- u. Bestattungswesen	-1.456.600	-1.579.769,84	-123.169,84 ↘	-8 ↘
573004	Werbeeinrichtungen, Parkplätze	2.923.500	2.370.989,13	-552.510,87 ↘	-19 ↘
122002	Hafen- und Seemannsamt	-486.200	-227.730,59	258.469,41 ↗	53 ↗
FB 5	Planen und Bauen	-127.924.400	-117.907.819,34	10.016.580,66 ↗	8 ↗

Bei den Erträgen sind mit nicht geplanten Auflösungen von Rückstellungen über 2,5 Mio. EUR Mehrerträge generiert worden. Ebenfalls fielen die Zuwendungen und Zuschüsse vom Land über 1,5 Mio. EUR höher aus als geplant. Der Aufwand für die Unterhaltung der Hochbauten fiel rund 3 Mio. EUR geringer als geplant aus. Hierauf wurde im aktuellen Haushaltsjahr reagiert. In der Brückenunterhaltung kam es zu Minderaufwand in Höhe von 3,3 Mio. EUR. Dies liegt hauptsächlich in dem günstigen Ausschreibungsergebnis der Wakenitzbrücke begründet, welches deutlich unter der Kostenplanung lag. Ferner starteten die Arbeiten an der Moltkebrücke erst im zweiten Halbjahr. Die Personalkosten wurden mit einer Genauigkeit von 98,5% geplant.

4 ENTWICKLUNG DER INVESTITIONEN 2021

(AB 500 TEUR)



FB	Be-reich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Umsetzungs- stand 31.12.2021 T€	Zeitplan eingehal- ten?	Begründung für Abweichungen
1	105	111007	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	1.330,0		1.228,0	↑ 1	
2	280	612003	000	7852000	Tiefbaumaßnahmen	3.000,0	2.000,0	436,0	↓ -1	Das B-Plan-Verfahren für das Baugebiet Schlutuper Straße hat sich weiter verzögert. Der Umsetzungsstand per 31.12.2021 beinhaltet Abbruchkosten.
3	370	126001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit			1.173,5	↑ 1	Die Auslieferung des Löschbootes erfolgt erst 2022. Die Restzahlung in Höhe von 1.150 T€ wird erst nach Auslieferung vorgenommen.
3	370	126001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	3.381,4	3.462,5	3.894,5	⇒ 0	Das Konto beinhaltet diverse Einzelmaßnahmen, von denen lediglich die Beschaffung der Beladung für 9 Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeuge oberhalb von 500 T€ liegt. Die Mittel fließen voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 ab.
3	370	126001	999	7832000	Allgemeine Investitionstätigkeit	656,5	427,8	834,8	↑ 1	Das Konto beinhaltet diverse Einzelmaßnahmen, von denen keine oberhalb von 500 T€ liegt.
3	370	127001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	3.148,8	2.550,0	3.362,0	↑ 1	Das Konto beinhaltet diverse Einzelmaßnahmen, von denen lediglich die Beschaffung von 4 Rettungswagen (640 T€) und 4 Krankentransportwagen (560 T€) oberhalb von 500 T€ liegen.
4	040	573003	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	825,0	652,1	388,4	⇒ 0	Die durch die Corona-Pandemie verursachten Lieferprobleme sowie den teilweise erheblichen Verzögerungen bei den beauftragten ausführenden Firmen führte zu einer deutlichen zeitlichen Verzögerung bei dem Fortschritt der Umsetzung. Zusätzlich konnten Maßnahmen nicht durchgeführt werden, da diese in den gesamten Sanierungsablauf der MUK integriert sind und dieser in den betroffenen Gewerken ebenfalls im Verzug ist. Weiterhin konnten Arbeiten durch die Nutzung der Rotunde durch das Impfzentrum nicht umgesetzt werden.
4	401	211001	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	600,0	100,0	608,0	↑ 1	
4	401	217001	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	650,0	650,0	284,0	↑ 1	Durch die Corona Pandemie konnten Arbeiten aufgrund der wirtschaftlichen Lage / Personalverfügbarkeit nicht bzw. nicht mehr vollständig realisiert werden.
4	401	218201	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	1,386,5		284,0	↑ 1	
4	401	233001	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	1.300,0	1.120,7	166,0	↑ 1	Durch die Corona Pandemie konnten Arbeiten aufgrund der wirtschaftlichen Lage / Personalverfügbarkeit nicht bzw. nicht mehr vollständig realisiert werden.
4	401	421001	999	7818000	Allgemeine Investitionstätigkeit	730,0	600,0	143,6	↑ 1	Gem. Bürgerschaftsbeschluss erhält der VfB Lübeck für infrastrukturelle Maßnahmen 3. Liga von der HL einen Anteil von 500.000 EUR. Die Maßnahmen sind jetzt fast abgeschlossen. Es fehlen noch wenige Unterlagen für die fachtechnische Prüfung. Mit einer Auszahlung der Gelder in Höhe 500.000 EUR ist in den nächsten 2 Monaten zu rechnen. Bei weiteren 15 Maßnahmen haben wir Vormerkungen von rund 254.000 EUR. Die Maßnahmen sind noch nicht abgerechnet. 100.000 EUR Haushaltsreste werden dafür zwingend benötigt. Die restlichen 154.000 EUR könnten aus dem Haushaltsansatz 2022 bedient werden.

FB	Be-reich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	An-satz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Umsetzungs- stand 31.12.2021 T€	Zeitplan eingehal- ten?	Begründung für Abweichungen
5	610	511003	022	7818000	Sanierungsmaßn./Innenstadt	1.000,0	949,8	44,0	↓ -1	Leider liegen derzeit noch nicht alle Rechnungen des Sanierungsträgers für das städtebauliche Sondervermögen Soziale Stadt Moisling für das Jahr 2021 vor, so dass Rechnungen für 2021 im Rahmen des Förderprogramms "Städtebaulicher Denkmalschutz" erst in 2022 gezahlt werden können. Das Programm "Sanierung und Entwicklung" wurde inzwischen beendet. Aus der Schlussabrechnung resultieren weitere kommunale Eigenanteile. Hierfür waren ursprünglich 1.000 T€ in den Haushalt 2020 eingestellt. Da die Schlussabrechnung nun erst in 2021 abschließend vorgelegt werden konnte, verschiebt sich die Auszahlung entsprechend. Nach aktuellem Kenntnisstand ist mit einer Zahlungsaufforderung seitens der Investitionsbank im Frühjahr 2022 zu rechnen. Daher ist die Übertragung der Restmittel nach 2022 nötig.
5	651	233001	057	7851000	GeNuG/Erneuerung Bistro			154,0	↓ -1	Bedingt durch Planungskennnisse und Baupreisindexsteigerungen der letzten Monate bzw. Jahre entstehen Mehrkosten im Projekt. Es ist geplant, dazu eine Mehrkostenvorlage zu erarbeiten.
5	651	111029	063	7851000	St.Jürgen Gensch./Umstrukt/GebMod	1.640,0	23,2	2.488,5	⇒ 0	Ausschreibung der Außenanlagen steht noch an, ist für Anfang 2022 vorgesehen.
5	651	111029	269	7851000	Albert-Schweitzer-Schule / Umbau / Erweiterung	4.500,0	2.667,8	3.355,7	⇒ 0	Das Bauvorhaben befindet sich in der baulichen Umsetzung des 2. Bauabschnittes. Die bauliche Fertigstellung ist für 2023 geplant. Reste werden übertragen.
5	651	111029	278	7851000	E-Geibel-Schule/Umstrukt/GebMod	500,0	113,1	386,9	↓ -1	Durch gebäudebedingte Behinderungen in der ursprünglichen Leitungsführung mussten alternative Verlegewege für die Kabeltrassen ergründet werden. Dies hat einen Verzug von gut sechs Wochen verursacht. Ferner haben Material-lieferschwierigkeiten in Verbindung mit der anhaltenden pandemischen Situation für weitere Verzögerungen von bisher zwei Wochen gesorgt.
5	651	111029	289	7851000	Behn-/Drägerh. Sanierungsmaßn.	1.045,0	1.106,8	624,5	⇒ 0	Die Umbau- und Sanierungsmaßnahme Behnhaus/Drägerhaus wird in 2022 fortgesetzt. Aufträge sind zT. bereits erteilt. Reste werden dafür und für weitere Beauftragungen übertragen.
5	651	111029	307	7851000	C.J.Burckh.-Gym./Sanierung	1.610,0	1.551,8	1.598,3	↓ -1	Nach diversen Verzögerungen, wie Schadstoffsanierung, Druckfestigkeiten der Decken und Corona konnte der 3. BA mit Ende 2021 fertiggestellt werden. Parallel wird an der Durchführung zum 4. BA gearbeitet. Die EW-Bau liegt vor und das Baugenehmigungsverfahren wurde eingeleitet. Die Ausführungsplanung wird zur Zeit erarbeitet. Erste Aufträge sind erteilt. Der 3. BA befindet sich in der Abrechnungsphase. Kostendeckung durch die übertragenen Reste.
5	651	111029	310	7851000	MUK/Sanierungsmaßnahme	4.000,0	1.686,8	3.043,4	↓ -1	Das Bauvorhaben ist zu ca. 85 % abgeschlossen. Trotz der Nutzung der Rotunde als Impfzentrum in 2021 konnten die Baumaßnahmen im Küchenwürfel mit leichten Zeitverzögerungen umgesetzt werden. Jetzt stehen noch einige Arbeiten an, die das ganze Haus betreffen. Dazu gehört die Ertüchtigung der Türen, Fenster und Tore. Außerdem wird die Barrierefreiheit im Innen- und Außenbereich umgesetzt. Der Sonnenschutz und kleine Malerarbeiten stehen ebenso aus.
5	651	111029	311	7851000	BSZ,FLS/Brandschutz u. LED	800,0	183,2	183,2	↑ 1	

FB	Be-reich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	An-satz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Um- setzungs- stand 31.12.2021 T€	Zeitplan eingehal- ten?	Begründung für Abweichungen
5	651	111029	318	7851000	VZM/Brandschutz u.Raumplanung	1.870,0	1.000,0	504,5	↓ -1	Die jeweiligen Einzelprojekte befinden sich in unterschiedlichen Planungsständen, diese entsprechen jeweils nicht der Ursprungsplanung. Im Zuge der Corona-Pandemie und aufgrund von Lieferengpässen ist es zu Verzögerungen im Bauablauf gekommen. Die EW Bau der Brandschutzmaßnahme wird seitens der neuen Fachplaner geprüft und für weitere Maßnahmen wird die EW Bau erstellt. Es ist angedacht, die überarbeitete EW Bau in 2022 vorzulegen. Für Teilprojekte ist ein Baubeginn in 2022 avisiert. Beim Anlagevermögen (7831000 und 7832000) kam es zu Lieferengpässen, diese sollen in 2022 behoben sein.
5	651	111029	340	7851000	Julius-Leber-Schule, Sanierung	3.750,0	1.265,8	3.333,3	⇒ 0	Aufgrund von Schadstoffunden und der Pandemiesituation hat sich das Projekt um ca. sechs Monate nach hinten verschoben. Reste werden übertragen.
5	651	111029	349	7851000	Kalandschule, Sani- erung und Dachgeschossweiter- ung	2.280,0	758,0	2.222,2	↑ 1	Durch eine Verzögerung im Vergabeprozess einer Fachplanungsdisziplin und längerer Bearbeitungszeit für die EW-Bau zur Sanierung des Gebäudebestands konnten die Haushaltsmittel 2021 nicht wie geplant umgesetzt werden. Das Projekt soll in 2022 mit Ausführungsplanung, Ausschreibung der Bauleistungen und Baubeginn fortgeführt werden. Die entstandene Verzögerung soll dabei weitestmöglich aufgeholt werden. Auch für die bereits genutzte Modulschule hat sich die Abnahme der Außenanlagen verzögert, Abrechnung erst in 2022. Ebenso bei den Planungsleistungen nach Fertigstellung. Reste werden zur Deckung übertragen.
5	651	111029	429	7851000	BuddenbHaus/Erw./Umb./Sani- erg.	900,0	313,8	936,2	⇒ 0	
5	651	111029	564	7851000	Vorwerker Friedhof/Werkplatz	717,5	562,6	1.296,3	⇒ 0	Die Maßnahme wurde im Dezember 2021 abgeschlossen und ist in Betrieb gegangen. Noch ausstehende Schlussrechnungen sind noch zu begleichen und letzte Restarbeiten zu beauftragen und abzurechnen. Deckung durch übertragene Reste.
5	651	111029	219	7851000	Rathaus diverse Maßnahmen	500,0	315,3	90,9	↑ 1	
5	651	111029	348	7851000	Julius-Leber-Schule, Brock- esstrasse, Sanierung	500,0	472,1	73,9	↑ 1	
5	651	111029	543	7851000	Sch.a.Koggenweg/Ganztags- räume	630,0	492,5	13,5	↑ 1	
5	651	111029	558	7851000	Hansehalle/Ertüchtigung Bun- desliga	1.517,3	3.049,4	22,6	↓ -1	Die übertragenen Reste werden für die Fortsetzung des Projektes benötigt. Der Baubeginn ist für das 2. Quartal 2022 geplant. Die Baugenehmigung wird kurzfristig erwartet. Zur Zeit wird die Ausführungsplanung erstellt. Die Gesamtfinanzierung des Projektes ist noch nicht abschließend geklärt, da es noch Unstimmigkeiten zu den benötigten Spendengeldern der Possehlstiftung gibt, welche ein maßgeblicher Baustein der Finanzierung und der damit verbundenen Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein sind.
5	651	111029	566	7851000	Feuerw.2 Neub./koop.Leitstelle	1.500,0	1.073,4	6,6	⇒ 0	Das Projekt musste aufgrund einer deutlichen Flächenbedarfssteigerung seitens der Nutzer gestoppt werden und eine erneute Machbarkeitsstudie zur Eignung des Grundstückes für den neuen Flächenbedarf beauftragt werden. Somit sind alle in 2021 geplanten Maßnahmen zunächst ausgesetzt und werden, je nach Ergebnis der Machbarkeitsstudie, in 2022 fortgesetzt. Reste werden übertragen.

FB	Be-reich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Um- setzungs- stand 31.12.2021 T€	Zeitplan eingehal- ten?	Begründung für Abweichungen	
5	660	541001	625	7852000	Um- und Ausbau von Radwegen	2.300,0	873,7	2.856,0	↑	1	Diverse Maßnahmen des Sammelkontos konnten bereits 2021 fertiggestellt werden. Aktuell wurden die Maßnahmen Moislinger Mühlenweg, Radweg St. Jürgen Ring fortgesetzt und befinden sich in der Bauausführung. Die Asphaltierung der letzten Radwegerampe an der Possehlbrücke soll nach Ostern 2022 erfolgen. Mit Ausgaben von fast 2,9 Mio. € konnten die Investitionen in den Geh- und Radwegeausbau weiter gesteigert werden.
5	660	542001	104	7852000	Neubau an den Schießständen	1.230,0	10,0	1.060,0	↑	1	Die Maßnahme wurde fristgerecht im September 2021 fertiggestellt.
5	660	543001	044	7852000	Neubau Bahnhofsbücke	6.000,0	96,2	10.320,0	↑	1	Die Maßnahme befindet sich in der Umsetzung. Der Zeitplan wird bisher gehalten. In 2021 konnte die Maßnahme mehr Geld umsetzen als ursprünglich geplant war, die Mittel konnten aus dem Bereichsbudget gedeckt werden. In 2021 konnte bereits vorzeitig ein größerer Anteil an Einnahmen verzeichnet werden, so sind Fördermittel von insgesamt 4,8 Mio. € eingenommen worden. Dadurch ist die Einnahmeplanung der künftigen Jahre entsprechend anzupassen.
5	660	544001	043	7852000	Moislinger Allee, 2.BA	1.200,0	733,4	1.602,0	↓	-1	Die Maßnahme wurde fertiggestellt, konnte jedoch nicht mehr in 2021 schlussgerechnet werden.
5	660	541001	616	7816000	Kostenbeitrag DB/Bahnübergänge	500,0		0,0	↓	-1	Die Abrechnungen mit der DB dauern oft Jahre und werden oft auch mit einer starken Verzögerung von der Bahn durchgeführt. Es lässt sich daher nur sehr schwer planen, wann die Mittel tatsächlich abfließen. In diesem Jahr konnten keine Mittel mehr umgesetzt werden.
5	660	541001	631	7852000	Maria-Goeppert-Str./Bu Hochschulstadteil	550,0	524,2	25.000,0	↓	-1	Die Entwurfsplanung zur Umverlegung der M.-Göppert-Str. ist fertiggestellt. Die Ausführungsplanung wird ebenfalls in diesem Jahr abgeschlossen, so dass die Realisierung der Maßnahme in 2023 erfolgt. Die Maßnahme dient zur Freistellung einer Fläche, die die Universität zum Bau eines Gebäudes erwerben will. Wann dies erfolgt, steht lt. Auskunft der Uni noch nicht fest.
5	660	541001	674	7852000	Stadtgrabenbrücke	500,0		27,0	↓	-1	Die Planung wurde extern beauftragt, es wird in diesem Jahr voraussichtlich nur noch zum Abschluss der LP 1 - Grundlagenermittlung kommen. Dementsprechend konnte nur ein kleiner Teil abgerufen werden.
5	660	541001	720	7852000	Beteiligung an Maßnahmen Dritter	500,0	239,4	265,0	↓	-1	Es konnten nicht alle Maßnahmen in 2021 abgerechnet werden. Die Mittel wurden nach 2022 übertragen.
5	660	541001	724	7852000	Hüxtertorbrücke	515,0		0,0	⇒	0	2021 nur konsumtive Maßnahme für die Erneuerung der Kragarme zur Wiederbereitstellung der gesamten Verkehrsfläche.
5	660	541001	763	7852000	Brücke Gut Mönkhof	500,0	388,2	125,0	↓	-1	Die Maßnahme wurde ausgeschrieben und begonnen. Es konnte wie vermutet nur noch die erste Abschlagsrechnung gebucht werden. Die Mittel nach 2022 übertragen.
5	660	541001	764	7852000	Sanierung Breite Straße	550,0		0,0	↓	-1	Durch umfangreichere Planungen der Versorger kommt es zu einer Verzögerung der Maßnahme. Die Versorger starten voraussichtlich in 2022, so dass der Straßenbau dann erst 2023 durchgeführt werden kann.

FB	Be-reich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Um-satzungs-stand 31.12.2021 T€	Zeitplan eingehalten?	Begründung für Abweichungen
5	660	541001	767	7852000	Ersatzneubau Brücke Brandenmühle	500,0		6,0	↓ -1	Durch den großen Abstimmungsbedarf ist es erwartungsgemäß zu Verzögerungen in der Planung und Umsetzung gekommen. Für 2021 konnte nur ein unbedeutender Teil der Mittel abgerufen werden.
5	660	541001	772	7852000	Lauerhofstr/Schönkamp/Lützow-str.	613,0		0,0	⇒ 0	Die Maßnahmen wurden nach erneuter Prüfung in den konsumtiven Teil der Straßenerhaltungsstrategie verschoben.
5	660	541001	775	7852000	Friedenstraße	506,0	276,3	385,0	↑ 1	Maßnahme wurde fertiggestellt und wird in 2022 abgerechnet
5	660	542001	077	7852000	Mühlentorbrücke	1.875,0	2.492,0	313,0	↓ -1	Die Ausschreibung für den Bau der Brücke hat sich verschoben. Bei der Submission lag kein Angebot vor, weshalb die Ausschreibung wiederholt werden muss.
5	660	544001	066	7852000	B75 Wallbrechtstraße	2.500,0	164,0	2.559,0	↑ 1	Die Schlussrechnung ist erst 2022 zu erwarten, daher ist um Mittelübertragung der übrigen Reste gebeten worden.
5	660	544001	067	7852000	B207 Berliner Straße	655,0		589,0	↑ 1	Fertiggestellt und abgerechnet.
5	660	573004	001	7851000	Parkpalette Travemünde Fahrenberg	500,0		0,0	⇒ 0	Die Maßnahme befindet sich noch in der Abstimmung mit der KWL, es gibt noch div. Projekte mit ähnlicher Priorität, welche auch von der KWL abgearbeitet werden soll. Ein Baubeginn in 2021 ist kaum vorstellbar. Die Planung wird vorangetrieben. Die Maßnahme soll nicht direkt aus Mitteln der Hansestadt Lübeck finanziert werden.
5	691	552001	075	7831000	Ersatz Schute T 11	490,0	436,3	308,0	↓ -1	Aufgrund höherer Kosten im Rahmen der Submission kam es zu einer verzögerten Beauftragung der Bauleistungen, weshalb der Mittelabfluss nicht wie geplant erfolgen konnte.
5	691	552001	083	7852000	Fl.-hfn Trave./Umgest. Hafenzone	995,0	76,5	515,0	↓ -1	Aufgrund rechtlich schwieriger Vertragsgestaltungen mit dem privaten Investor der Gebäude kommt es zu Verzögerungen in deren Zeitplan und damit auch im 1. BA, 2. Teilabschnitt der LPA.
5	691	552001	319	7852000	Konstink. Ern. Kaimauer K4/K5	1.322,5		5,5	↓ -1	Im Rahmen einer Instandhaltungsmaßnahme konnte die Befahrbarkeit der Gleise wiederhergestellt werden und kann für einen befristeten Zeitraum sichergestellt werden. Nach endgültiger Klärung der Eigentumsverhältnisse etc. am Konstinkai erfolgt eine Planung für den Gesamtbereich von K4 bis K6.
5	691	552001	531	7852000	Skandinavienkai/Flächenausbau 2. BA	1.441,4	1.441,4	7.460,0	↓ -1	Aufgrund eines geringeren umzusetzenden Leistungsumfangs durch den Betreiber, werden die Mittel nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Durch einen zeitlichen Verzug wird die Maßnahme erst Anfang 2022 schlussgerechnet werden können.
5	691	552001	552	7853000	Skandinavienkai/LED-Beleucht.	105,0		349,0	↓ -1	Die Maßnahme ist in 2021 nicht schlussgerechnet worden. Zwei kleinere Nachträge sind erst Anfang 2022 abgerechnet worden.
5	691	552001	820	7852000	Hafenbahn, BÜ Mecklenb. Straße	183,0	490,6	1.390,0	↓ -1	Im Rahmen der Maßnahme ist es zu zeitlichen Verzögerungen gekommen, die dazu geführt haben, dass die Maßnahme nicht in 2021 abgeschlossen werden konnte. Baulich wird die Maßnahme im ersten Quartal 2022 abgeschlossen sein.
5	691	552001	054	7851000	LP Baggens. Multifunktionsgeb.	500,0		0,0	↓ -1	Nach längeren Verhandlungen mit der KWL über alternative Erstellungsmodelle, hat die KWL die Bereitschaft zurückgezogen. Die Realisierung eines Multifunktionsgebäudes wird im Rahmen der Baumaßnahme 083 - Fischereihafen Travemünde, Umgestaltung Landflächen, 2. BA geprüft.

FB	Be- reich	Prod.	AO- Obj.- Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Um- setzungs- stand 31.12.2021 T€	Zeitplan eingehal- ten?	Begründung für Abweichungen
5	691	552001	509	7852000	Dalbensteg Anleger 5a	2.500,0		0,0	↑ 1	Die Maßnahme wird im Rahmen der Maßnahme 543 Skandinavienkai Anleger 5PLUS umgesetzt. Die Mittel sind entsprechend dorthin verschoben worden.
5	691	552001	510	7852000	Dalbensteg Anleger 7	2.500,0		0,0	↑ 1	Die Maßnahme wird im Rahmen der Maßnahme 543 Skandinavienkai Anleger 5PLUS umgesetzt. Die Mittel sind entsprechend dorthin verschoben worden.
5	691	552001	541	7852000	Skandinavienkai, FlächenausbauSüdgate	715,0		0,0	↓ -1	Bis Ende 2021 lag der LPA keine Investitionsbestätigung des Betreibers vor.
5	691	552001	543	7852000	Skandinavienkai / Anleger 5	2.075,0	5.409,8	7.340,0	↑ 1	Die Maßnahme liegt im Zeit- und Kostenplan.
5	691	552001	833	7852000	BHF Lsk, Ern. W50, W51, W52	520,0	841,3	218,7	↓ -1	Im Rahmen der Baufelduntersuchungen zur Bauausführung sind erhebliche Beschädigungen der Entwässerungsinfrastruktur des Bahnhofs festgestellt worden. Durch die räumlichen Gegebenheiten muss die Beseitigung im Zuge der eigentlich vorgesehenen Weichenerneuerung erfolgen. Dies erforderte umfangreiche Planungen. Durch diese Verzögerungen konnten die eingeplanten Sperrpausen der Gleise für die Umsetzung der Maßnahme nicht eingehalten werden. Kurzfristige neue Sperrpausen in dem erforderlichen Umfang konnten gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht kommuniziert werden. Da im Zuge der Brückensanierung B 75 im Herbst 2022 schon eine Sperrpause des Zuführungsgleises zum BHF LSK vorgesehen war, ist entschieden worden, die Maßnahme Weichenerneuerung und Reparatur Entwässerungsinfrastruktur in diese Sperrpause zu verlegen. Die Mittel werden benötigt, um die ausstehenden Arbeiten in 2022 umsetzen zu können.
						80.222,40	42.535,00	95.874,50		



► Nr. VO/2022/11022
öffentlich

Lübeck, 21.03.2022

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Christiane Alvarez Fischer (E-Mail: christiane.alvarez@luebeck.de Telefon: 122-4284)

Statistik und Bericht Familien- und Bildungsportal 2021

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.05.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Vorgelegt wird die jährliche Statistik des Familien- und Bildungsportals.

Bericht:

Der Bericht Familien- und Bildungsportal dokumentiert die zunehmende und breite Nutzung des Portals und informiert über neue Inhalte und Verbesserungen.

Anlagen:

Statistik und Bericht Familien- und Bildungsportal 2021

Senatorin Monika Frank



Statistik und Bericht

Familien- und Bildungsportal

2021

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/bildung

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 4 Kultur und Bildung
4.401 Bereich Schule und Sport
Bildungsmanagement - Bildungsmonitoring
Kronsfordter Allee 2-6 | 23539 Lübeck
(0451) 115
bildungsportal@luebeck.de
www.luebeck.de/bildung

Inhalt

1. Aufbau des Portals	3
1.1 Inhalt.....	3
1.2 Konzeption und Ziele.....	4
2. Entwicklung und inhaltliche Veränderungen.....	5
3. Statistik	7
3.1 Hintergrund zur Interpretation der Daten	7
3.2 Zugriffe pro Jahr	8
3.3 Monatliche Zugriffszahlen.....	9
3.4 Besuchte Themen.....	10
3.5 Nutzer:innen und Nutzungsverhalten.....	13
4. Exkurs Coronavirus-Pandemie.....	14
5. Öffentlichkeitsarbeit.....	16
6. Fazit.....	18
Anhang.....	19
Liste Short-URL.....	19
Impressum.....	20

1. Aufbau des Portals

1.1 Inhalt

Das Familien- und Bildungsportal der Hansestadt Lübeck informiert rund um Familie, Bildung und Beratung. Es ist im Lübeck-Portal dem Bereich Stadtleben zugeordnet und erreichbar unter [luebeck.de/familie](https://www.luebeck.de/familie) und [luebeck.de/bildung](https://www.luebeck.de/bildung).

Das Portal ist in 6 **Hauptkategorien** (s. Abb. 1) eingeteilt:

- Schwangerschaft und Kinder unter 3 Jahren,
- Kinder von 3 bis 6 Jahren,
- Kinder von 6 bis 12 Jahren,
- Jugendliche,
- Erwachsene sowie
- Bildungsplanung.

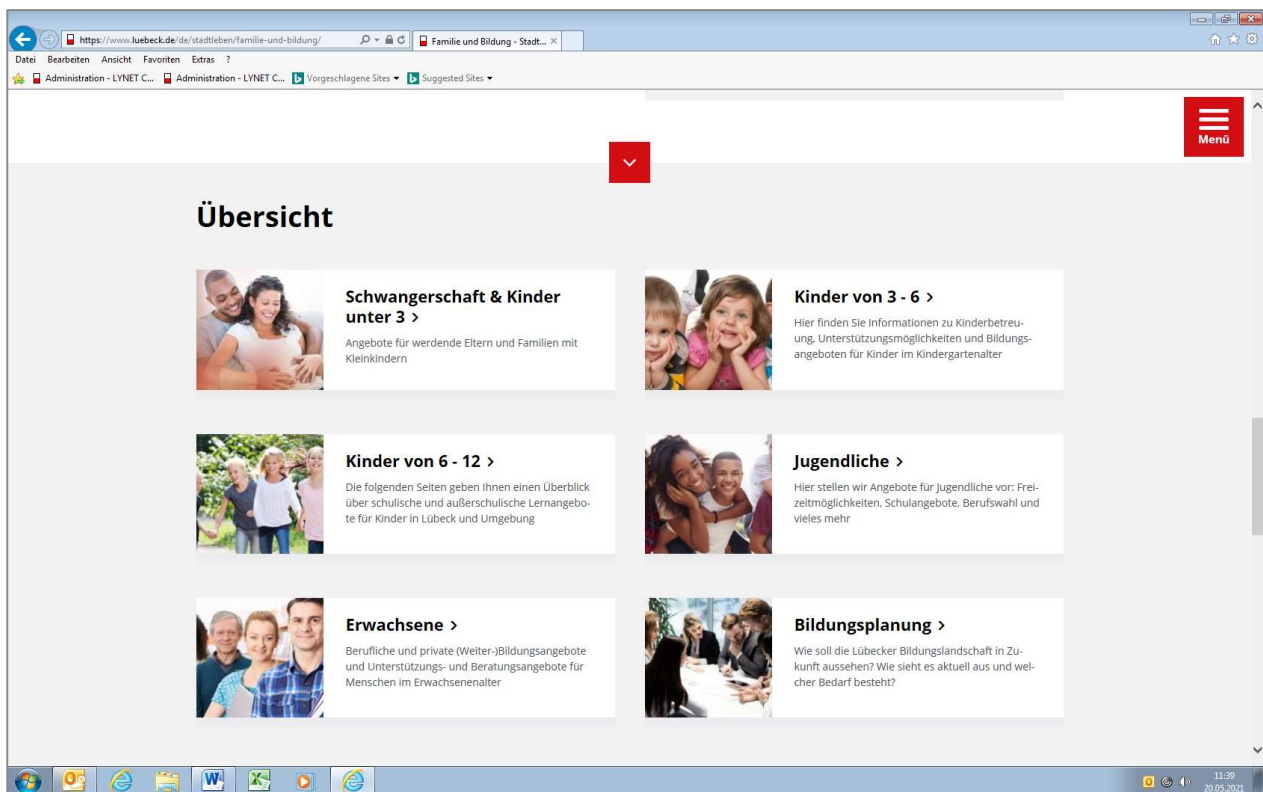


Abbildung 1: Ausschnitt aus der Startseite des Familien- und Bildungsportals

Die **Inhalte des Portals** umfassen im Wesentlichen folgende Themen:

- Unterstützungsangebote rund um die Schwangerschaft und für das Leben mit dem Baby
- Kindertagesbetreuung und Schule(n)
- Informationen für Alleinerziehende
- Freizeitadressen für Kinder und Jugendliche
- Ansprechpersonen für die Förderung eines behinderten Kindes
- Hinweise für einen gelingenden Übergang von der Schule in den Beruf
- Informationen zu Ausbildung und Studium
- Anlaufstellen in schwierigen Lebenssituationen (inkl. Auswirkungen im Rahmen der Coronavirus-Pandemie) für Kinder/Jugendliche, Erwachsene und Familien
- Hilfe bei der Suche nach finanzieller Unterstützung
- Weiterbildung
- Beratungs- und Bildungsangebote für (neu) zugewanderte Menschen
- Ehrenamt
- Angebote für Senior:innen
- Auskunft über die Bildungsplanung in der Hansestadt Lübeck

1.2 Konzeption und Ziele

Das Familien- und Bildungsportal informiert Bürger:innen und in der Beratung oder im Bildungsbereich Tätige über Angebote rund um Familie, Bildung und Beratung. Auch Führungskräfte, Mitarbeiter:innen im Bereich Personalgewinnung, -betreuung oder Ausbildung können die Information für ihre Arbeit nutzen. Das Portal zielt damit sowohl auf Fachpersonen und Multiplikator:innen als auch auf die Einwohner:innen der Hansestadt. Das Familien- und Bildungsportal ist eine moderne Form der Bildungsarbeit und erreicht Zielgruppen, die über Flyer und Broschüren nicht gewonnen werden können.

Dem Portal liegt ein umfassender Bildungsbegriff zugrunde. Hierzu gehören nicht nur formale Bildungsangebote wie Schule oder Ausbildung, sondern auch non-formale Bildung (z.B. Volkshochschule) sowie informelle Bildung (z.B. Jugendzentren, Museen).

Die Hansestadt arbeitet mit verschiedenen Partner:innen daran, die Bildungsgerechtigkeit in Lübeck zu erhöhen. Dazu gehört zum Beispiel, über die Willkommensbesuche Familien frühzeitig zu erreichen, über den Bildungsfonds Armut auszugleichen, durch Ganztage an Schule die Teilhabe von Kindern und Jugendlichen zu ermöglichen, über den Integrationspool Hilfen für Kinder mit Förderbedarf bereitzustellen oder über verschiedene Maßnahmen mit Kooperationspartner:innen die Zahl der Schulabgänger:innen ohne Abschluss zu senken. Bildungsarbeit umfasst in Lübeck folglich mehr als die Bereitstellung von Dienstleistungen. Das Portal enthält daher nicht nur Bereiche und Dienstleistungen, sondern auch von der Hansestadt geförderte Angebote, Bundes- oder ESF-Projekte sowie Kooperationsprojekte mit verschiedenen Trägern.

Das Portal lebt von der Orientierung an den Interessen und Fragen der Bürger:innen. Solche Fragen können sein: Wo bekomme ich finanzielle Unterstützung? Welche Hilfen gibt es für mein Kind mit Behinderung? Bürger:innen kennen oftmals weder den zuständigen Bereich noch den Namen der Dienstleistung und suchen daher über ihr Anliegen. Das Portal hilft, wenn Zuständigkeiten nicht bekannt oder auf verschiedene Fachbereiche (Beispiel *Integration in Schule* mit Zuständigkeiten in FB 2 und 4) bzw. Kommune und Land (Beispiel *Schulträger* und *Schulaufsicht*) verteilt sind. Dadurch werden falsche Anfragen und Umwege deutlich reduziert. Die Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung werden entlastet, da sie weniger Lotsenarbeit zu den richtigen Ansprechpersonen leisten müssen. Im Portal bestehen zahlreiche Verknüpfungen der Seiten und jede Seite ist mit passenden Suchbegriffen versehen, um kurze Wege zur gesuchten Information zu ermöglichen. Das Portal verfügt über eine Schlagwortsuche, Informationen in verschiedenen Fremdsprachen¹, Links zu Seiten in Leichter Sprache und Gebärdensprache sowie eine Vorlesefunktion.

2. Entwicklung und inhaltliche Veränderungen

Zwei verbundene Portale

Das Lübecker Familien- und Bildungsportal bestand bis zu seiner Überarbeitung im Jahr 2018 technisch aus dem *Familienportal* und dem *Bildungsportal*.

Im **Familienportal** stellte die Hansestadt ab September 2010 Informationen und Angebote für Familien und speziell zu Schwangerschaft, Babys und kleineren Kinder vor. Im Familienportal wurden vor allem Angebote für jüngere Altersgruppen bis zum Vorschulalter und für Familien dargestellt. Die Hauptkategorien auf der Startseite waren „Junge Familie“, „Kinderbetreuung“, „Jugendserver“, „Jugendamt“, „Bildungsfonds“ und „FamilienService“.

Das **Bildungsportal** wurde im Juni 2011 eingerichtet, um einen Überblick über Bildungs- und Beratungsmöglichkeiten ab dem Schulalter zu schaffen. Auf den Seiten waren Informationen für Schulkinder, Jugendliche und Erwachsene sowie zu Bildungsthemen aufgeführt. Die Angebote im Bildungsportal waren nach Lebensphasen gegliedert, die Kategorie „Schwangerschaft, Babys und kleine Kinder“ führte in das Familienportal. Auf der Startseite wurden neun Themen dargestellt: „Schwangerschaft, Babys und kleine Kinder“ (= Familienportal), „Kinder“, „Jugendliche und junge Erwachsene“, „Erwachsene“, „Generation Erfahrung“, „Für Jung und Alt“, „Bildungsmodelle“, „Bildungsthemen“ und „Bildungsbericht“.

¹ Informationen liegen in Englisch, Französisch, Spanisch, Italienisch, Türkisch, Kurdisch, Rumänisch, Bulgarisch, Russisch, Ukrainisch, Polnisch, Arabisch, Dari, Pashtu, Farsi, Tigrinya und weiteren Sprachen vor.

Ein gemeinsames Portal für Familie, Bildung und Beratung

Die Zweiteilung führte dazu, dass Besucher:innen oftmals zwischen den beiden Portalen wechseln mussten und so Umwege bei der Suche entstanden. So konnte es nötig sein, als Familie mit Kindern im Schulalter sowohl im Bildungsportal als auch im Familienportal suchen zu müssen. Da Bildung nicht erst mit dem Schulalter beginnt und Familien auch mit größeren Kindern Beratung und Informationen suchen, wurden die beiden Portale zu *einem* Familien- und Bildungsportal zusammengeführt und neu gegliedert (s. 1.1). Vorausgegangen waren umfangreiche interne Überlegungen, Austausch mit Nutzer:innen und Multiplikator:innen sowie Beratung durch Hochschulen in Lübeck und Hamburg.

Zum Jahresbeginn 2018 erfolgte die Freischaltung des überarbeiteten Portals: Neben der inhaltlichen Überarbeitung und der Modernisierung des Layouts erfolgten technische Aktualisierungen. So wurde u.a. Responsive Design eingeführt, um die Nutzung auf Smartphones und Tablets zu optimieren. Die Suchfunktion wurde optimiert. Barrieren für die Nutzer:innen wurden durch Seiten in Fremdsprachen, Leichter Sprache und Links zu Gebärdenvideos und den Einbau einer Vorlesefunktion (Readspeaker) reduziert.

Überführung in luebeck.de

Alle städtischen Internetseiten wurden im Jahr 2020 in einen gemeinsamen Internetauftritt integriert. Das Familien- und Bildungsportal wurde daher im Herbst 2020 in *luebeck.de* überführt. Am 18.09.2020 wurde das integrierte Portal freigeschaltet. Die Redaktion der Seiten erfolgt weiterhin in der Abteilung für Bildungsmanagement des FB4. Diese bündelt Anfragen und Änderungswünsche und ist für die Konzeption des Portals zuständig. Die Pflege erfolgt zentral über die Internetredaktion in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Neue Inhalte

Die Inhalte des Portals werden regelmäßig überprüft und ergänzt. In den vergangenen Jahren wurden auch größere Themengruppen ergänzt oder überarbeitet:

- [luebeck.de/foerderbedarf](#): Informationen für spezielle Zielgruppen wurden aktualisiert und gebündelt und im Frühjahr 2018 freigeschaltet. Dazu gehört u.a. eine Seite für Menschen mit Förderbedarf oder Behinderung und ihre Familien
- [luebeck.de/willkommen bzw. luebeck.de/welcome](#): Informationen für Geflüchtete / Menschen mit geringen Deutschkenntnissen / Menschen mit Migrationshintergrund) wurden thematisch zusammengefasst und im Frühjahr 2018 vorgestellt. Die Seiten umfassen sowohl Informationen auf Deutsch für Multiplikator:innen als auch Links in Fremdsprachen. Anfang 2021 wurde eine neue Jugendseite als Unterpunkt der Willkommenseiten ergänzt.
- [luebeck.de/alleinerziehend](#): Eine Überarbeitung der Seite für Alleinerziehende erfolgte im Frühjahr 2019 sowie im Jahr 2021.

- luebeck.de/berufswahl: Die Informationen zum Übergang Schule-Beruf wurden im Frühjahr 2020 überprüft und neu strukturiert.
- www.luebeck.de/de/stadtleben/familie-und-bildung/hinweise-zu-corona: Im Frühjahr 2020 wurden aufgrund der Coronavirus-Pandemie Seiten mit Hinweisen auf Informations-, Beratungs- und Hilfsangebote eingerichtet. Zusätzlich wurden Bildungsangebote, insbesondere für Familien, gesammelt.
- www.luebeck.de/ferienbetreuung: Für Familien wurden im Jahr 2021 Betreuungs- und Lernangebote während der Schulferien zusammengetragen (freigeschaltet und bekanntgemacht Anfang Juni).
- luebeck.de/bne: Im Jahr 2021 wurde eine neue Unterseite zum Thema „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ erstellt.
- Einzelne Bereiche veranlassten darüber hinaus die Änderung oder Erstellung von Seiten wie z.B. zu den Mutter-Kind-Sprachlerngruppen „Mama lernt Deutsch“ (VHS).
- Unterseiten erhielten neue Bilder mit dem Ziel, Diversität darzustellen und möglichst vielen eine Identifikation zu ermöglichen.
- [Datenbank „Soziales Lernen“](#): Eine neue Datenbank mit Angeboten zum Thema „Soziales Lernen“ wurde entwickelt und soll im Frühjahr 2022 online gehen. Lehrkräfte können so das passende Angebot für ihre Klasse zu Themen wie Mobbingprävention, seelische Gesundheit, Medienkompetenz oder Bewegung und Ernährung suchen.

3. Statistik

3.1 Hintergrund zur Interpretation der Daten

Aufbau

Für die statistische Auswertung ist relevant, dass sich das Familien- und Bildungsportal zwar nach außen als gemeinsames Portal für alle Altersgruppen präsentierte, bis Mitte Dezember 2017 aber technisch aus zwei Unterportalen mit getrennten Statistiken bestand. Der Einstieg konnte folglich sowohl über www.familie.luebeck.de als auch www.bildung.luebeck.de gewählt werden. Fand ein Wechsel vom einen in den anderen Bereich statt (also von der jüngeren zur älteren Altersgruppe bzw. von „Familie“ zu „Bildung“ und umgekehrt), so wurde der Besuch in jedem Portal und dadurch doppelt (oder noch häufiger) gezählt. Daher liegt keine Gesamtzahl der Zugriffe vor. Die jeweiligen Zahlen der beiden Unterbereiche unterschätzen die Gesamtzugriffe, eine Summe der beiden würde diese vermutlich überschätzen.

Webanalyse

Für die Portale wurden seit der Freischaltung statistische Daten mittels des Programms Webalizer erhoben. Die Erhebung erfolgt anonym und datenschutzkonform. Die im Folgenden berichteten Besuche der Portale umfassen die in der Seitenstatistik gezählten „Visits“ bzw. „Unique visits“: Wird das Portal geöffnet, wird ein Besuch („Visit“) gezählt, sofern nicht innerhalb der letzten 30 Minuten bereits ein Zugriff stattgefunden hat. Ein Visit beinhaltet Aufrufe einer oder mehrerer Seiten. Sobald ein/e Nutzer:in 30

Minuten inaktiv ist, weil er/sie die Seite verlassen hat oder keine weitere Aktion tätigt, gilt ein Visit als beendet. Dadurch können auch mehrmals täglich Besuche erfolgen. Im Gegensatz dazu zählen „Unique Visits“ („einmalige Besuche“) denselben Browser nur einmal. Besucht eine Person eine Seite mehrmals am Tag, so wird ein einziger Visitor betrachtet, der mehrere Visits verursacht hat, d.h. als „Unique Visitor“. Besucht ein Visitor an zwei unterschiedlichen Tagen die Website, so handelt es sich um zwei Besucher:innen.

Im Jahr 2019 konnten umfangreichere Daten des Programms Piwik/Matomo genutzt werden. In Ergänzung zu den Besuchen/Besucher:innen des Portals berechnet Piwik auch die Anzahl der Besuche für einzelne Seiten, die Seitenansichten. Sollte die Seite mehrmals bei einem Besuch aufgerufen worden sein, wird dies bei den „einmaligen Seitenansichten“ nur einmal gezählt. Die Daten des Webalizer erheben sämtliche Zugriffe auf die Seite, auch mittels Bots (d.h. Computerprogrammen, die Webseiten analysieren). Daher wird diese Auswertung vor allem für die Entwicklung der Zugriffe über die Jahre verwendet. Piwik zählt dagegen die Zahl der zugreifenden Browser als Besuche und nutzt sie als Indikator für die Zahl der Personen. Die Summe ist dementsprechend niedriger, gibt die Zahl der Nutzer:innen aber auch besser wieder. Auch diese Erhebung erfolgt anonym und datenschutzkonform.

Die Daten sämtlicher Portalnutzungsanalysen werden anonym erhoben. Bei den Auswertungen handelt es sich nicht um Daten von Einzelpersonen, sondern es werden maximal Gruppen von Personen im Durchschnitt über einen längeren Zeitraum dargestellt. Eine Rückverfolgung oder ein Rückschluss auf einzelne Personen oder Gruppen ist nicht möglich. Zusätzlich besteht für Nutzer:innen die Möglichkeit mittels Einstellungen bei der Nutzung der Seiten selbst zu bestimmen, welche Daten erhoben werden

Für das Jahr 2020 liegen aufgrund der Überführung in *luebeck.de* nur Daten des Programms Webalizer vor.

3.2 Zugriffe pro Jahr

Die Statistik mittels Webalizer gibt Aufschluss über die Entwicklung der Portalbesuche über die vergangenen Jahre.

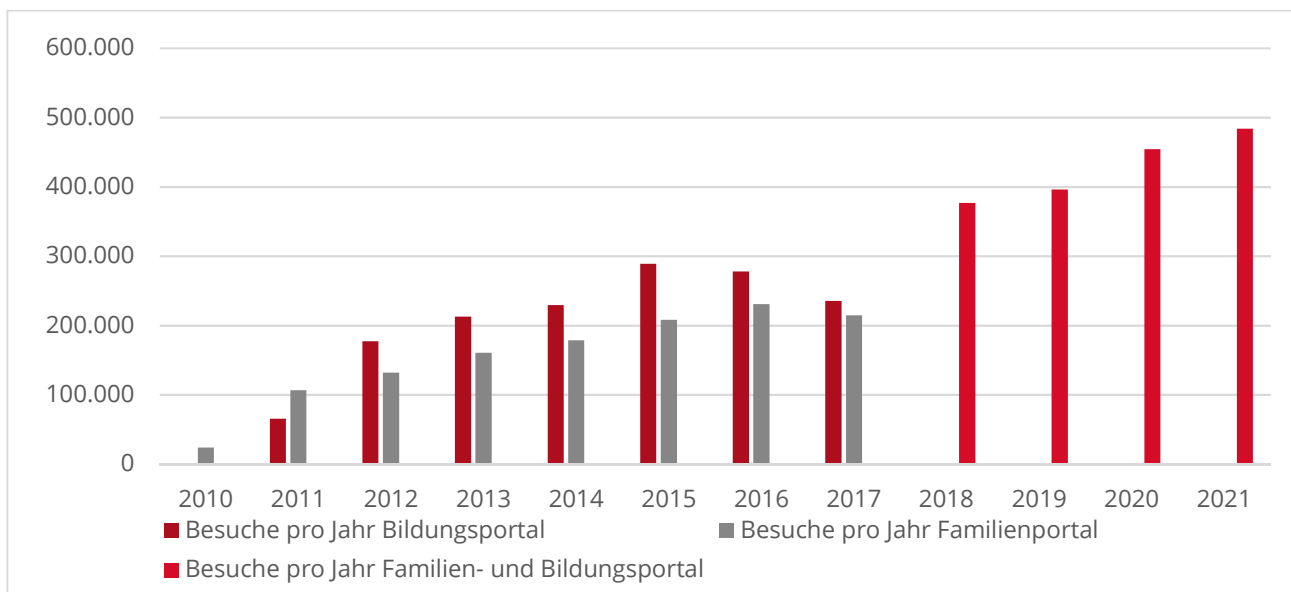


Abbildung 2: Besuche pro Jahr im Familien-, im Bildungs- und im Familien- und Bildungsportal (Webalizer)

Die Zahl der Einstiege (s. Abb. 2) über die Adresse www.familie.luebeck.de sowie über die Adresse www.bildung.luebeck.de auf das Familien- und Bildungsportal stieg seit der Einrichtung mit einem leichten Rückgang in 2016 und 2017. Die Zugriffszahlen lagen 2017 (trotz des Endes der Statistik am 11.12.) allerdings über dem Niveau von 2014 und den Vorjahren. Die getrennten Statistiken für das Familienportal und das Bildungsportal endeten am 11.12.2017. An diesem Tag wurden die technisch zusammengeführten Unterseiten als neues Familien- und Bildungsportal freigeschaltet, so dass nur noch eine Statistik für alle Seiten des Familien- und Bildungsportals gezählt wird. Die Zugriffszahlen steigen seit 2018 kontinuierlich an. Die Webalizer-Statistik des neuen Familien- und Bildungsportals zeigt im Jahr 2021 insgesamt 483.583 Besuche, dies sind 7 % mehr als im Vorjahr.

3.3 Monatliche Zugriffszahlen

Die Zugriffe auf das Portal stiegen über die letzten Jahre insgesamt kontinuierlich mit jahreszeitlichen Schwankungen an (s. Abb. 3). In den Nutzungszahlen spiegelt sich die Verteilung von Materialien wieder, z.B. die Verteilung von Portal-Plakaten und des Familienwegweisers im Juni 2021. In den Jahren 2020 und 2021 fielen die Nutzungsspitzen auf andere Monate als in den Jahren zuvor. Der Grund liegt neben der erhöhten Aufmerksamkeit durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit sehr wahrscheinlich in den Veränderungen durch die Coronavirus-Pandemie: Bildungseinrichtungen waren zeitweise geschlossen, Programme wurden verschoben oder abgesagt. Daher entfallen Spitzen, die in den Vorjahren z.B. zum Jahres-, Schuljahres- oder Semesterbeginn entstanden.

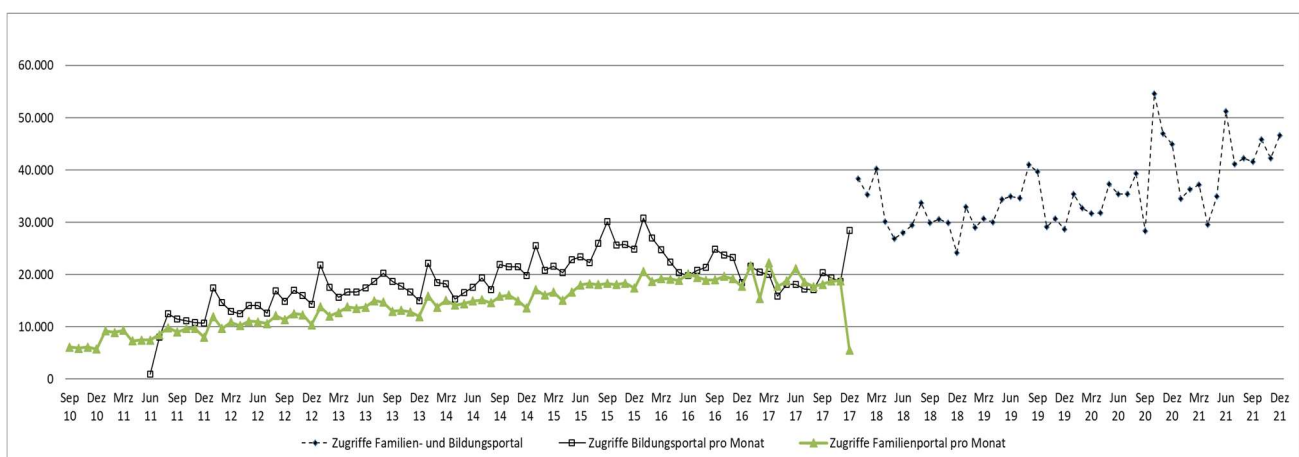


Abbildung 3: Entwicklung der monatlichen Seitenbesuche der Portale (Webalizer)

Der jährliche Durchschnitt der monatlichen Zugriffe (s. Abb. 4) stieg von knapp 6.000 Besuchen zum Start des Familienportals auf über 24.000 Einstiege in das Bildungsportal im Jahr 2015. Nach der Modernisierung erhöhten sich die Zugriffe deutlich auf zuletzt im Schnitt fast 40.300 pro Monat (Vorjahr rund 37.900).

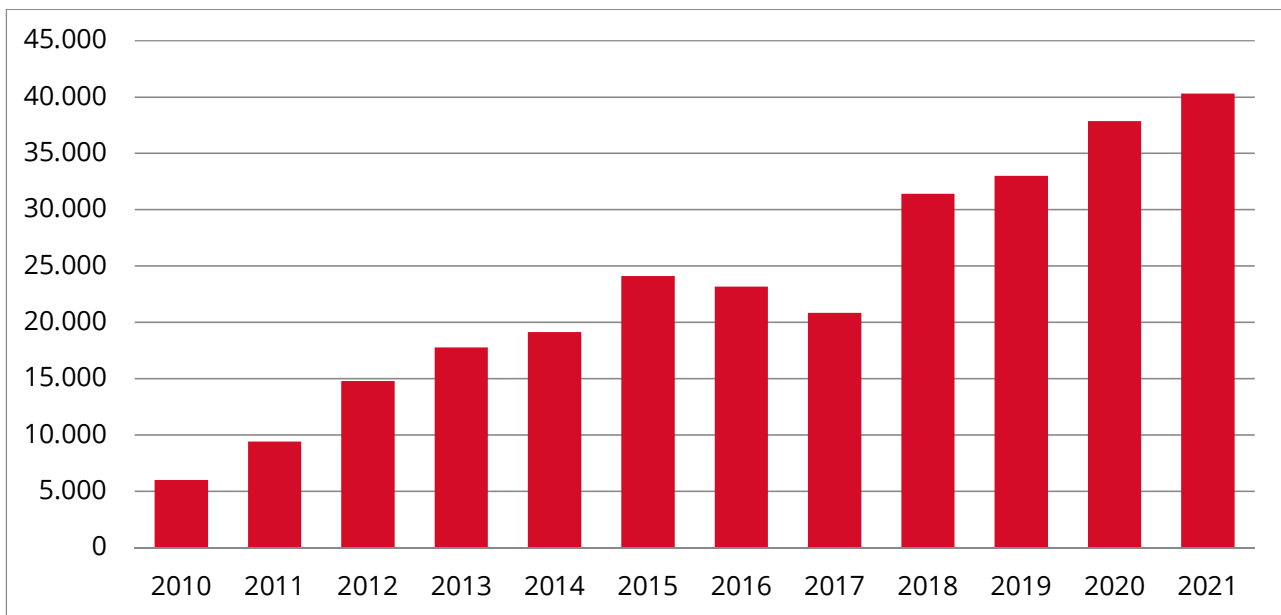


Abbildung 4: Mittelwert der monatlichen Zugriffe für das Familien- (2010), das Bildungs- (2011 bis 2017) und das Familien- und Bildungsportal (ab 2018)

3.4 Besuchte Themen

Für das Jahr 2019 erfolgte eine umfangreiche Auswertung der Portalnutzung. Zentrale Ergebnisse werden nachfolgend dargestellt, für eine detaillierte Darstellung sei auf den Bericht des Jahres 2020 verwiesen. Ergänzt werden diese Ergebnisse um neue Erkenntnisse für das Jahr 2021.

Eine Auswertung der meist besuchten TOP 25-Einstiegs- oder Ausstiegsseiten bei Webalizer für das Jahr 2019 gab Aufschluss über die gesuchten Themen. Hierbei werden die Seiten erfasst, die zuerst oder zuletzt im Portal aufgerufen wurden. Häufig wurde die Startseite angesteuert, aber auch direkt ein bestimmtes Themengebiet. Auswertungen für 2019 zeigten, dass neben der Suche in den Programmen der VHS und Bürgerakademie vor allem Themen der Kindertagesbetreuung gezielt aufgesucht wurden. Auch die Übersichtsseite zum Thema Schule wurde oft angewählt ebenso wie der Unterpunkt Schulsozialarbeit, die Übersichtsseite zu Schulamt/Schulaufsicht und Schulträger sowie die Schuldatenbank. Das Jugendamt wurde sowohl allgemein als Einstiegsseite gewählt ebenso wie die Seiten der Beratungsstellen des Jugendamtes oder zum Unterhaltsvorschuss. Finanzielle Unterstützung war ein ebenfalls oft gesuchtes Angebot, was sich in hohen Zugriffszahlen für die Seiten Bildungsfonds sowie Kinder- und Elterngeld zeigte. Hier wurden gezielt Informationen für die Antragsstellung genutzt und auch Anträge direkt heruntergeladen. Das Angebot für Erwachsene gehörte ebenfalls zu den TOP 25-Einstiegs- bzw. Ausstiegsseiten.

Eine Auswertung der Besuchszahlen für das Jahr 2019 mit Hilfe von Piwik bestätigte das Bild. Neben Kindertagesbetreuung und Volkshochschule wurden Seiten zum Themengebiet „Beratung und Unterstützung“ besonders nachgefragt. Auch das Unterthema Finanzielle Unterstützung hatte hohe Zugriffszahlen. Unter dem ebenfalls oft besuchten Bereich Freizeit sind u.a. Sport, Vereine, Jugendzentren und Ferienpass zusammengefasst. Die Seiten für besondere Zielgruppen „Willkommen in Lübeck“, „Unterstützung bei Förderbedarf/Behinderung“ sowie „Informationen für Alleinerziehende“ wurden trotz der begrenzten Zielgruppe gut genutzt.

Dieses Bild zeigt sich ebenso im Jahr 2021 (s. Abb. 5). Auch im Jahr 2021 wurden besonders Seiten zur Kindertagesbetreuung aufgesucht. Zur Einrichtungs- und Betreuungsplatzsuche erfolgten 1.419 Wechsel aus luebeck.de bzw. dem Familien- und Bildungsportal in das Kitaportal SH. Auch das Thema „finanzielle Entlastung für Familien“ (Eltern-/Kindergeld, Ermäßigung Kindertagesbetreuung, Bildungsfonds) spielte eine wesentliche Rolle. Gut aufgesucht wurden auch die Seiten zu Bildungs- und Unterstützungseinrichtungen (VHS, Jugendamt, Schuldatenbank, Schulsozialarbeit, Familienzentren, Hochschulen). Familien nutzen außerdem die Seiten zur Coronavirus-Pandemie und zur Beschäftigung z.B. während des Lockdowns (Coronavirus-Pandemie und Bildung, Verlinkungen zu den aktuellen Regelungen auf luebeck.de oder der Seite des Ministeriums für Bildung SH; Tipps für Bildungs- und Beschäftigungsangebote). Gut nachgefragt war auch die Seite zu Sport und Ferienbetreuungs- und -bildungsangeboten, die auch z.B. auf „Sport im Park“ oder Lernangebote zum Aufholen von Leistungsdefiziten nach den Schulschließungen hinwiesen.

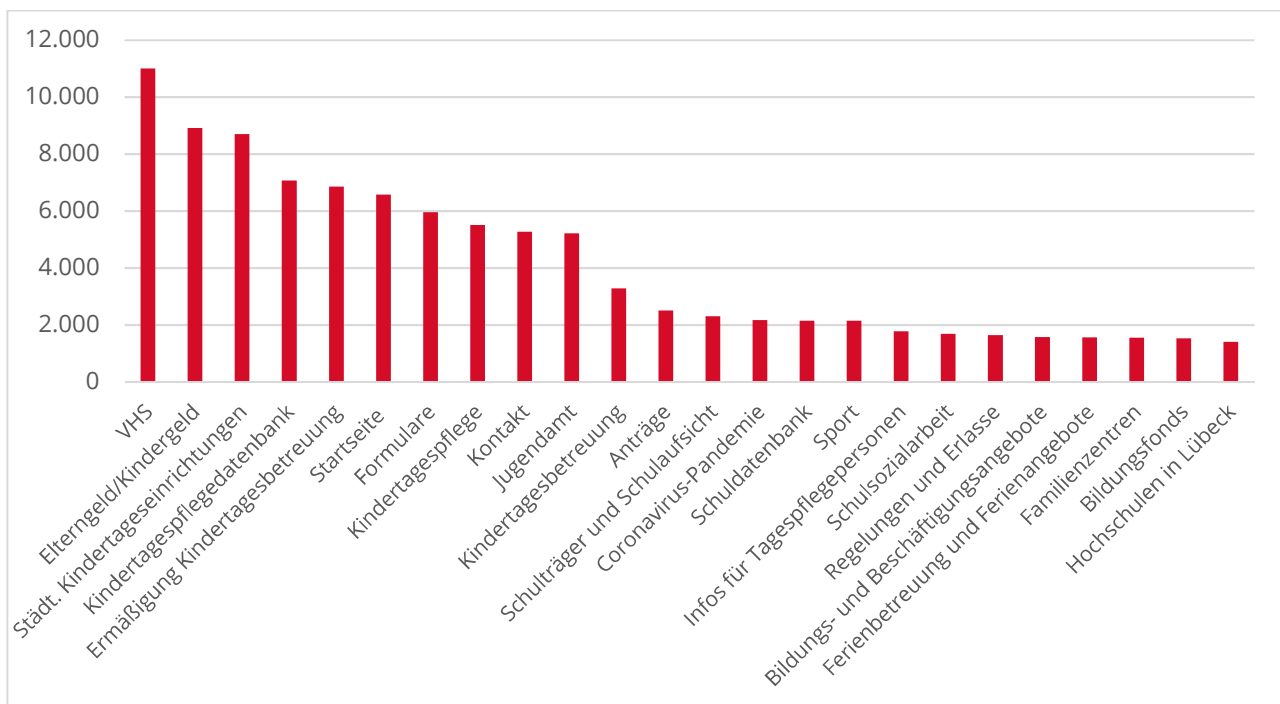


Abbildung 5: Meist besuchte Seiten des Familien- und Bildungsportal unter den TOP 300 Seiten auf luebeck.de in 2021

Neben den internen Seitenwechsel wurden auch Verweise auf andere Informationsseiten oder Datenbanken genutzt (s. Abb. 6). Diese zeigen ebenfalls, welche Themen interessierten, und bestätigen, dass das Portal auch eine Lotsenfunktion besitzt: So wurde sehr häufig auf die Kitadatenbank SH gewechselt sowie regelmäßig Seiten der VHS Lübeck bzw. SH. Auch auf die Seiten des Ferienpasses, der berufsbildenden Schulen, der Universität und der Jugendberufsagentur (JBA) wurde gewechselt. Eltern nutzten außerdem die Informationsseiten des Landes- und Bundesministeriums zu Eltern- und Kindergeld sowie den dortigen Elterngeldrechner. Zum Thema Migration (Rechtssituation, aber auch Deutschlernen) informierten sich Menschen auf der Seite des

BAMF. Weiterführende Links zu Informationen über Corona und Kita oder Schule wurden gut angenommen.

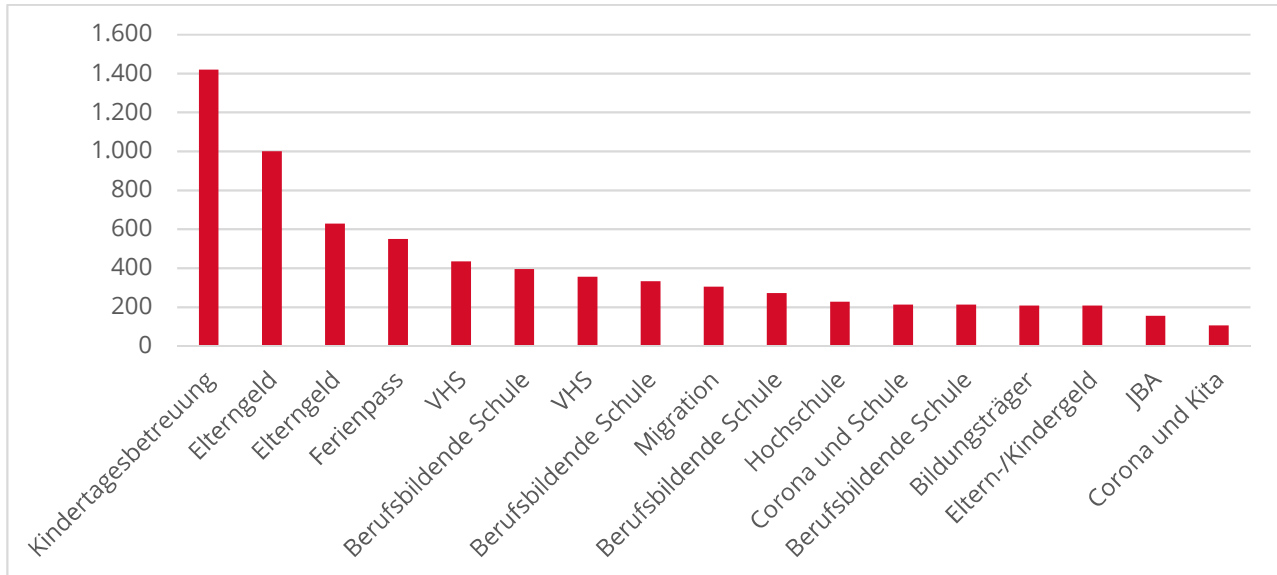


Abbildung 6: Thema der ausgehenden Verweise auf Familien- und Bildungsseiten, Matomo, 2021

Bestätigt wird dies auch durch die internen Suchbegriffe auf luebeck.de. Die häufigsten Wörter aus dem Familien- und Bildungsbereich sind Jugendamt, Ausbildung, Kindertagesbetreuung/Kita/ Tagespflege und BaföG. Allerdings erfolgen recht wenig Suchen innerhalb der Seiten, da das Portal oftmals über eine Suchmaschine betreten wird.

Das Portal stellt Informationen für Menschen „von 0 bis 99 Jahre“ dar. Um zu sehen, ob dieses Konzept aufgeht, wurde überprüft, für welche Altersgruppen Seiten besucht werden.

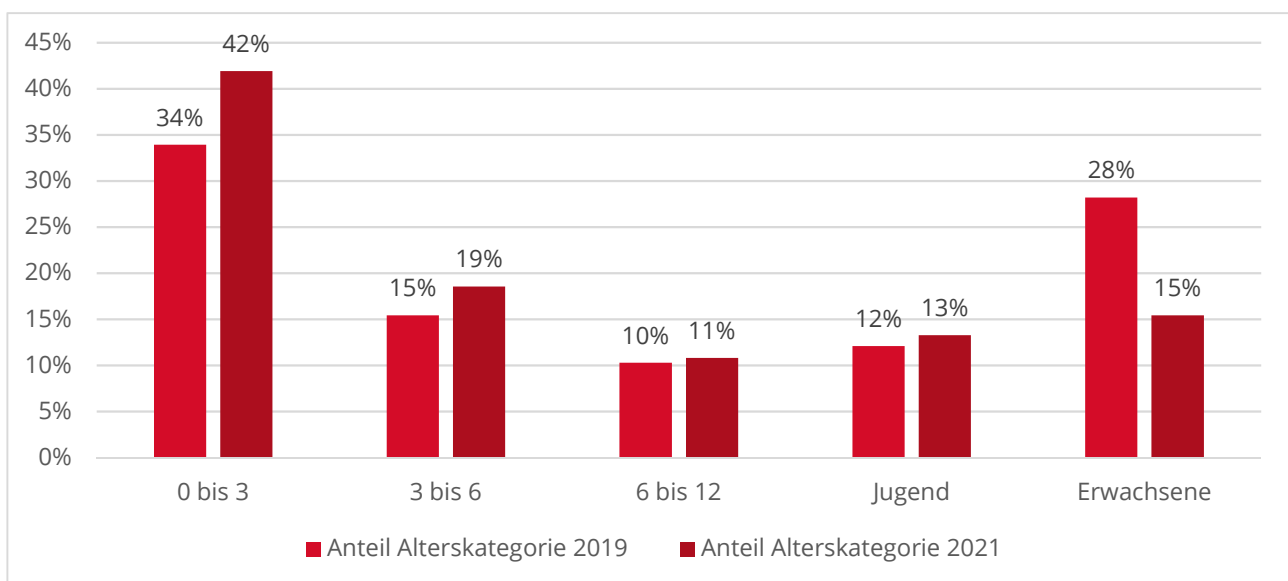


Abbildung 7: Anteil Besuche in den einzelnen Alterskategorien (Matomo), 2019 und 2021

Grundsätzlich werden Angebote für alle Altersgruppen genutzt. Auffällig ist, dass vor allem die Angebote für Schwangerschaft, Geburt und Kleinkinder „0 bis 3 Jahre“ besonders oft angesehen wurden. Die Zahl der Aufrufe ist im Jahr 2021 besonders hoch. Auch der Anteil der Aufrufe der Seiten für das Kindergartenalter hat zugenommen. Beides liegt vermutlich an der starken Nachfrage zu Kinderbetreuungsangeboten. Weniger Seitenansichten im Vergleich zu zwei Jahren zuvor hatten die Seiten für Erwachsene. Dies ist wahrscheinlich darin begründet, dass Bildungsangebote im Jahr 2021 nur eingeschränkt stattfanden und Programme (z.B. der VHS) daher seltener aufgerufen wurden.

3.5 Nutzer:innen und Nutzungsverhalten

Über Piwik waren im Jahr 2019 erstmals Informationen über die Nutzer:innen und ihr Verhalten möglich. 42% nutzten das Portal mit einem Smartphone, 40% über einen Desktop. Aufgrund der aktuellen Nutzungsdaten der Lübeckseite ist davon auszugehen, dass sich diese Zahlen deutlich verändert haben und mittlerweile ein Drittel der Aufrufe über ein Smartphone erfolgt.

29% griffen im Jahr 2019 direkt durch Eingabe der Adresse auf eine Seite des Portals zu, 66% fanden den Weg über eine Suchmaschine (v.a. Google). 5% gelangen über Verlinkungen von anderen Websites auf das Familien- und Bildungsportal. Es ist davon auszugehen, dass auch im Jahr 2021 der Weg ins Portal in der überwiegenden Mehrheit über eine Suchmaschine erfolgte, da dies auch für luebeck.de gilt.

Die Browsersprache war 2019 bei 92% Deutsch, bei 5% Englisch, selten Polnisch, Russisch, Arabisch, Spanisch, Türkisch (0,3 % bis 0,5%). Auch 2021 werden die Internetseiten vor allem von deutschsprachigen Browsern aufgesucht.

Das Portal wird von zahlreichen Personen offensichtlich regelmäßig und umfangreich zu Rate gezogen: 41% waren im Jahr 2019 wiederkehrende Besucher:innen. 46% der Nutzer:innen riefen nur eine Seite auf und öffneten wahrscheinlich gezielt eine Seite, um eine oder mehrere spezifische Informationen (z.B. Öffnungszeiten, Angebot) abzurufen bzw. gezielt eine Datenbank zu nutzen oder einen Antrag auszudrucken. Dafür spricht die hohe Zahl der Einstiege über Subdomains bzw. spezielle Unterseiten (z.B. VHS, einzelne Familienzentren, Elterngeld/Kindergeld, Tagespflegedatenbank, Ermäßigung Kindertagesbetreuung etc.). Diese Seiten werden den Nutzer:innen über Informationsmaterialien und durch Berater:innen/Multiplikator:innen gezielt an die Hand gegeben.

Die andere Hälfte der Nutzer:innen besuchte mehrere Seiten, vermutlich da sie das Portal zur Recherche nutzte und z.B. von den Übersichtsseiten auf die Seiten der einzelnen Angebote wechselte.

Das Portal wird in der Woche deutlich häufiger genutzt als am Wochenende, vor allem zwischen 9 und 14 Uhr. Es kann daher vermutet werden, dass ein großer Teil der Seitenbesuche im beruflichen Kontext (z.B. Mitarbeiter:innen in Schule; Berater:innen) oder durch nicht berufstätige Menschen (z.B. Senior:innen; Menschen in Elternzeit) erfolgt.

Über 6.000 interne Suchen erfolgten in 2019 innerhalb des Portals mit 500 Suchbegriffen. Die häufigsten Suchbegriffe stammten aus den Themenfeldern Kindertagesbetreuung, Jobs/Stellenangebote/Karriere, Bildungsurlaub/Weiterbildung/VHS; Schule, Bildungsfonds, Integration sowie Deutsch als Fremdsprache.

Fast 35.000 Downloads erfolgten im Jahr 2019. Das VHS-Programm wurde fast 2.500-mal heruntergeladen. Sehr gut genutzt wurde die Möglichkeit Anträge und Informationsmaterialien zur Kindertagesbetreuung sowie zum Bildungsfonds herunterzuladen. Außerdem wurden Flyer unterschiedlicher Veranstaltungen, verschiedener Angebote (z.B. KEH) sowie der Familienwegweiser downgeloaded. Fast 48.000 Verweise erfolgen aus dem Portal auf andere Websites. Dabei erfolgten über 13.000 Übergänge in das Kursportal der VHS und über 4.000 in das Kita-Portal.

4. Exkurs Coronavirus-Pandemie

Das Ziel des Familien- und Bildungsportals ist es, die Bürger:innen der Hansestadt über Bildungs- und Beratungsangebote sowie Unterstützungsmöglichkeiten, insbesondere für Familien, zu informieren. In der 2020 einsetzenden Corona-Virus-Pandemie, die Bürger:innen, und besonders Familien, vor große Herausforderungen stellte, konnten über das Portal wichtige Informationen niedrigschwellig verbreitet werden.

Die Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen waren zeitweise bis auf eine Notbetreuung geschlossen und viele Familien mussten Betreuung und Home Office im eigenen Haushalt organisieren. Daher war es wichtig, den Familien Tipps für die Beschäftigung zu Hause über das Familien- und Bildungsportal bereitzustellen. Es ist mittlerweile bekannt, dass eine derartige Situation zu besonderen Belastungen führt und Konflikte entstehen bzw. eskalieren. Zahlreiche Studien und Berichte bestätigen dies inzwischen für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, insbesondere auf Kinder und Jugendliche (z.B. Copsy-Studie; JuCo-Studie; Tiroler Kinderstudie; Datenreport Stat. Bundesamt; SOS Längsschnittstudie Care-Leaver; Statistik Nummer gegen Kummer; Jahresrückblick JMDienste). Die Zahl der psychischen Erkrankungen und Krisen stieg und eine Zunahme von häuslicher Gewalt wurde befürchtet. Berater:innen und Ämter hatten Sorge, dass sie gefährdete Personen nicht ausreichend erreichen, da persönliche Kontakte nur eingeschränkt möglich waren. Es war und ist daher immens wichtig, den Menschen Informationen an die Hand zu geben, welche Beratungsangebote auf welchem Weg erreichbar sind, und die Menschen zu motivieren, diese auch zu nutzen. Dies gilt besonders für Kinder und Jugendliche, aber auch z.B. Frauen, psychisch Kranke oder Geflüchtete. Viele Menschen machten und machen sich darüber hinaus Sorgen über ihre Gesundheit und oftmals auch die eigene finanzielle Existenz. Daher ist es sinnvoll, hierzu Informationen zu bündeln. Menschen ohne oder mit geringen Deutschkenntnissen benötigen Informationen in ihrer Muttersprache. Für Geflüchtete ist die Situation eine besondere Belastung, die durch eine oft räumlich beengte Wohnsituation und die Verringerung von Angeboten durch die Pandemie verschärft wird. Für alle Menschen fehlt der Ausgleich durch Hobbys. Übliche Tagesstrukturen fallen vielfach weg. Ein Mangel an Routinen,

sozialen Kontakten und Bewegung kann Depressionen fördern. Für alle Bevölkerungsgruppen sind aus diesen Gründen Informationen über Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten immens wichtig. Die Abteilung Bildungsmanagement des Fachbereichs 4 erstellte aus diesem Anlass im Frühjahr 2020 Sonderseiten zum Thema Coronavirus, um die Informationen auf *luebeck.de* um detaillierte Informationen über Beratung und Unterstützung sowie Angeboten für Familien während der Coronavirus-Pandemie zu ergänzen. Das Portal leistet mit den Sonderseiten somit einen Beitrag zur psychischen Gesundheit der Bürger:innen.

Die Coronavirus-Pandemie-Übersichtsseite war in 2020 zeitweise die am meisten besuchte Seite des Portals. Beratungsstellen und Schulen sowie weitere Einrichtungen (z.B. der TSB Lübeck, das Kitawerk) stellten Hinweise auf die Coronavirus-Pandemie-Seiten auf ihre Homepage, so dass viele auch den Weg über derartige Quellen fanden. Die hohen Zugriffszahlen wurden durch positive Rückmeldungen z.B. von Beratungsstellen bestätigt.

Auch im Jahr 2021 wurden die verschiedenen Seiten zur Information und Unterstützung während der Coronavirus-Pandemie sehr gut genutzt. Das besondere Informationsbedürfnis zeigt sich im häufigen Aufruf der Übersichtsseite zum Thema Beratungs- und Unterstützungsangebote im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie. Vor allem Informationen zur aktuellen Situation in Kitas und Schulen, aber auch zu Beschäftigungs- und Bildungsangeboten für Kinder und Lernhilfen waren sehr gefragt (s. Abb. 8).

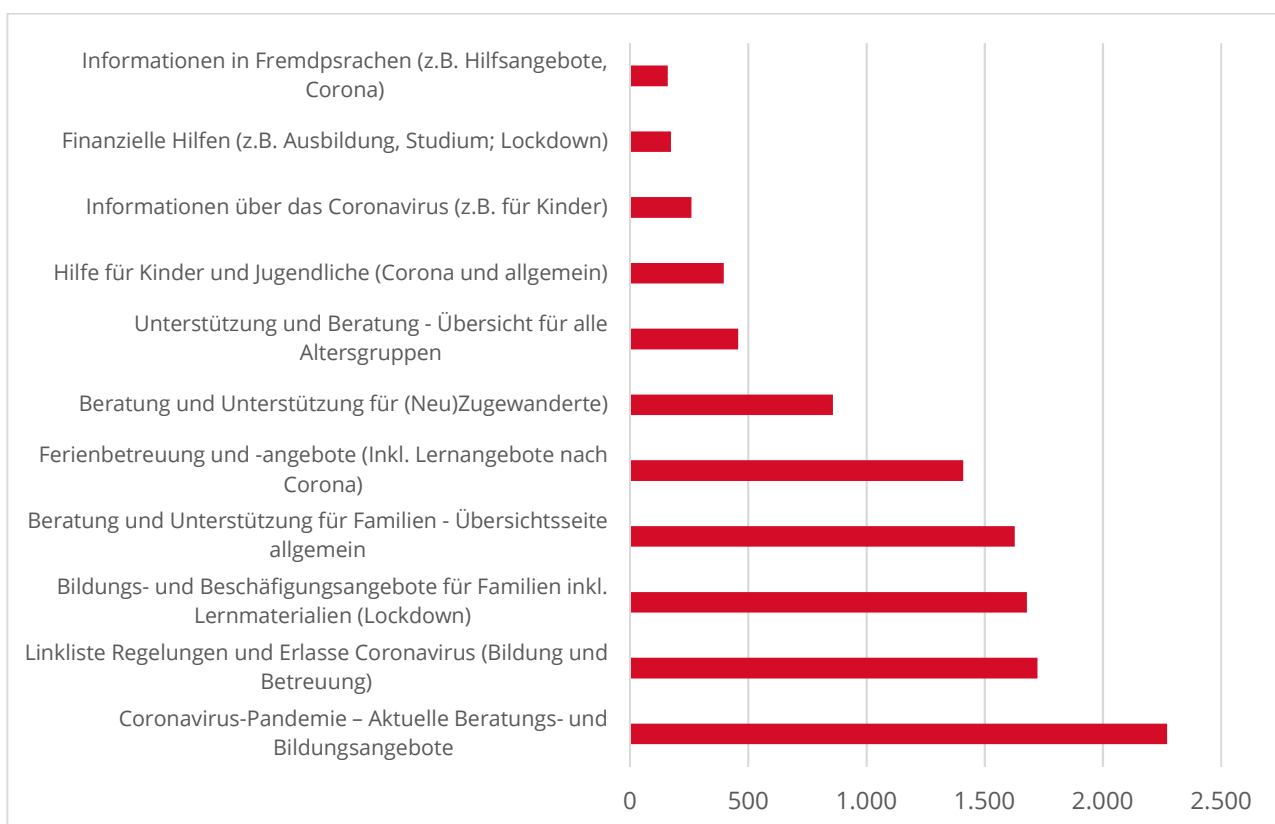


Abbildung 8: Nutzung von Seiten zu Beratung und Unterstützung (Matomo), 2021

5. Öffentlichkeitsarbeit

Für die Nutzung des Portals ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Existenz des Portals und die Adresse www.luebeck.de/bildung bzw. www.luebeck.de/familie bekannt ist. Während des Programms „Lernen vor Ort“ (2010 bis 2014) wurde auf unterschiedliche Weise für das Portal geworben. Unter anderem erschienen regelmäßig Anzeigen und Artikel in Printmedien. Mit Ende des Programms in 2014 wurde die Öffentlichkeitsarbeit deutlich reduziert. Anzeigen in externen Broschüren und Zeitungen erfolgen seit dem Auslaufen des Programms „Lernen vor Ort“ nicht mehr. Dennoch wird auf verschiedene Weise weiterhin Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Informationstexte bzw. Anzeigen informieren weiterhin im Familienwegweiser, im VHS-Programm, der „Frauenwegweiserin“ sowie in den an Familien mit Neugeborenen verteilten Informationstaschen der Willkommensbesuche. Auch nach der Überführung des Portals in luebeck.de erstellt bzw. bearbeitet der Bereich Schule & Sport (in Absprache mit der Öffentlichkeitsarbeit) weiterhin die Materialien für das Familien- und Bildungsportal und verteilt sie. Um die Bekanntheit der Adresse in der Bevölkerung, der Verwaltung und beim Fachpublikum zu erhalten und zu erhöhen, wurde ab 2019 verstärkt auf mehreren Wegen für das Portal geworben. Im Jahr 2020 wurden alle Materialien überarbeitet und liegen nun vollständig aktualisiert im neuen Corporate Design der Hansestadt vor. In den Nutzungszahlen spiegelt sich die Verteilung von Materialien wieder, z.B. die Verteilung von Portal-Plakaten und des Familienwegweisers. Kurzadressen (Short-URLs, z.B. www.luebeck.de/familienwegweiser) erleichtern das gezielte Aufsuchen von Seiten und können als prägnante Adresse in Flyern und Broschüren genutzt werden. Die Short-URLs werden bei Bedarf um weitere ergänzt. Inzwischen liegen rund 40 Kurzadressen vor.

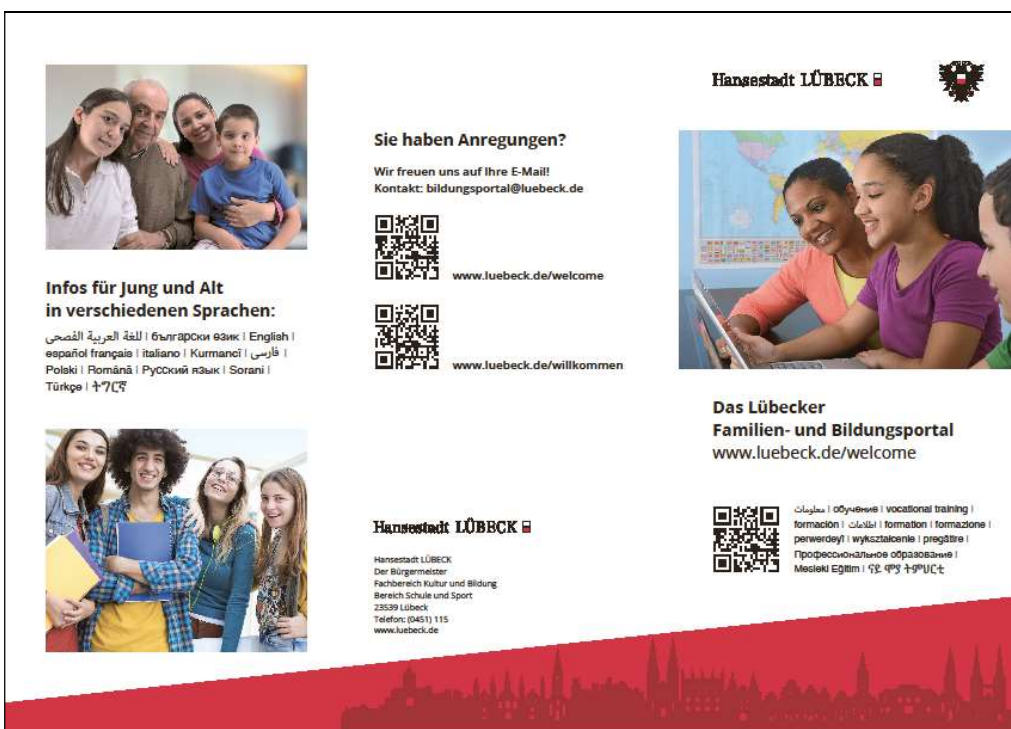


Abbildung 9: Flyer luebeck.de/welcome

Nachfolgend sind die wichtigsten Maßnahmen aufgeführt:

Print-Material, Poster:

- Plakatierung von City Light Postern in den Bushäuschen / Werbeflächen durch die Wall AG (2/2019)
- Überarbeitung des deutschsprachigen Flyers im Frühjahr 2019; Druck im Herbst 2020
- Neues Einlegeblatt für den Ordner Willkommensbesuche in 2020, Nachdruck 2021
- Erstellung und Druck eines Flyers in den in Lübeck häufig vertretenen Fremdsprachen, 2020/21 (s. Abb. 9)
- Übersicht Kurzadressen zu einzelnen Portalseiten, 2020 (regelmäßige Ergänzung)
- Erstellung von zwei ganzseitigen Anzeigen und Darstellung im VHS-Heft Frühjahr 2021 (s. Abb. 10)
- Überarbeitungen und Ergänzungen von Kurzadressen im Familienwegweiser, 2021
- Druck kleiner Plakate in zwei Varianten, Anfang 2021 (s. Abb. 10)



Abbildung 10: Neue Anzeigen und Plakate 2021

Öffentlichkeitsarbeit

- Informationen innerhalb der Verwaltung und über Netzwerke sowie Pressemitteilung über die Überarbeitung der Seite www.luebeck.de/alleinerziehend (2019)
- Auslage der Flyer auf Veranstaltungen für Bürger:innen bzw. Familien (z.B. im UKSH), 2019
- Auslage der Flyer auf Fachtagen („Aufwachsen in Lübeck“), 2019

- Verknüpfung der Seiten zum Übergang Schule-Beruf sowie weiterer Informationsseiten zu Unterstützungsangeboten auf der Homepage der neu eröffneten Jugendberufsagentur (Oktober 2019)
- Vorstellung des Portals durch das Frauenbüro im internen Newsletter des Bürgermeisters „Hansestadt LÜBECK : Kompakt, Dezember 2019“
- Übernahme der aktuellen Links in die Online-Frauenwegweiserin, 2020
- Verteilung von Flyern und Plakaten an Ämter, interne Beratungsstellen, Schulen, Kitas sowie auf Anfrage (z.B. Beauftragte Deutsch als Zweitsprache), 2020
- Einrichtung von Kurzadressen und Verteilung einer Übersicht an Beratungs- und Bildungseinrichtungen. Die betroffenen Bereiche und Stellen wurden informiert, dass Kurz-Adressen vorliegen, und gebeten, diese für ihre Öffentlichkeitsarbeit und in ihrer Arbeit mit Ratsuchenden zu nutzen (12.2020/01.2021).
- Breite Verteilung der beiden Flyer an Bildungs- und Beratungseinrichtungen, Anfang 2021
- Verteilung kleiner Plakate in 2021 an Bildungs- und Beratungseinrichtungen, u.a. mit dem neuen Familienwegweiser (Juni 2021)
- Erstellung von Informationsmaterial für Mitarbeitende für das Intranet z.B. zu Kindertagesbetreuung, Beratungsangeboten (Juni 2021)
- Interne Schulungen u.a. für Mitarbeiter:innen des Bereiches Personal (Ausbildung, Mitarbeiter:innenbetreuung und -gewinnung) sowie (mit Otheb) für Ausbilder:innen/Praxisanleiter:innen und für Führungskräfte in 2021 und 2022. Weitere Schulungen sind geplant.

6. Fazit

Das Familien- und Bildungsportal ist seit gut vier Jahren rundum überarbeitet abrufbar und hat in den nachfolgenden Jahren weitere Modernisierungen und Erweiterungen erfahren. Die Daten der Jahre nach der Umstrukturierung und Modernisierung des Familien- und Bildungsportals dokumentieren, dass das Portal an Attraktivität gewonnen hat. Sämtliche Themenbereiche des Portals werden aufgerufen und Angebote für alle Altersgruppen gesucht. Bewährt hat sich insbesondere die Orientierung an den Interessen und Fragen der Bürger:innen (z.B. Alleinerziehende, Bildungsfonds) und aktuellen Themen (Corona-Virus). Die deutliche Erhöhung der Öffentlichkeitsarbeitsmaßnahmen spiegelt sich in den höheren Nutzungszahlen wieder. Die kontinuierliche Pflege und Überarbeitung wird gemeinsam mit guter Öffentlichkeitsarbeit und Verknüpfung mit anderen Informationsmedien weiterhin zu entsprechender Nutzung durch die Multiplikator:innen und Bürger:innen führen.

Anhang

Liste Short-URL

Kurzadressen im Familien- und Bildungsportal

Inhalte schnell finden! Einfach eingeben www.luebeck.de/...

Startseite

- .../bildung
- .../familie

Kinder, Jugend und Familie

- .../babys (Schwangerschaft, Geburt, Kinder von 0 bis 3 Jahre)
- .../familienservice
- .../familienwegweiser
- .../willkommensbesuch
- .../familienzentren
- .../kinder-und-krieg
- .../kindertagespflege
- .../kindertagesbetreuung
- .../kita
- .../kitazuschuss (Ermäßigung)
- .../ferienbetreuung
- .../jugendamt
- .../jugend
- .../jugendschutz
- .../berufswahl
- .../wiedereinstieg (Vereinbarkeit Familie und Beruf)

Schule

- .../schule
- .../schulkindbetreuung
- .../schulsozialarbeit
- .../schulpsychologische-beratung
- .../soziales-lernen
- .../bne (Bildung für nachhaltige Entwicklung)
- .../schulstatistik

Weiterbildung

- .../VHS
- .../buergerakademie
- .../schneiderei

Freizeit

- .../familienfreizeit (Freizeitangebote für Kinder und Familien)
- .../vereine
- .../nachbarschaftsbuero

Beratung, Hilfe und Unterstützung

- .../familienberatung (Beratungsangebote für Familien)
- .../unterstuetzung (Beratung und Unterstützung für alle Altersgruppen)
- .../familienunterstuetzung (Finanzielle Unterstützung)
- .../bildungsfonds
- .../alleinerziehend
- .../foerderbedarf

Neu in Lübeck!

- .../willkommen (Angebot für Zugezogene, Menschen mit Migrationshintergrund und Geflüchtete)
- .../welcome (*fremdsprachiges* Angebot für Zugezogene, Menschen mit Migrationshintergrund und Geflüchtete)

Bildungsplanung

- .../bildungsmonitoring
- .../schulstatistik

Impressum

- Herausgeber: Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Bereich Schule und Sport
23539 Lübeck
- Ansprechperson: Dr. Christiane Alvarez Fischer
E-Mail: christiane.alvarez@luebeck.de
- Stand: März 2022



► **Nr. VO/2022/11142**
öffentlich

Lübeck, 18.05.2022

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.020 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Jessica Anton (E-Mail: jessica.anton@luebeck.de Telefon: 122-1453)

Zwischenbericht: Sachstand zur Begegnungsstätte für drogen-suchtkranke Bürger:innen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.06.2022	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Grundlegende Änderungen in dem Planungsablauf des Projektes

Bericht:

Mit der Vorlage VO/2021/10332 wurde durch die Bürgerschaft der Beschluss gefasst, am Standort Auf der Wallhalbinsel/Willy-Brandt-Allee durch die KWL eine Begegnungsstätte für drogensuchtkranke Bürger:innen errichten zu lassen.

Die AWO Schleswig-Holstein gGmbH (AWO SH gGmbH) wird die Begegnungsstätte betreiben und die Räumlichkeiten von der KWL direkt anmieten. Die Mietdauer soll zunächst 10 Jahre betragen. Dieser begrenzte Zeitraum ergibt sich aus einer möglichen Nachnutzung des o.g. Areals im Zuge der geplanten Sanierung der Marienbrücke. Konkrete Planungen bestehen hierzu momentan jedoch noch nicht.

Für diesen Zeitraum ist seitens der HL geplant, den Betrieb der AWO SH gGmbH über entsprechende Zuwendungen zu finanzieren.

Der ursprüngliche Zeitplan sah eine Inbetriebnahme im Juli 2022 vor.

Es war demnach vorgesehen, diese anhand von teilausgebauten Container-Modulen zu errichten. Das entsprechende Vergabeverfahren führte jedoch zu keinem Ergebnis. Trotz der vorangegangenen positiven Dialoge mit den zum Angebot aufgeforderten Firmen sind letztendlich keine Angebote eingegangen. Als Gründe wurden vor allem Lieferengpässe seitens der Lieferanten und Nach-Unternehmer genannt. Auch konnten von den aufgeforderten Firmen keine Rahmentermine für mögliche Ausführungsfristen benannt werden. In der Folge wurde die Planung der Baukonstruktion auf Holzrahmenbau geändert und diese Planungen sind mittlerweile abgeschlossen.

Statt der Container als Raum-Module kommen nun vorgefertigte Wand- und Deckentafeln als Flächen-Module zum Einsatz. Für die geänderte Baukonstruktion wurde bei der Bauaufsicht ein Nachtrag zur Baugenehmigung eingereicht. Hier stehen die abschließende Bearbeitung und positive Rückmeldung noch aus. Es wird jedoch von einer kurzfristigen Genehmigung ausgegangen.

Zurzeit erfolgt die Ausführungsvorbereitung (Werkplanung und Durchführung der Vergabeverfahren der Bauleistungen).

Folgende Gewerke sind noch nicht submittiert: Dachdecker-, Klempner-, Gründacharbeiten, Estricharbeiten, Bodenbelagsarbeiten, Fliesenarbeiten, Malerarbeiten, Tischlerarbeiten, Stahlbauarbeiten, Sanitärarbeiten, Heizungsarbeiten, Lüftungsarbeiten, Baureinigung und Außenanlagen.

Zum jetzigen Zeitpunkt sieht die Kostenplanung die reinen Bau- und Planungskosten einschl. Mehrwertsteuer in Höhe von 1,85 Mio. Euro vor. Von einer weiteren Kostensteigerung muss aber ausgegangen werden, da die oben genannten Gewerke noch nicht submittiert sind. Der derzeitige Kostenstand in den bisher submittierten Gewerken hat sich im Vergleich zum vorherigen Stand um etwa 24 % erhöht. Sobald weitere Informationen vorliegen, wird hierzu erneut informiert.

Die ursprüngliche Kalkulation der AWO SH gGmbH sah maximale Kosten i. H. v. 433.000 € im Jahr für den Betrieb, zuzüglich einmaliger Kosten i. H. v. 45.000 € für den Umzug und die Erstausrüstung, vor.

In den Betriebskosten waren Mietkosten i. H. v. 150.000 € im Jahr kalkuliert. Die Mietkosten resultieren hierbei direkt aus den erforderlichen Gesamtprojektkosten der KWL, da diese über 10 Jahre kalkuliert und refinanziert werden sollen. Aufgrund der derzeitigen Marktentwicklung und Preissteigerungen, ist von einer Mietkostenerhöhung auszugehen. Insbesondere vor dem Hintergrund der oben genannten prozentualen Kostensteigerung. Die Kostenentwicklung wird Inhalt der Budgetabstimmungen zum Betrieb der Begegnungsstätte sein. Sollte die Begegnungsstätte an dem Standort länger als 10 Jahre betrieben werden, da z.B. die mögliche Nachnutzung nicht oder später eintritt, reduziert sich der Mietaufwand ab dem 11. Nutzungsjahr erheblich.

Mit der AWO ist nach dem Feststehen der konkreten Kosten die endgültige Kostenkalkulation für den Betrieb der Begegnungsstätte abzustimmen. Sollte es nicht möglich sein, die voraussichtlichen Kostensteigerungen innerhalb des mit der Vorlage beschlossenen Kostenrahmens abzubilden, wird ein höherer Mittelbedarf über das Haushaltsverfahren 2023 geplant und der Bürgerschaft im Rahmen des Haushaltsplanes zur Entscheidung vorgelegt.

Nach dem aktuellen Rahmenterminplan sollen die Arbeiten vor Ort Ende Juni beginnen und Ende Dezember abgeschlossen werden. Hiernach ist davon auszugehen, dass eine Inbetriebnahme im Januar 2023 erfolgt. Mit der zukünftigen Betreiberin der Begegnungsstätte, der AWO SH gGmbH, befindet sich die Stadt in einem engen Austausch.

Die aktuelle Planung sieht vor, dass die AWO ab Inbetriebnahme mit einem Budgetvertrag mit einer Laufzeit von 10 Jahren ausgestattet wird.

Eine entsprechende Beschlussvorlage über den Abschluss des Budgetvertrages wird der Bürgerschaft voraussichtlich zur Haushaltssitzung vorgelegt.

Das Konzept zum Betrieb der Begegnungsstätte, welches in der ursprünglichen Beschlussvorlage dargestellt wurde, hat weiterhin Bestand.

Das derzeit bestehende Angebot des Tea & Talk bleibt bis zur Inbetriebnahme selbstverständlich erhalten. Des Weiteren stehen die bestehenden Angebote des Streetworkermobils (vgl. VO/2019/08009-01), Beratungsangebote des Gesundheitsamtes und Hilfs- und Unterstützungsangebote anderer freier Träger zur Verfügung (vgl. dargestellte Angebote im Suchthilfeplan - VO/2021/10526).

Zusammenfassende Darstellung der Änderungen:

	ursprüngliche Planung	aktuelle Planung
Bauweise	Raummodule in Form von Containern	Flächenmodule in Holzständerbauweise
Inbetriebnahme	ca. Juli 2022	Januar 2023
Betriebskonzept	Basisangebot wie in VO/2021/10332 dargestellt	unverändert
Kosten	max. 433.000 € zzgl. einmalig 45.000 €, bei Inbetriebnahme in 2022	genaue Kosten liegen noch nicht vor und müssen mit der AWO SH gGmbH abgestimmt werden; ggfls. Anmeldung von höheren Kosten über die Haushaltsplanung 2023
Betriebsdauer	zunächst für 10 Jahre aufgrund einer möglichen Nachnutzung	unverändert

Anlagen:

./.

Senatorin Pia Steinrücke



► **Nr. 2/10827-01-01-01**
öffentlich

Lübeck, 03.05.2022

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Sven Beesel (E-Mail: sven.beesel@luebeck.de Telefon: 122-4274)

Bericht zum Antrag des Jugendhilfeausschusses zum Austausch Antrag von AM Puhle (SPD), Hildebrand (CDU), Stojan (Grüne) zu: "Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bericht zum Antrag des Jugendhilfeausschusses zum Austausch Antrag von AM Puhle (SPD), Hildebrand (CDU), Stojan (Grüne) zu: "Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck" (VO/2022/10827-01)

Bericht:

Einleitung:

Über die finanziellen Auswirkungen des KitaG-SH wurde der Jugendhilfeausschuss am 05.03.2020 unter TOP 4.4.1 informiert. Zu diesem Zeitpunkt wurde davon ausgegangen, dass nach Finanzierung der gesetzlichen Standarderhöhungen noch ein Überschuss in Höhe von rd. 3 Mio. EUR zur Verfügung stünde.

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung vom 25.06.2020 beschlossen, dass dieser nach Finanzierung der Standarderhöhungen erwartete Überschuss u. a. zur Finanzierung eines PIA-Jahrgangs zur Gewinnung zusätzlicher Fachkräfte und zur Absenkung des anzurechnenden Einkommens bei der Sozialstaffel vom gesetzlich vorgesehenen Anteil von 50% auf 30% verwendet werden sollen (VO/2020/08926-06).

Die seinerzeit getroffenen Annahmen können darüber hinaus aktuell noch nicht abschließend bewertet werden, weil die im Gesetz geforderte Überleitungsbilanz von der Hansestadt Lübeck erst mit Verspätung abgegeben werden konnte. Dies betraf auch viele andere Kommunen in Schleswig-Holstein. Die vom Land angeforderten Daten konnten bei den öffentlichen und freien Trägern nicht ad hoc abgerufen werden, sondern erforderten zum Teil aufwändige Umstellungen in der Buchhaltung. Die in der Hansestadt Lübeck lange vor der Kita-Reform getroffenen Budgetvereinbarungen, samt schlankem Verfahren zur Abrechnung,

fürten zu einem aufwendigen Verfahren, um die vorhandenen Daten in der vom Land vorgegebenen Systematik darzustellen.

Ungeachtet dessen, wird diese für alle Kommunen aufwändige Überleitungsbilanz im Städteverband Schleswig-Holstein als wenig zielführend betrachtet. Es werden daher aus Sicht der Städte in puncto Vorher-Nachher-Bilanz eigene Berechnungen angestellt, deren Auswertung noch nicht abgeschlossen sind, womöglich aber zu Nachverhandlungsbegehren führen werden. Die Auswertung der Überleitungsbilanzen durch das Land liegt ebenfalls noch nicht vor.

Eine auf das Jahr 2021 bezogene erste Einschätzung ergibt aber, dass eine Entlastung der Hansestadt Lübeck nicht eingetreten ist. Die durch das KitaG verursachten Mehrausgaben (u.a. für Standarderhöhungen, gedeckelte Elternbeiträge) in Höhe von rund 8,5 Mio. EUR wurden durch die vorgesehene Erstattung des Landes nicht abgedeckt. Die Hansestadt Lübeck hat im Zuge der Änderungen des KitaG eine Einmalzahlung in Höhe von 0,93 Mio. EUR vom Land erhalten. Im Gegensatz zu den abgesenkten Elternbeiträgen hat damit aber keine dauerhafte Entlastung der Hansestadt Lübeck durch das Land stattgefunden. Die Absenkung des Wohngemeindeanteils an der Kita-Finanzierung, mit der sich der Landesanteil erhöht, kompensiert für die Hansestadt Lübeck lediglich die erhöhten Aufwendungen, die an die Kita-Träger für die entfallenden abgesenkten Elternbeiträge entstehen.

Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich die strukturelle Unterdeckung in der Hansestadt Lübeck fortsetzt und das Land ggf. Bereitschaft zeigt, über die einmalige Zahlung hinaus für einen dauerhaften Ausgleich zu sorgen. Bei den in der Anlage dargestellten Aufwendungen für 2021 ist noch nicht berücksichtigt, dass sich für die Hansestadt Lübeck im Rahmen der sog. Konvergenzphase (Anpassungen der Träger-Finanzierung bis zum Beginn des Jahres 2025 auf die dann geltende gesetzlich vorgeschriebene Förderung) weitere Erhöhungen der Aufwendungen ergeben werden.

Die erhöhte Landesförderung ermöglicht damit keinerlei Spielräume für eine Entlastung von Eltern bei den Verpflegungsbeiträgen, da dies für die Hansestadt Lübeck als Konsolidierungskommune eine freiwillige Leistung darstellen würde. Entgegen der Zuschrift des Staatssekretärs Badenhop an den Verein „ElternSTIMME e.V.“ vom 01.02.2022, ist es eben keine Entscheidung der Hansestadt Lübeck als Kommune, mit welchen Mitteln sie die Verpflegung oder die Kostenbeiträge bezuschusst. In dieser Zuschrift wird nicht auf das von der Verwaltung der Hansestadt Lübeck angeführte Gebot eingegangen, alle Kinder, Familien und Träger in der Hansestadt Lübeck gleich zu behandeln. Insofern ist es richtig, dass vor dem Inkrafttreten des KitaG-SH bereits bestehende freiwillige Leistungen nicht als „konsolidierungsschädlich“ abgebaut werden müssen (so z. B. die geringeren Zuzahlungen von Eltern an den städtischen Träger).

Dem Gegenüber würde eine Subventionierung der Verpflegungspauschale bei freien Trägern Kompensationspflichten im Kontext des Konsolidierungsvertrages zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein auslösen. Gemäß Zuschrift des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung vom 09.02.2022 wären hierdurch ausgelöste Mehrbelastungen des städtischen Haushaltes in gleicher Höhe an anderer Stelle zu kompensieren.

Werden die Verpflegungsbeiträge für die Eltern beim städtischen Träger nicht erhöht, folgt aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz aber, dass dann die Zuzahlungen der Eltern an freie Träger reduziert werden müssten, was nach Mitteilung des Innenministeriums eine „neue“ freiwillige Leistung darstellt, die durch Einsparung anderer freiwilliger Leistungen kompensiert werden müsste. Dabei wäre mit Mehraufwendungen in Höhe von mindestens 3,6 Mio. EUR zu rechnen.

Beantwortung der Fragen aus dem Antrag (Beträge zum Stichtag 31.01.2022):

- 1. Wie stellt sich die konkrete Aufteilung der Finanzierung zw. Land / Eltern / Kommunen dar, angestrebt war eine Drittelfinanzierung?**

Antwort:

Aufgrund der Änderung des KitaG zum 01.01.2022, mit der die Elternbeiträge auf 5,80 EUR im U3-Bereich reduziert wurden, ergibt sich folgende Verteilung:

	HL	Land	Eltern	Summe
U3-Betreuung je Stunde in EUR	119,37	191,87	5,80	317,04
In Prozent	37,65%	60,52%	1,83%	100 %
Ü3-Betreuung je Stunde in EUR	66,95	105,20	5,66	177,81
In Prozent	37,66%	59,16%	3,18%	100 %

Datenquelle ist das neue Finanzierungstool des Landes zur Berechnung des Wohngemeindeanteils. Der Elternbeitrag stellt die gesetzliche Höchstgrenze dar.

In der Übersicht ist der reine Finanzierungsanteil nach §§ 51 ff. KitaG dargestellt. Aufwendungen, die sich trägerindividuell ergeben wie z. B. Geschwisterermäßigung, Sozialstaffel, Ausgleichs für den Elternbeitragsdeckel u. Ä. sind unberücksichtigt.

- 2. Wie hoch war der finanzielle Betrag, den die Hansestadt Lübeck nach Berechnungsgrundlage des Landes Schleswig-Holstein nach der KiTa-Reform zusätzlich zur Verfügung haben sollte?**

Antwort:

In der Bürgerschaftssitzung im Juni 2020 wurde in der Diskussion und Beschlussfassung zu TOP 9.5 – 9.5.4 von einem Überschuss in Höhe von 3,2 Mio. EUR ausgegangen. Tatsächlich war die Ertragssituation gegenüber der Haushaltsplanung um 3,3 Mio. EUR niedriger (s. Anlage, Zelle D 37) als prognostiziert.

- 3. Wie hoch ist der zusätzliche finanzielle Beitrag des Landes, der im Rahmen der KiTa-Reform Lübecker Eltern und Kita zugutekommt, im Vergleich zum Zeitraum vor der Reform?**

Antwort:

Die Landesförderung hat sich in 2021 gegenüber 2020 um rd. 6,7 Mio. EUR erhöht (s. Anlage, Zelle D13). Darin enthalten sind verschiedene Qualitätsverbesserungen, wie z. B. die jetzt gesetzlich vorgeschriebenen Verfügungs- und Leitungsanteile oder die Verbesserung des Betreuungsschlüssels. Darüber hinaus haben sich Ertragsverbesserungen bei den Elternbeiträgen in der Kindertagespflege ergeben sowie bei der Erstattung durch die Umlandgemeinden, so dass insgesamt höhere Erträge in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR zu verzeichnen waren (Zellen D14-D16).

Durch die Einführung des gesetzlich vorgeschriebenen Höchstbeitrags von 5,66 EUR je Betreuungsstunde, hat es eine finanzielle Entlastung für die Eltern im Ü3-Bereich gegeben. Die daraus resultierenden Ertragsausfälle hat die Hansestadt Lübeck den Trägern erstattet. Im Zeitraum 08-12/2020 (der Beitragsdeckel trat bereits zum 01.08.2020 in Kraft) beliefen sich diese Erstattungen auf 761 TEUR, für das Jahr 2021 waren es 1,1 Mio. EUR.

4. Wie hoch waren die tatsächlichen Ausgaben der Hansestadt Lübeck durch die Auswirkungen der KiTa-Reform und wofür sind diese konkret angefallen?

Antwort:

Der reformbedingte Mehraufwand liegt bei rd. 8,5 Mio. EUR, Details können der Anlage entnommen werden (Zellen D41-D50)

Anlagen:

1. Kostengegenüberstellung 2020 - 2021 für Bericht Bürgerschaft

Senatorin Monika Frank

	A	B	C	D
1	Gegenüberstellung der Erträge und Aufwendungen der Kindertagesbetreuung 2020 - 2021			
2	(unberücksichtigt sind pandemiebedingte Aufwendungen und Erträge)			
3				
4	Erträge	2020	2021	Differenz 2020 / 2021
5	Fördermittel des Landes			
6	Betriebskostenförderung ü3	7.559.115,36		
7	Betriebskostenförderung u3	4.440.356,33		
8	Konnexitätsmittel	9.175.576,93		
9	Sprachbildung	497.045,77		
10	Qualitätsmanagement u päd. Fachberatung	483.807,00		
11	Verbesserung des Betreuungsschlüssels	5.291.288,00		
12	Ausgleich Elternbeitragsdeckel (08-12 2020)	760.986,99		
13	Summe Landesförderung	28.208.176,38	34.937.721,91	6.729.545,53
14	Elternbeiträge Kindertagespflege	2.076.743,08	2.505.838,20	429.095,12
15	Kostenerstattungen durch Umlandgemeinden	591.004,13	937.259,30	346.255,17
16	Ertragsverbesserung			7.504.895,82
17				
18	Aufwendungen	2020	2021	Differenz 2020 / 2021
19	Betriebskostenförderung KiTa	55.629.977,87	67.154.860,89	-11.524.883,02
20	Kostenerstattungen an Umlandgemeinden	234.903,13	646.292,12	-411.388,99
21	Sprachbildung, QM u. päd. Fachberatung	980.852,77	-	980.852,77
22	Verbesserung des Betreuungsschlüssels	5.291.288,00		5.291.288,00
23	Förderung Kindertagespflegepersonen	13.275.363,43	14.574.350,07	-1.298.986,64
24	Ausgleich Elternbeitragsdeckel	760.986,99	1.119.618,01	-358.631,02
25	Sozialstaffelaufwendungen	6.921.468,52	7.961.811,87	-1.040.343,35
26	Reformbedingter personeller Mehrbedarf (ca)		150.000,00	-150.000,00
27	Aufwandsverschlechterung			-8.512.092,25
28				
29	Saldo Mehraufwand der HL durch KiTa-Reform		-	1.007.196,43

	A	B	C	D
30				
31	Nachrichtlich:			
32	Für 2021 wurden folgende Erträge aus Landesmitteln prognostiziert:			
33	Auf Grundlage des vom Land bereitgestellten Prognoserechners:		38.408.265,88	
34	Auf Grundlage einer Berechnung durch das Sozialministerium:		40.207.956,12	
35	Für die Haushaltsplanung 2021 wurden eingestellt:		38.240.000,00	
36	Gegenüber den tatsächlich erzielten Erträgen aus Landesmitteln			
37	verschlechterte sich die geplante Ertragssituation um:		-	3.302.278,09
38				
39				
40	Reformbedingte Mehraufwendungen im Detail:			
41	Neuordnung der Finanzierungssystematik Integrationsgruppen			1.184.186,72
42	Reduzierung der Schließzeiten auf 20 Tage			808.143,28
43	Verfügungszeiten und Leitungsanteile			2.326.246,13
44	Ausgleich Elternbeitragsdeckel			1.119.618,01
45	Kostenerstattungen an Umlandgemeinden			411.388,99
46	Neuordnung der Sozialstaffel			1.040.343,35
47	Reformbedingter personeller Mehrbedarf (ca)			150.000,00
48	Förderung Kindertagespflegepersonen			1.298.986,64
49	Reformbedingte Förderung QM/päd. Fachberatung			519.434,29
50	Kostenerstattung durch Umlandgemeinden			-346.255,17
51	Summe			8.512.092,25
52	Reformbedingter Mehraufwand			1.007.196,43



► Nr. VO/2018/06130-01
öffentlich

Lübeck, 15.03.2022

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Melanie Wiesen (E-Mail: melanie.wiesen@luebeck.de Telefon: 122-4442)

Verstetigung der im Jahr 2018 neu geschaffenen, befristeten zwei Streetwork-Stellen in der offenen Drogenszene

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
07.06.2022	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die im Jahr 2018 befristet geschaffenen zwei Streetwork-Stellen in der offenen Drogenszene der Hansestadt Lübeck zu entfristen und langfristig zu gewähren. Dies betrifft je eine derzeit befristete Streetwork-Stelle bei der AWO Schleswig-Holstein gGmbH sowie bei der Vorwerker Diakonie gGmbH.

Zur Verstetigung der zwei Streetwork-Stellen sollen die für diese Stellen benötigten Mittel, die bisher laufend als Zuwendung in Form eines jährlichen Bescheides im städtischen Haushalt geplant wurden, zum nächstmöglichen Zeitpunkt in die Budgetverträge der beiden Träger mit aufgenommen werden.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
2.530 – Gesundheitsamt	zustimmend
1.201 – Haushalt und Steuerung	zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja
 Nein-

Begründung:

Kinder und Jugendliche sind nicht unmittelbar von der Entscheidung betroffen.

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

--	--

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

--

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Mit der Vorlage 2018/06130, die von der Lübecker Bürgerschaft am 27.09.2018 in der durch den Jugendhilfeausschuss ergänzten Fassung beschlossen wurde, sind zur Stärkung der Straßensozialarbeit in der offenen Drogenszene zwei Streetwork-Stellen geschaffen worden. Diese waren auf zwei Jahre befristet und in diesem Zeitraum sollte eine Evaluation stattfinden.

Zwischenzeitlich ist unter dem 03.12.2019 eine Zwischenevaluation im Ausschuss für Soziales als mündlicher Bericht vorgetragen worden. Die endgültige Evaluation der beiden Stellen war im Jahr 2020 geplant und seitens des Gesundheitsamtes erstellt.

Zwischenzeitlich erfolgte der Auftrag, einen umfassenden Suchthilfeplan für die Hansestadt Lübeck zu erstellen, welcher auch diesbezüglich eine Aussage zu treffen hatte. Die Evaluation der beiden Streetwork-Stellen in der Bürgerschaft wurde daher an die Erstellung des Suchthilfeplans gekoppelt.

Der Bedarf an den Stellen wurde laufend durch fachliche Stellungnahmen des Gesundheitsamtes festgestellt. Bis zur Vorlage des Suchthilfeplans sind die Streetwork-Stellen aufgrund des bestehenden Bedarfes über je einen jährlichen Zuwendungsbescheid für die AWO und die Vorwerker Diakonie weiterfinanziert worden.

Der Suchthilfeplan wurde mit der VO/2021/10526 am 25.02.2022 in der Bürgerschaft vorgelegt und beschlossen. Demnach sind die derzeit in Lübeck vorhandenen Streetwork-Stellen im Bereich der niedrigschwelligen Hilfen ausreichend bzw. angemessen.

Aus fachlicher Sicht des Gesundheitsamtes sowie aus den zwischen dem Gesundheitsamt und den Lübecker Sucht(hilfe)experten geführten Gesprächen kann festgestellt werden, dass die von dieser Vorlage betroffenen Stellen unabdingbar sind. Ein Wegfall der Stellen würde zu einer nicht zu kompensierenden Unterversorgung im Lübecker Hilfesystem führen.

Im Rahmen des Suchthilfesystems spielen die niedrigschwelligen Angebote eine außerordentlich wichtige Rolle (siehe Suchthilfeplan S. 9, 5.2 Niedrigschwellige Hilfen).

Aufgrund ihrer sozialen Situation und der Stigmatisierung der Sucht in der Bevölkerung sowie vor dem Hintergrund häufig begleitender schwerer psychiatrischer Krankheitsbilder und drohender Strafverfolgung im Zusammenhang mit Konsum, Besitz und Weitergabe von illegalen Drogen ziehen sich viele Suchtmittelabhängige in die Isolation zurück bzw. scheuen sich, Anlaufstellen des Suchthilfesystems aufzusuchen.

Auch oft dringend notwendige medizinische Behandlungen werden aufgrund von negativen Erfahrungen und Ängsten nicht oder nur unzureichend wahrgenommen.

Hier leistet das Streetwork einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Einbindung der süchtigen Menschen in die Angebote der Suchthilfe und ggf. zur Vermittlung in ambulante oder stationäre medizinische Behandlung.

Die Arbeit der Streetworker ist eine aufsuchende, d.h. sie bewegen sich zu den bekannten Orten, an denen sich die oben beschriebene Klientel erfahrungsgemäß aufhält. In persönlichen Gesprächen bauen sie Vertrauen auf und versuchen, die Betroffenen entweder zunächst an die ebenfalls ganz niedrigschwellig angelegten bestehenden Begegnungsstätten („Mühle 77“ der Vorwerker Diakonie oder „Tea & Talk“ der AWO Drogenhilfe) anzubinden, wo ihren Grundbedürfnissen nach Ruhe, Wärme, Nahrung und Kleidung Rechnung getragen wird, oder sie direkt in weiterführende Hilfen wie Suchtberatungsstellen zu vermitteln.

Zukünftig wird bei dieser Anbindung die neue Begegnungsstätte für drogensuchtkranke Bürger:innen (vgl. VO/2021/10332) neben dem Streetwork eine tragende Rolle spielen und das bisherige „Tea & Talk“ ablösen.

Für weiter vom Stadtzentrum entfernte Treffpunkte in den Randbezirken von Lübeck steht im Rahmen des Streetworks das „Streetmobil“ zur Verfügung, durch das die Arbeit der Streetworker noch effektiver und flexibler geworden ist. Auch der Spritzentausch, ein wichtiger Bestandteil der aufsuchenden Arbeit, wird dadurch in einem größeren Teil des Stadtgebietes abgedeckt. Das hat sich ganz besonders seit Beginn der Corona-Pandemie mit den zum Teil erheblichen Einschränkungen auch bei den Suchthilfe-Angeboten sehr bewährt. („Im Bereich der Straßensozialarbeit ist durch die Einführung des StreMos eine wichtige Ergänzung zur Versorgung der Stadtteile der Hansestadt Lübeck entstanden. Zusammen mit den Kräften, die in der Innenstadt und am Hauptbahnhof zu Fuß unterwegs sind, wird diese niedrigschwellige Kontaktmöglichkeit bezüglich der personellen Ausstattung als aktuell angemessen angesehen.“ – Suchthilfeplan 2021, S. 10)

Aufgrund der Bewertung im Suchthilfeplan sind nach fachlicher Einschätzung des Gesundheitsamtes die oben aufgeführten Streetwork-Stellen dauerhaft notwendig. Sie sollen verstetigt und durch eine dauerhafte Finanzierung gesichert werden, um sowohl für die Träger und die betreffenden Mitarbeiter:innen, als auch für die damit verbundenen Aufgaben den Rahmen für Planungssicherheit und damit Sicherstellung der Versorgungssituation und idealerweise auch Kontinuität für die Betroffenen herzustellen.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Aufbau von Vertrauen in der Zusammenarbeit mit Betroffenen ein langwieriger Prozess ist, ist die Verstetigung und Sicherung der Finanzierung von besonderer Bedeutung.

Die bisher jährlich gewährten Zuwendungen sollen zum Zwecke der Planungssicherung seitens der Träger wie auch seitens der Hansestadt Lübeck zum nächstmöglichen Zeitpunkt in die jeweiligen Budgetverträge der Träger mit aufgenommen werden.

Die erforderlichen Mittel sind im Rahmen des laufenden Konsolidierungsfonds zu kompensieren.

Anlagen:

Anlage 1 - Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.500 Soziale Sicherung
Produkt: 331001 - Förderung von Trägern der
Wohlfahrtspflege

Anlage 1 zur Vorlage vom 22.03.2022
VO-Nr.: 2018/06130-01

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge				
Aufwendungen einschl. ILA und AfA	-139.500,00	-144.000,00	-148.000,00	-152.500,00
Saldo Ergebnisplan	-139.500,00	-144.000,00	-148.000,00	-152.500,00
Einzahlungen				
Auszahlungen (ohne ILA + AfA)	-139.500,00	-144.000,00	-148.000,00	-152.500,00
Saldo Finanzplan	-139.500,00	-144.000,00	-148.000,00	-152.500,00

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
2022			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	331001000 5318002	Förderung von Trägern der Wohlfahrtspflege / Zuschüsse für laufende Zwecke an soziale Einrichtungen	-139.500,00
		Saldo Ergebnisplan	-139.500,00

	Produktsachkonten		Finanzplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	331001000 7318002	Förderung von Trägern der Wohlfahrtspflege / Zuschüsse für laufende Zwecke an soziale Einrichtungen	-139.500,00
		Saldo Finanzplan	-139.500,00



► Nr. VO/2021/10537
öffentlich

Lübeck, 19.10.2021

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Silke Schulenburg (E-Mail: silke.schulenburg@luebeck.de Telefon: 122-7564)

Freiwillige Restitution von Objekten aus der Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.11.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.12.2021	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

- Der Bürgermeister wird beauftragt, den Nationalmuseen der Länder Namibia und Äquatorialguinea die Restitution der 26 in der Anlage 2 näher bezeichneten Objekte aus kolonialen Kontexten, die durch fragwürdige Erwerbsumstände in die Völkerkundesammlung gelangt sind, freiwillig anzubieten.
- Sofern die afrikanischen Museen das Angebot annehmen, wird die Restitution durch die Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck in Abstimmung mit dem Deutschen Zentrum Kulturgutverluste, dem Auswärtigen Amt und den Botschaften der Länder umgesetzt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche sind von dem Restitutionsangebot nicht unmittelbar betroffen.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

<input type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:**Zu den Beweggründen der Rückgabe**

In den vergangenen Jahren hat der Leiter der Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck den kolonialen Kontext der Sammlungsbestände in den Fokus von Forschung und Vermittlung gerückt. Erste Durchsichten der rund 26.000 Objekte sowie biographische Recherchen zu den Sammler:innen von Objekten aus den ehemaligen deutschen Kolonialgebieten führten zur Identifikation zweier besonders prüfungsbedürftiger Bestände, die seit 2019 im Rahmen eines Provenienzforschungsprojektes näher untersucht werden. Es handelt sich dabei um die Sammlung der Lübecker Pangwe-Expedition nach Zentralafrika (1907-1909) und um Objekte aus dem heutigen Namibia, von denen zu vermuten ist, dass sie aus dem Umfeld des Völkermordes an den Herero und Nama stammen.

Vorab ist festzuhalten, dass für keines der beforschten Objekte ein eindeutiger Nachweis eines Raubes erbracht wurde und zudem alle Fälle verjährt sind, sodass nach aktueller Rechtslage keine der im Folgenden empfohlenen Rückgaben notwendig wäre. Bisher liegt auch für keine der hier beschriebenen Sammlungen eine Rückgabebeforderung aus den Herkunftsländern vor. Der Deutsche Museumsbund und die Bundesregierung empfehlen jedoch bei der Frage von Rückgaben immer auch gegenwärtige ethische Standards und Stimmen aus den Herkunftsländern mit einzubeziehen. Dies geschieht in dem aktuellen Provenienzforschungsprojekt durch die Gastwissenschaftlerin Drossilia Dikegue Igouwe aus Gabun, die vom Zentrum für Kulturwissenschaftliche Forschung Lübeck ein Promotionsstipendium erhält.

In Anbetracht der aktuellen Forschungsergebnisse und im Bewusstsein ihrer historischen Verantwortung hält die Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck eine Restitution von insgesamt 26 Objekten aus den genannten Beständen für geboten. Mit dem freiwilligen Rückgabeangebot an die Nationalmuseen der Länder Namibia und Äquatorialguinea brächte die Hansestadt Lübeck ihren Respekt gegenüber den Herkunftsgesellschaften sowie ihr Interesse an einem gleichberechtigten Dialog und einer produktiven Partnerschaft zum Ausdruck.

Ethnologische Museen haben sich in der Frage von Rückgaben lange unkooperativ gezeigt, während progressivere Häuser heute in Restititionen eher eine Chance sehen, die eigene Geschichte aufzuarbeiten und neue Kontakte mit den Herkunftsländern zu knüpfen. Vor dem

Hintergrund der aktuellen medialen Debatte um deutsche Kolonialgeschichte und Beutekunst würde eine Restitution aus der Völkerkundesammlung auch der aktuellen Neukonzeption des Hauses einen zeitgemäßen und glaubwürdigen Rahmen geben. Dies gilt insbesondere für Objekte aus Namibia. Die Frage des Umgangs mit der Erinnerung an den Völkermord an den Herero und Nama belastet bis heute das Verhältnis von Deutschland und Namibia. 2019 hat sich Ministerpräsident Daniel Günther bei einer Afrikareise vor dem Parlament des Landes für dieses historische Unrecht entschuldigt. Auch die amtierende Vizepräsidentin des Landtages Aminata Touré hat sich wiederholt für eine Auseinandersetzung mit dieser Thematik stark gemacht. Restitutionsen von Objekten der Herero oder Nama sind aber bisher aus keinem der schleswig-holsteinischen Museen erfolgt. Durch eine freiwillige Rückgabe würde die Hansestadt Lübeck eine landesweite Vorreiterrolle einnehmen und auch auf Bundesebene ein starkes Zeichen setzen.

Die bisherige Forschung der Völkerkundesammlung erfolgte proaktiv und hatte zum Ziel, als erstes deutsches Museum aus eigenem Antrieb Objekte zurückzuführen. Da in den kommenden Monaten vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste der Abschlussbericht zu dem Provenienzforschungsprojekt vorgelegt wird, muss jedoch damit gerechnet werden, dass entsprechende Rückgabeforderungen auch von außen an die Hansestadt herangetragen werden. Mit einem freiwilligen Rückgabeangebot an die Nationalmuseen der Länder Namibia und Äquatorialguinea könnte die Hansestadt Lübeck solchen Forderungen zuvorkommen.

Da die Hansestadt Lübeck Besitzerin der Völkerkundesammlung ist, steht es ihr frei, Objekte aus deren Bestand an afrikanische Museen abzugeben. Jedes Rückgabeangebot sollte aber stets gut begründet und mit der Bedingung eines Nachweises historischen Unrechts verknüpft bleiben, um nicht weitere unbegründete Forderungen zu provozieren. Dementsprechend gilt es, die rückzuführenden Objekte sorgsam auszuwählen und deren Auswahl eingehend zu begründen (siehe weiter unten: Fazit Rückgabeempfehlungen und Begründungen).

Ergebnisse des Forschungsprojektes

Im Rahmen des vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste geförderten Projektes wurden zwei Bestände der Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck auf ihre Provenienz hin untersucht: Die Sammlung der Lübecker Pangwe-Expedition nach Zentralafrika (1907-1909) sowie Objekte aus dem heutigen Namibia.

Forschungsergebnisse Namibia:

Insgesamt 120 Objekte aus der ehemaligen Kolonie Deutsch Südwestafrika wurden untersucht, die von einer Krankenschwester sowie zwei Offizieren und zwei Medizinern der Deutschen Schutztruppe stammen. All diese Personen lebten in Lübeck oder hatten familiäre Verbindungen hierher. Zwei Offizieren sind bis heute erhaltene Gedenksteine auf dem Ehrenfriedhof gewidmet. Da für keines der Objekte die präzisen Erwerbsumstände rekonstruierbar sind, konzentrierte sich die Forschungsarbeit auf die Sammler:innen selbst und die Frage ihrer Verwicklung in den Völkermord.

Die Recherchen ergaben, dass die Sammlung von Dr. Ernst Berg (*1864) aus der Zeit vor dem Genozid stammt und die Objekte von Schwester Elisabeth Kulow (*1888) aus den Jahren nach diesen Ereignissen. Ihre und auch die anderen Sammlungen enthalten auffällig viele kunsthandwerkliche Objekte, die offenbar schon damals von den Einheimischen als Souvenirware für den Verkauf an Europäer:innen produziert wurden.

Hauptmann Wilhelm Drews (1881-1918) kam erst in der Endphase der Kampfhandlungen nach Afrika und könnte rein theoretisch bereits damals erste Sammelaktivitäten begonnen haben. Zum allergrößten Teil stammen seine Objekte aber nachweislich aus anderen Landesteilen, die er nach dem Konflikt kartographisch erfasste. Insgesamt zeugen seine sorgsam ausgewählten und in ihrer Bedeutung gut dokumentierten Stücke von Drews profundem

Verständnis und Interesse an afrikanischen Kulturen, was eindeutig gegen eine Charakterisierung dieser Sammlung als Beutegut aus den Wirren eines militärischen Konfliktes spricht. Eindeutig in der Zeit des Völkermordes erworben wurden hingegen zwei schon damals antike Vorderlader-Gewehre aus der Sammlung des Hauptmanns Wilhelm Thiel (1881-1915). Da es sich um europäische Erzeugnisse handelt, ist allerdings unklar, ob es Waffen der Herero waren, die von den deutschen Truppen konfisziert wurden, oder um Antiquitäten, die der passionierte Waffensammler Thiel von einem deutschen Siedler erwarb.

Am problematischsten erscheint die Sammlung von Dr. Gerald Jorns (1876-1937), der ausschließlich während der intensivsten Phase des Völkermords im Einsatz war. Zu der Sammlung, die Jorns dem Lübecker Museum schenkte, gehörten ursprünglich auch zwei Schädel von Herero, die heute nicht mehr erhalten sind. Solche Schädel wurden für rassenkundliche Studien gesammelt und stammten häufig aus Konzentrationslagern, in denen die überlebenden Herero interniert waren und infolge von Krankheit, Mangelernährung und Zwangsarbeit in großer Zahl verstarben. Allein der Verdacht, dass Jorns Verbindungen zu diesem Lager-system stand, wirft einen Schatten auf seine Sammlung und lässt alle Objekte als rückgabebedürftig erscheinen.

Nicht unerwähnt bleiben sollten schließlich die sterblichen Überreste (Schädel und Unterkiefer) eines Jugendlichen und eines Mannes mittleren Alters aus der Sammlung der Krankenschwester Kulow. Diese wurden zwar erst nach dem Völkermord gesammelt und sind offenkundig keine Opfer der damaligen Gewaltexzesse, sondern stammen aus älteren Gräbern oder einer archäologischen Ausgrabung. Nichtsdestotrotz ist die Motivation hinter dieser Sammlung im Bereich der damaligen Pseudowissenschaft der Rassenkunde zu sehen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Exhumierung in Einverständnis mit der ortsansässigen afrikanischen Bevölkerung erfolgte.

Forschungsergebnisse Zentralafrika:

Im Falle der Lübecker Pangwe-Expedition ist den historischen Aufzeichnungen zu entnehmen, dass zahlreiche Objekte legal als Geschenke oder Ankäufe ihren Besitzer wechselten. Es sind allerdings auch Fälle dokumentiert, in denen Objekte im Austausch gegen Geiseln, unter Androhung von Waffengewalt oder durch die Plünderung eines Dorfes den Besitzer wechselten. Die Sammlung umfasste ursprünglich 1200 Objekte, von denen aber nur 150 die Bombardierung Lübecks im Zweiten Weltkrieg überdauerten. Unter diesem bescheidenen Rest ist kein Raubgut mehr nachweisbar. Tatsächlich liegen für die allermeisten Objekte weder be- noch entlastende Fakten vor. Einen Sonderfall bilden zwei der wertvollsten Exponate, die zwar nicht geraubt, aber unter anderen fragwürdigen Umständen ihren Besitzer wechselten.

Hierbei handelt es sich um eine Hörnermaske und eine Statue (Reliquarfigur). Beide Objekte waren von religiöser Bedeutung und stammen von den Fang, einer ethnischen Gruppe, die im heutigen Kamerun, Äquatorialguinea und Gabun beheimatet ist. Diese zwei Objekte wurden dem Lübecker Expeditionsleiter Günter Tessmann von »Häuptlingen« der Fang geschenkt. Woher genau diese Personen stammten, geht aus den Quellen nicht hervor. Zumindest die Statue wird von Tessmann in seiner wissenschaftlichen Veröffentlichung »Die Pangwe« aber eindeutig als Objekt aus »Spanisch Guinea« bezeichnet, was dem heutigen Äquatorialguinea entspricht. Für die Hörnermaske ist eine solche regionale Zuordnung nicht möglich. Im Gegenzug für ihre Geschenke verlangten die Anführer der Fang so genannte »Books«, also schriftliche Bestätigungen ihrer Herrschaft durch die Kolonialregierung. Solche Bescheinigungen galten als sehr wertvoll, und einer der »Häuptlinge« nutzte diese Legitimation, um im Namen des Lübecker Forschers Krieg gegen seine Nachbarn zu führen. Tessmann gesteht in seinem Tagebuch, dass er die geforderten Papiere ausstellte, wohlwissend, dass er selbst nach dem damaligen deutschen Recht keinesfalls dazu befugt war, um an diese sonst unveräußerlichen Objekte zu gelangen. Auch scheint er bei den Einheimischen bewusst den Eindruck erweckt zu haben, ein kolonialer Gouverneur zu sein, da er sich mit bewaffneten afrikanischen Begleitern umgab, diese militärisch drillte und mit Imitationen von Polizeuniformen einkleidete. Erschwerend kommt hinzu, dass sich dieser Vorfall nicht im

deutschen Kolonialgebiet ereignete, sondern in einer Region, die von Spanien beansprucht wurde. Es findet sich sogar ein Hinweis in den Quellen, dass spanische Truppen ausgesandt wurden, um Tessmanns eigenmächtiges Handeln zu unterbinden.

Fazit: Rückgabe-Empfehlungen und Begründung

Im Falle der Objekte aus Namibia wird eine Rückgabe der Sammlung Jorns empfohlen, weil sich allein für diesen Bestand klare Bezüge zu dem Völkermord abzeichnen.

Die Sammlung Jorns umfasst 19 Objekte aus einem Namibia-Bestand, der insgesamt 432 Exponate umfasst. Im Einzelnen handelt es sich um einen Holzbecher, zwei Holzschalen, eine Kürbisflasche und ein Feuerzeug, eine Muschelkette sowie 13 Stücke von dem typischen Eisenschmuck der Hererofrauen. Entsprechende Objekte finden sich in mehrfacher Ausführung in der Völkerkundesammlung; z. T. sogar ältere oder besser erhaltene. In Namibia hingegen wären diese Objekte eine hochwillkommene Ergänzung der bescheidenen Museumsbestände.

Zudem wird die Rückgabe der sterblichen Überreste aus der Sammlung der Krankenschwester Kulow empfohlen. Auch wenn es sich um keine unmittelbaren Opfer des Genozids handelt, steht ihre Provenienz doch klar im Kontext der damaligen Irrlehren der Rassenkunde. Zudem sind die Gebeine mit dem Verdacht belastet, aus einem Grabraub zu stammen. Ein Verbleib dieser Überreste im Bestand der Lübecker Museen würde von namibischer Seite als Missachtung der historischen Verantwortung Deutschlands und Beleg für einen nach wie vor virulenten Rassismus dargestellt werden. Als Exponate für eine Ausstellung nach zeitgemäßen ethischen Standards kommen diese Gebeine nicht mehr in Frage.

Im Falle der zwei Gewehre aus der Sammlung Thiel ist der Unrechtskontext weniger deutlich. Da es sich um zwei nahezu identische Waffen handelt, könnte eine zur Rückgabe angeboten und die andere in der Lübecker Sammlung verbleiben. Erwägenswert wäre auch, beide Gewehre formal dem namibischen Nationalmuseum zu übergeben, aber eines als Dauerleihgabe in der hiesigen Sammlung zu bewahren, um es in zukünftigen Ausstellungen als ein Zeichen unserer gemeinsamen Geschichte zu präsentieren und für ein besseres Miteinander zu werben.

Von den Objekten der Lübecker Pangwe-Expedition erscheinen lediglich die Hörnermaske und die Statue eindeutig belastet. Wie bereits erwähnt, lässt sich nur die Statue eindeutig dem Gebiet Äquatorialguineas zuordnen. Für die Maske ist eine Herkunft aus dem heutigen Gabun oder Kamerun nicht vollständig auszuschließen, auch wenn die Wahrscheinlichkeit sehr gering ist. Nicht unerwähnt bleiben sollte in diesem Zusammenhang, dass die Fang in Äquatorialguinea bis heute die Bevölkerungsmehrheit (einschließlich der Familie des Staatsoberhauptes) stellen, während sie in Kamerun und Gabun nur eine von zahlreichen ethnischen Minderheiten sind. Zudem fand die fragwürdige Transaktion nachweislich im Gebiet Äquatorialguineas statt. So kann argumentiert werden, dass der heutige Staat als Rechtsnachfolger der spanischen Kolonie auch der einzig legitime Empfänger dieser zwei Objekte ist. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass Kamerun oder Gabun die Maske beanspruchen, müssten diese Forderungen innerafrikanisch auf Rechtsgrundlage des Landes, in dem sich die Geschehnisse ereignet haben, geklärt werden.

Die häufig vorgebrachten Vorbehalte hinsichtlich der konservatorischen Bedingungen in afrikanischen Museen, der Korruption oder anderer Defizite dortiger demokratischer Strukturen sind zurückzuweisen, da allein die Frage des historischen Unrechts für eine Restitution ausschlaggebend ist. Eine Rückgabe unter Vorbehalten wäre mit der Anerkennung unserer historischen Verantwortung und dem allseits beschworenen »Dialog auf Augenhöhe« mit den afrikanischen Staaten unvereinbar.

Eine Übersicht über die Objekte, deren Rückführung empfohlen wird, ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Objekte sind insgesamt mit einem Wert von 2.330.025,53 Euro bilanziert (siehe Anlage 3). Als Schenkungen an die Hansestadt Lübeck stehen diesen Vermögenswerten Sonderposten bzw. Sonderrücklagen in gleicher Höhe gegenüber. Eine Rückgabe würde daher eine Reduzierung auf beiden Bilanzseiten zur Folge haben und im Endeffekt ergebnisneutral umgesetzt werden. Der Haushalt der Hansestadt Lübeck wird durch eine Rückgabe nicht belastet (siehe Anlage 1).

Sofern die afrikanischen Museen das Rückgabe-Angebot annehmen, wird die Völkerkundesammlung die Restitution in Abstimmung mit dem Deutschen Zentrum Kulturgutverluste, dem Auswärtigen Amt und den Botschaften der Länder auf den Weg bringen. Bei der Abstimmung über die Modalitäten der Übergabe ist sicherzustellen, dass der Hansestadt Lübeck keine weiteren Kosten für den Transport nach Afrika für Einfuhrzölle o.Ä. entstehen. Möglich wäre dies z.B. durch eine Übergabe der Objekte an die Botschafter von Namibia und Äquatorialguinea aus Berlin im Rahmen einer festlichen Veranstaltung im Lübecker Rathaus, zu der auch Vertreter des Landes und des Bundes geladen werden könnten.

Anlagen:

Anlage 1: Formular Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Katalog Restitutionsobjekte VKS

Anlage 3: Inventurauszug VKS Restitution

Senatorin Monika Frank

Bereich: 4.041.7 - Lübecker Museen
Produkt: 25001

Anlage zur Vorlage vom
VO-Nr.: VO/2021/10537

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

(Bei investiven Maßnahmen ist zunächst die Anlagenbuchhaltung (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge	2.330.025,53	2.330.025,53		0,00	0,00
Aufwendungen	-2.330.025,53	-2.330.025,53		0,00	0,00



davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)	2.330.025,53	2.330.025,53			
Abschreibungen (AfA)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Anlagenabgang	-2.330.025,53	-2.330.025,53			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	0,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Auszahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	0,00	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. zu ordnen				
Haushaltsbelastend				
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral	x	x	x	x

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	2022	Bezifferung	Bezeichnung
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	251001-4161000000	Auflösung SoPo/Sonderrücklagen: Schenkungen	2.330.025,53
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	251001-5711002000	Anlagenabgang: Restitution von 26 Objekten aus dem Bestand der Völkerkundesammlung	-2.330.025,53
		Saldo Ergebnisplan	0,00
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	0,00

Anlage 2**Katalog der zur Rückgabe vorgeschlagenen Objekte und Gebeine**

Sammlung Jorns	
<p>Holzbecher Herero; Holz, Pflanzenfaser; H: 13 cm; Inv. Nr.: 5670b</p>	
<p>Holzgefäß Herero; Holz; LxBxH: 25 x 16 x 13 cm; Inv. Nr.: 5670c</p>	
<p>Holzgefäß Herero; Holz, Leder; LxBxH: 30 x 19,5 x 11 cm; Inv. Nr.: 5670d</p>	

**Milchkalebasse in
Lederriemennetz (*ondjupa*)**

Herero; Kalebasse, Leder;
HxD: 43 x 26 cm; Inv. Nr.:
5674



Feuerzeug (Zunderdose)

Herero; Buntmetall, Leder,
Stahl; LxD: 7 x 2,5 cm; Inv.
Nr.: 5675



Ketten

Herero; Molluskschalen,
Pflanzenfaser, Leder; L: 60
cm; Inv. Nr.: 5677b



Kopfband

Herero; Leder, Eisen,
Pflanzenfaser; BxD: 8 x 17
cm; Inv. Nr.: 5680a




**Kopfband**





Herero; Eisen, Leder, Knopf;
U: 55 cm; Inv. Nr.: 5680b

**Kopfband**

Herero; Leder, Eisen,
Pflanzenfaser; LxB: 52 x 4,5
cm; Inv. Nr.: 5680c



<p>Kopfband Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; BxD: 8,5 x 17 cm; Inv. Nr.: 5680d</p>	
<p>Kopfband Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; BxD: 5 x 14 cm; Inv. Nr.: 5680e</p>	
<p>Beinschmuck Herero; Leder, Eisen; D: 13 cm; Inv. Nr.: 5680f</p>	

<p>Arm- Beinschmuck Herero; Leder, Eisen; LxB: 27 x 16 cm; Inv. Nr.: 5680g</p>	
<p>Arm- Beinschmuck Herero; Eisen, Rohr; LxB: 27 x 15 cm; Inv. Nr.: 5680h</p>	
<p>Kette (Eisenperlen) Herero; Leder, Eisen; L: 153 cm; Inv. Nr.: 5681a</p>	
<p>Arm- Beinschmuck Herero; Leder, Eisen; LxB: 12 x 20 cm; Inv. Nr.: 5681b</p>	

Arm- Beinschmuck

Herero; Leder, Eisen,
Pflanzenfaser; LxB: 19 x 10
cm; Inv. Nr.: 5681c

**Armschmuck**

Herero; Leder, Eisen,
Pflanzenfaser; L: 120 cm; Inv.
Nr.: 5681d

**Schmuckstück (Ekori Behang)**

Herero; Leder, Eisen,
Pflanzenfaser, Perlen; LxB: 47
x 10 cm; Inv. Nr.: 5681e



Sammlung Kulow**Menschliche
Knochenfragmente**

Herero?; Knochen; Inv. Nr.:
20.19:1

**Abbildungen
werden aus
ethischen Gründen
nicht gezeigt.**

Sammlung Thiel

Gewehr
Herero-
Feldzug;
Holz, Stahl,
Messing; L:
86 cm; Inv.
Nr.: 45.3b



Lübecker Pangwe Expedition

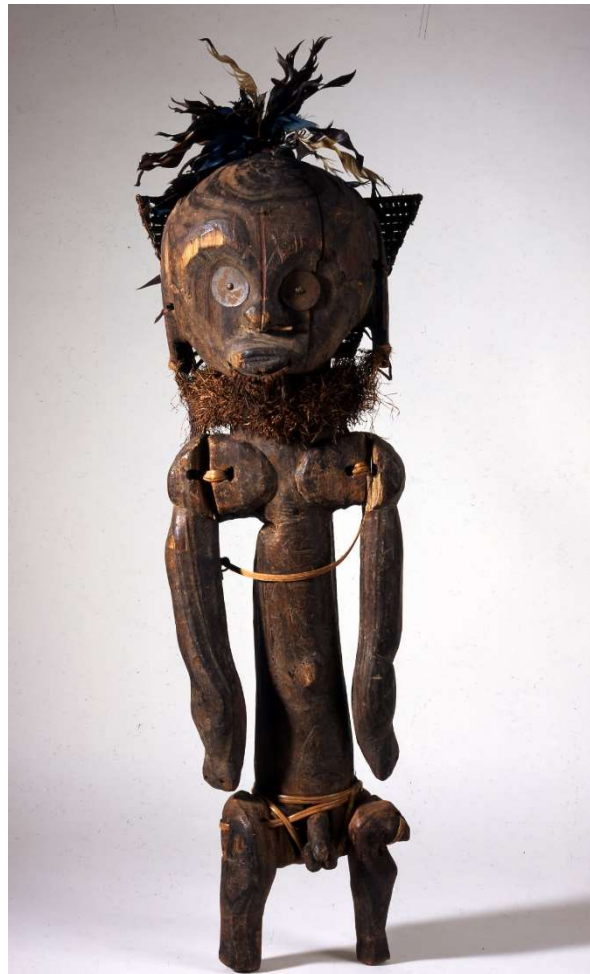
So-Hörnermaske

Äquatorialguinea (?), vmtl. Ntumu, Beti
oder Fang-Fang (Okak),
Familienverband Esséngi; Holz, Kaolin,
Pflanzenfasern; H: 67 cm; Inv. Nr.:
70.13:14 (T 22)



Reliquiarfigur

Äquatorialguinea, Ntumu oder Mekeny;
Holz, Federn, Metall, Pflanzenfasern; H:
95 cm; Inv. Nr.: 70.13:3 (T 13)



Inventurauszug: Zur Rückgabe vorgeschlagene Objekte Völkerkundesammlung

Anlage	Inventar- nummer	Zahl	Langbezeichnung	Sammlung	Anschaffungs- datum	Gesamt AHK	Gesamt Buchwert
2520097	70.13: 3; AF 9 / 1	1	Ahnenfigur, Mann, 95 cm	Pangwe-Expedition	01.07.1909	1.266.000,00 €	1.266.000,00 €
2520102	70.13: 14; AF 9 / 1	1	Maske, lang, eckig, Hörner (z. Zt. Ausstellung)	Pangwe-Expedition	01.07.1909	1.055.000,00 €	1.055.000,00 €
2527072	7455; AS 11/6	4	4 menschl. Knochen	Sammlung Kulow	01.07.1913	52,75 €	52,75 €
2527184	5680a-h; AS 10/5	8	8 St. Herero-Schmuck: a-e Stirnbänder, f-h Fußschmuck	Sammlung Jorns	01.07.1906	4.642,00 €	4.642,00 €
2527185	5681a,b,c,e,e; AS 10/5	5	5 St. Herero-Schmuck: a Halskette, b-d Armbänder, e Behang	Sammlung Jorns	01.07.1906	2.901,25 €	2.901,25 €
2527281	5674; AF 18/3	1	Kalebasse	Sammlung Jorns	01.07.1906	580,25 €	580,25 €
2528791	5670 b; AF 18 / 1	1	Holzgefäß, Becher	Sammlung Jorns	01.07.1906	580,25 €	580,25 €
2528797	5670 c; AF 18 / 1	1	Holzgefäß	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2528787	5670 d; AF 18 / 1	1	Holzgefäß	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2528822	5675; AF 18 / 2	1	Schnupftabaksdose aus Patronenhülse	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2528824	5677 b; AF 18 / 2	1	Halskette, beschädigt, Muschelscheibenplättchen	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2530495	45. 3 b; AF Schrank 19	1	Gewehr, Herero	Sammlung Thiel	01.07.1931	58,03 €	58,03 €
Gesamtwert						2.330.025,53	2.330.025,53 €

**► Nr. VO/2022/10755
öffentlich**

Lübeck, 07.01.2022

**Vorlage
-öffentlich-****Verantwortliche Bereiche:
4.511 - Städtische Kindertageseinrichtungen****Bearbeitung: Ulrike Neumann (E-Mail: ulrike.neumann@luebeck.de Telefon: 122-5118)****Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Träger-
schaft der Hansestadt Lübeck****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.01.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.02.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
24.02.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die 13. Änderung der Entgeltordnung vom 28.02.2005 in der Fassung des 12. Nachtrages vom (28.02.2022) wird für das Kindergartenjahr 2022/2023 gemäß der Anlage 3 beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.210 – Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.300 – Recht (hinsichtlich der Entgeltordnung)	Keine rechtlichen Bedenken
1.160 - Frauenbüro	
4.041.2 – Finanzielle Förderung der Kindertageseinrichtungen	Zustimmend
4.511 – Elternbeiräte der 28 Kindertageseinrichtungen	7x Zustimmung, 19x keine Zustimmung, Stellungnahmen als Anlage 4a – 4l beigelegt
Stadtelternvertretung	Keine Zustimmung, Stellungnahme als Anlage 5 beigelegt

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Anpassung aufgrund von Überprüfung der Gebühren- und Entgelttarife.
Die Eltern werden durch Beteiligung der Elternbeiräte beteiligt.

Die Maßnahme ist:

<input type="checkbox"/>	neu
<input type="checkbox"/>	freiwillig
<input checked="" type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:
Die Gebühren- und Entgelttarife sind gem. Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschaft vom 26.02.2004 (TOP 12.1 Nr. 10) regelmäßig auf ihren Kostendeckungsgrad zu überprüfen. Es besteht die Vorgabe, die Einnahmesituation des Bereiches zu verbessern.	

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
<div style="border: 1px solid black; height: 40px;"></div>	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Begründung zur Änderung der Entgeltordnung – Siehe Anlage 2

Anlagen:

1. Finanzielle Auswirkung
2. Begründung
3. Synopse
4. Stellungnahme der 28 Elternbeiräte der Städtischen Kindertageseinrichtungen mit einzelnen Stellungnahmen als Anlagen 4a – 4l
5. Stellungnahme der Stadt Elternvertretung

Senatorin Monika Frank

Bereich:4.511
Produkt:365.002.000

Anlage zur Vorlage vom 07.01.2022
VO-Nr.: 2022/10755

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	516.500,00	1.238.800,00	1.238.800,00	1.238.800,00
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	516.500,00	1.238.800,00	1.238.800,00	1.238.800,00
Einzahlungen	516.500,00	1.238.800,00	1.238.800,00	1.238.800,00
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	516.500,00	1.238.800,00	1.238.800,00	1.238.800,00

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt			Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	x	x	Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend				
Haushaltsentlastend	x	x	x	x
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
2022			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	365002 000.4461001	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Kitas	23.700,00
(Mehr) Erträge:	365002 000.4461002	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Beköstigung	492.800,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	516.500,00

	Produktsachkonten		Finanzplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	365002 000.6461001	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Kitas	23.700,00
(Mehr) Einzahlungen:	365002 000.6461002	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Beköstigung	492.800,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	516.500,00

Anlage 2**Begründung**

Eine Änderung der Entgeltordnung für die städtischen Kindertageseinrichtungen wird ausfolgenden Gründen für erforderlich gehalten:

1. Die seit der letzten Anpassung der von Familien zu entrichtenden Kostenbeiträge in 2017 eingetretenen Tarif- (10,66% von 03/2018 bis einschließlich ab 04/2022) und Kostensteigerungen (rd. 1,2% jährlich 2018-2020, d.h. ohne Energiepreiserhöhungen 2021) werden bisher von der Hansestadt Lübeck kompensiert, während der Reallohnindex (2018-2020) um durchschnittlich 1,1% jährlich stieg. Die Hansestadt Lübeck als Konsolidierungskommune hat Möglichkeiten zur Einnahmeerhöhung und zur Erhöhung des Deckungsbeitrags aus Kostenbeiträgen auszuschöpfen (jährliche Überprüfung der Gebühren- und Entgelttarife hinsichtlich des Kostendeckungsgrads gem. Haushaltsbeschluss der Bürgerschaft vom 26.02.2004, TOP 12.1 Nr. 10); im Falle der Kostenbeiträge für die Kindertagesförderung in städtischen Kindertageseinrichtungen sind zusätzlich die Obergrenzen des KiTaG Schleswig-Holstein zu beachten („Elternbeitragsdeckel“ gemäß § 31).
2. § 74, Abs. 5 Sozialgesetzbuch VIII (SGB VIII) regelt, dass bei der Förderung gleichartiger Maßnahmen der freien Jugendhilfe die gleichen Maßstäbe anzuwenden sind, die für die Finanzierung der öffentlichen Jugendhilfe gelten. Die freien Träger sind im Rahmen der Budgetverhandlungen gehalten worden, zulässige Einnahmepotentiale außerhalb der Zuschüsse durch die Hansestadt Lübeck auszuschöpfen. In Folge des KiTaG haben sie außerdem gegenüber den Eltern nachzuweisen, dass erhobene Verpflegungsbeiträge „angemessen“ sind (§ 31 Abs.2 KiTaG). Die Finanzierung der Kindertageseinrichtungen in öffentlicher Trägerschaft darf aus Gründen der Gleichbehandlung von Angeboten der freien Träger sowie der Eltern nicht erheblich von der für die freien Träger geltenden abweichen.
3. Mit dem KiTaG Schleswig-Holstein ist die bisher für die städtischen Kindertageseinrichtungen geltende Regelung einer 40,5stündigen wöchentlichen Betreuungszeit (8,1 Stunden täglich) obsolet geworden, da eine bedarfsgerechte Randzeitenbetreuung eingerichtet wurde, die sich in der Entgeltordnung abbildet.

1. Begründung**Begründung für die Erhöhung der Entgelte**

Grundsätzlich obliegt es den örtlichen Trägern der öffentlichen Jugendhilfe gemäß § 90 SGB VIII die Höhe der Kostenbeiträge für die Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und Kindertagespflege nach den §§ 22 bis 24 SGB VIII festzusetzen, wenn Landesrecht nichts anderes regelt. Mit dem KiTaG SH haben sich die landesrechtlichen Voraussetzungen zur Erhebung von Kostenbeiträgen für die Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und Kindertagespflege nach den §§ 22 bis 24 SGB VIII geändert. Die Hansestadt Lübeck als öffentlicher Träger sowie die freien Träger dieser Angebote sind seither, d.h. ab dem 01.08.2020 an die Vorgaben des Landes Schleswig-Holstein gebunden.

Mit dem KiTaG SH sind mit Wirkung vom 01.08.2020 Höchstbeiträge im § 31 KiTaG festgelegt worden, an die die Hansestadt Lübeck seither durch Landesrecht gebunden ist.

Die Berechnungen der Elternbeiträge werden in dem neuen Kindertagesförderungsgesetz im § 31 klar geregelt:

„Die zu entrichtenden Elternbeiträge dürfen monatlich

1. 5,80 Euro für Kinder, die das dritte Lebensjahr zu Beginn des Monats noch nicht vollendet haben, und
2. 5,66 Euro für ältere Kinder

pro wöchentlicher Betreuungsstunde nicht übersteigen.“

Der monatliche Elternbeitrag richtet sich damit nach der wöchentlichen Betreuungszeit und darf maximal 5,80 € bzw. 5,66 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde betragen.

In der beschlossenen Entgeltordnung zum 01.08.2020 (VO/2020/09053) erfolgte bei den Krippenkindern ganztags und im Elementarbereich ganztags keine Anpassung der Entgelte auf dem vom Land vorgegeben möglichen Elternbeitrag. Aufgrund des Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschaft vom 26.02.2004 (TOP 12.1 Nr.10) besteht jedoch die Verpflichtung, angemessene und notwendige Einnahmeerhöhungen jährlich zu überprüfen: *„Die Verwaltung ist aufgefordert die Gebühren- und Entgelttarife regelmäßig, d.h. mindestens jährlich auf ihren Kostendeckungsgrad hin zu überprüfen.*

Das Ergebnis dieser Prüfung ist jeweils im Rahmen der Haushaltsanmeldungen darzulegen. Beschlussvorschläge für entsprechende notwendige Gebühren- und Entgeltanpassungen sind einzubringen.“

Die Elternbeiträge liegen unterhalb des möglichen Landesdeckels und werden ab dem Kindergartenjahr 2022/2023 um 2% angepasst.

Seit der letzten Überprüfung der Kostenbeiträge für diese Leistungen im Jahr 2017 sind Tarifsteigerungen im Umfang von

Jahr	Prozent
2017	2,35%
2018	3,20%
ab April 2019	3,10%

Jahr	Prozent
ab März 2020	1,06%
ab April 2021	1,50%
Ab April 2022	1,80%

sowie allgemeine Kostensteigerungen im Umfang von ca.

Jahr	Prozent
2017	1,5%
2018	1,8%

Jahr	Prozent
2019	1,4%
2020	0,5%

zu verzeichnen, die bisher von der Hansestadt Lübeck kompensiert wurden.

Gleichzeitig stieg das allgemeine Einkommensniveau (also die finanzielle Leistungsfähigkeit von Familien) im betreffenden Zeitraum um ca.

Jahr	Prozent
2017	1 %
2018	1,3%

Jahr	Prozent
2019	1,2%
2020	1,1%

(Reallohnindex); der Kostendeckungsgrad der Beiträge von Familien verringerte sich für das Angebot der städtischen Kindertageseinrichtungen von 15,92% in 2017 auf 14,79% in 2020.

Durch das KiTaG S-H eingeleiteten und von der Hansestadt Lübeck begrüßten Qualitätssteigerungen (z.B. verbesserter Fachkraft-Kind-Schlüssel, Freistellung von Kita-Leitungen, Verfügungszeiten für die pädagogischen Fachkräfte) werden durch die erhöhte Landesförderung nicht vollständig kompensiert (siehe Vorlage zur außerplanmäßigen Bewilligung 2021(VO/2021/10340)); erhöhte Ausgaben müssen daher bereits jetzt aus Mitteln der Hansestadt Lübeck getragen werden.

Im Rahmen der landesrechtlich vorgeschriebenen Beitragsobergrenzen ist daher die vorgeschlagene Anhebung der Kostenbeiträge um 2% angemessen und notwendig. Diese bedeutet für die Familien eine Erhöhung des Kostenbeitrags um maximal 5,06 Euro monatlich, die sich aufgrund der sozialen Staffelung von Zuschüssen der Hansestadt Lübeck zu den Kostenbeiträgen für Familien mit Transferleistungen bzw. die Bemessungsgrenzen untersteigendem Einkommen jedoch auf null reduzieren könnte. Die Heranziehung der Familien bei die Bemessungsgrenze übersteigenden Einkommen wurde deutlich reduziert, von 80% des übersteigenden Einkommens in 2017 auf 50% in 2020 und auf 30% in 2021. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, Unterstützung über den Bildungsfonds zu erhalten, wenn in Grenzfällen die jeweilige Einkommensgrenze knapp überschritten sein sollte.

Angesichts der Tarif- und Kostensteigerungen sowie der Einkommensentwicklung kann auf eine angemessene und notwendige Anhebung der Kostenbeiträge in städtischen Kindertageseinrichtungen durch eine Konsolidierungskommune nicht verzichtet werden – sie deckt nur einen kleineren Teil der real eingetretenen Ausgabensteigerung ab und bleibt in einzelnen Segmenten unter der landesrechtlich vorgegebenen Höchstgrenze.

Begründung für die Erhöhung der Verpflegungskosten

Das KiTaG S-H regelt in § 31 Abs. 2 KiTaG, dass die Einrichtungsträger angemessene Verpflegungskosten erheben dürfen. Gem. § 74 Abs. 5 SGB VIII sind bei der Förderung gleichartiger Maßnahmen mehrerer Träger unter Berücksichtigung ihrer Eigenleistungen gleiche Grundsätze und Maßstäbe anzulegen. Werden gleichartige Maßnahmen von der freien und der öffentlichen Jugendhilfe durchgeführt, so sind bei der Förderung die Grundsätze und Maßstäbe anzuwenden, die für die Finanzierung der Maßnahmen der öffentlichen Jugendhilfe gelten.

Die angemessenen Verpflegungskosten enthalten gem. Kommentierung zu § 31 Abs. 2 KiTaG ausschließlich die Kosten für die Lebensmittel und die Personalkosten. Bisher wurden beim Städtischen Träger zur Deckung der angemessenen Verpflegungskosten nur rund 49% erhoben. Das Defizit wird durch den Haushalt der Hansestadt Lübeck ausgeglichen. Gem. § 74 Abs.5 SGB gilt ein Gleichbehandlungsgebot mehrerer Träger. Das bedeutet, dass der Städtische Träger nicht bessergestellt werden darf, als freie Träger. Pro Kind/Monat beträgt das Defizit beim den Städtischen Kindertageseinrichtungen zurzeit 54,15€. Bei einer gleichen Förderung der Verpflegungskosten aller Träger in der Hansestadt Lübeck kämen auf den örtlichen Träger Kosten in Höhe von rund 3,8 Millionen Euro zu.

Begründung für die Veränderung der Betreuungszeit

Das KiTaG hat die Möglichkeit der Randzeitenbetreuung geschaffen. Durch diese Möglichkeit kann die Betreuungszeit von durchschnittlich täglich 8,1 Stunden auf 8 Stunden reduziert

werden, was auch die Reduzierung der Betreuungskosten bedeutet. Bedarfsgerecht kann dann die angebotene Randzeitbetreuung zugebucht werden.

Somit muss die Entgeltordnung in den Punkten 3 und 4 entsprechend zum neuen Kindergartenjahr 2022/2023 angepasst werden.

Die finanziellen Auswirkungen werden im Pkt. 2 der Begründung genauer erläutert.

2. Finanzielle Auswirkungen

Die Erhebung der Elternbeiträge sowie die Fördersätze zur Finanzierung der Kindertageseinrichtungen werden im KiTaG vom 12.12.2019 im Teil 4 §31 und Teil 5 § 36-42 und durch die Änderung des §25 Kindertagesstättengesetz geregelt.

Die Entgelte müssen auf Grund des Bürgerschaftsbeschlusses aus dem Jahr 2004 zum neuen Kindergartenjahr 2022/2023 nach dem Gesetz neu berechnet und angepasst werden (siehe Anlage 3 Synopse).

Die Verbesserung des Kostendeckungsgrades beim Städtischen Träger spiegelt sich aber erst deutlich im Haushaltsjahr 2023 wider.

Bei den Kindern in der Ganztagsbetreuung im Alter ab 3 Jahren (Elementarbereich) würde es nach der neuen Berechnung zu geringen Erhöhungen der Elternbeiträge kommen. Die Mehreinnahmen für den Städtischen Träger werden im Jahr 2022 bei 23.700 Euro liegen und ab dem Kalenderjahr 2023 bei 56.800 Euro.

Bei den Verpflegungskosten würde es zu einer deutlichen Mehreinnahme kommen. Hier werden für das Jahr 2022 Mehreinnahmen in Höhe von 492.800 Euro erwartet und ab dem Kalenderjahr werden 1.182.000 Euro erwartet.

Bei einer gleichen Förderung der Verpflegungskosten aller Träger würden Kosten in Höhe ca. 3,8 Millionen Euro entstehen.

Daneben können bereits jetzt schon die durch das KiTaG vorgeschriebenen Standarderhöhungen nicht aus den Landeszuschüssen gedeckt werden. Tarif- und Kostensteigerungen sind bis auf weiteres allein aus kommunalen Zuschüssen zu decken, da die Höchstgrenzen für Elternbeiträge bzw. Landeszuschüsse zur Kompensation bisher nicht dynamisiert wurden.

3. Änderungen

Alle Änderungen sind aus der in Anlage 3 aufgeführten Synopse durch Hervorhebungen ersichtlich. Es handelt sich dabei um folgende Änderungen:

Ziffer 3:

3.1. Hier werden bei c, f, h und i die Beträge verändert und nach gesetzlicher Vorgabe angepasst (siehe Synopse)

Folgendes wird ergänzt:

j) Randzeitenbetreuung U3 monatlich 29,00 €

Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz

(5,80 € pro Stunde) monatlich 36,05€

k) Randzeitenbetreuung Elementar monatlich 28,30 €
Höchstgrenze lt. KiTa-Reform- Gesetz
(5,66€ pro Stunde) monatlich 28,30

Ziffer 4:

4.1 a und b) werden die Beträge angepasst (siehe Synopse)

Ziffer 19:

Die geänderte Entgeltordnung tritt zum 01.08.2022 in Kraft.

Redaktionelle Änderungen:

3.1- d), e), i) und j) entfallen – aus 3.1.f) wird d), aus g) wird e), aus h) wird f), aus k) wird g), aus l) wird h) und aus m) wird i) und aus 4.1 c) wird 4.1 b)

Bisherige Fassung

Neue Fassung

Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck vom 28.02.05 i. d. F. des 12. Nachtages vom (01.03.2022)	Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck vom 28.02.05 i. d. F. des 13. Nachtrages vom
Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in Ihrer Sitzung am 25.06.2020 für den Besuch der Kindertageseinrichtungen der Hansestadt Lübeck folgende Änderung der Entgeltordnung für Kindertagesstätten in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen:	Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in Ihrer Sitzung am für den Besuch der Kindertageseinrichtungen der Hansestadt Lübeck folgende Änderung der Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen:
<p style="text-align: center;">3. Entgelt für die teilweise Deckung der Personal- und Sachkosten der pädagogischen Betreuung</p>	<p style="text-align: center;">1) Ziff. 3 der Entgeltordnung wird wie folgt geändert:</p> <p style="text-align: center;">3. Entgelt für die teilweise Deckung der Personal- und Sachkosten der pädagogischen Betreuung</p>
3.1 Das Entgelt beträgt für die Dauer des Kindergartenjahres:	3.1 Das Entgelt beträgt für die Dauer des Kindergartenjahres:
a) für Kinder unter 3 Jahren, halbtags (5 Stunden) - (5,80€x25h/Woche) monatlich <u>145,00 EUR</u>	unverändert
b) für Kinder unter 3 Jahren, ¾-tag (6 Stunden) – (5,80€x30h/Woche) monatlich <u>174,00 EUR</u>	unverändert
c) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden,6Minuten) Mo –Do 7.30 -16.00 Uhr, Fr 7.30-14.00 Uhr (5,80€x40,5h/Woche) monatlich <u>234,90 EUR</u>	c) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden) Mo –Do 7:30 -16:00 Uhr, Fr 7:30-13:30 Uhr monatlich <u>232,00 EUR</u>
d) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden, 30 Minuten) Mo – Fr 7:30 – 16:00 Uhr (5,80€x42,5h/Woche) monatlich <u>246,50 EUR</u>	entfällt
e) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (10 Stunden) – (5,80x50h/Woche) monatlich <u>290,00 EUR</u>	entfällt

Darstellung der geplanten Entgeltordnung zum 01.08.2022
ANLAGE 3

Bisherige Fassung	Neue Fassung
f) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung , halbtags (5 Stunden) monatlich 141,50 EUR	d) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, halbtags (5 Stunden) monatlich 141,50 EUR
g) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, $\frac{3}{4}$ tag (6 Stunden) –(5,66€x30h/Woche) monatlich 169,80 EUR	e) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, $\frac{3}{4}$ tag (6 Stunden) – (5,66€x30h/Woche) monatlich 169,80 EUR
h) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden, 6 Minuten) Mo-Do 7.30-16.00 Uhr , Fr 7.30-14.00 Uhr monatlich 213,00 EUR Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz (5,66€x40,5h/Woche) monatlich 229,23 EUR	f) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden) Mo-Do 7:30-16:00 Uhr, Fr 7:30-13:30 Uhr monatlich <u>217,26 EUR</u> Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz (5,66€x40h/Woche) monatlich 226,40 EUR
i) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden, 30 Minuten) Mo-Fr 7.30-16.00 Uhr monatlich 225,00 EUR Höchstgrenze lt. KiTa-Reform-Gesetz (5,66€x42,5h/Woche) monatlich 240,55 EUR	entfällt
j) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (10 Stunden) monatlich 253,00 EUR Höchstgrenze lt. KiTa-Reform-Gesetz (5,66€x50h/Woche) monatlich 283,00 EUR	entfällt
k) für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres (täglich, ab 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr, zuzügl. 2 Stunden für die Ferienbetreuung) inklusive ganztägiger Ferienbetreuung außerhalb der Schließungszeiten der Kindertageseinrichtung (5,66€x22h/Woche) monatlich 124,52 EUR	g) für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres (täglich, ab 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr, zuzügl. 2 Stunden für die Ferienbetreuung) inklusive ganztägiger Ferienbetreuung außerhalb der Schließungszeiten der Kindertageseinrichtung (5,66€x22h/Woche) monatlich 124,52 EUR
l) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahren, halbtags $\frac{1}{2}$ Stunde täglich (5,80€x2,5h/Woche) monatlich 14,50 EUR	h) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahren, halbtags $\frac{1}{2}$ Stunde täglich nur zubuchbar bei a) 5 Std. oder b) 6 Std. (5,80€x2,5h/Woche) monatlich <u>14,50 EUR</u>

Bisherige Fassung

Neue Fassung

<p>m) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, halbtags und für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres pro ½ Stunde täglich monatlich 14,00 EUR</p>	<p>i) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, halbtags und für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres nur zubuchbar bei d) 5 Std., e) 6 Std. und g) Hort pro ½ Stunde täglich monatlich <u>14,15 EUR</u></p>
	<p><u>j) Randzeitenbetreuung U3</u> monatlich <u>29,00 EUR</u></p> <p>Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz (5,80€ pro Stunde) monatlich 29,00 EUR bei einer Stunde täglich/5 Std. wöchentlich</p>
	<p><u>k) Randzeitenbetreuung Elementar</u> monatlich <u>28,30 EUR</u></p> <p>Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz (5,66€ pro Stunde) monatlich 28,30 EUR bei einer Stunde täglich/5 Std. wöchentlich</p>
<p>3.2 Wird die vereinbarte Betreuungsleistung nicht in Anspruch genommen, ist das Entgelt für die pädagogische Betreuung (teilweise Deckung der Personal- und Sachkosten) dennoch zu entrichten.</p>	<p>unverändert</p>
<p>3.3 Kommt die Hansestadt Lübeck über die Regelung in Ziff. 8 hinaus, aus von ihr zu vertretenden Gründen, ihrem Betreuungsauftrag gem. Ziff.3.1 a bis 3.1m nicht nach, wird das Entgelt für den Zeitraum der Nichtleistung erstattet (Beträge unter 2 EURO werden nicht erstattet).</p>	<p>3.3 Kommt die Hansestadt Lübeck über die Regelung in Ziff. 8 hinaus, aus von ihr zu vertretenden Gründen, ihrem Betreuungsauftrag gem. Ziff.3.1 a bis 3.1k nicht nach, wird das Entgelt für den Zeitraum der Nichtleistung erstattet (Beträge unter 2 EURO werden nicht erstattet).</p>
<p>4. Monatliches Entgelt für Getränk und Beköstigung</p>	<p>2) Ziff. 4 der Entgeltordnung wird wie folgt geändert:</p> <p>4. Monatliches Entgelt für Getränk und Beköstigung</p>
<p>4.1 Das monatliche Entgelt wird in allen Einrichtungen wie folgt erhoben</p>	<p>4.1 Das monatliche Entgelt wird in allen Einrichtungen wie folgt erhoben</p>

Bisherige Fassung

Neue Fassung

<p>a) Für Verpflegung monatlich 52,25 EUR</p> <p>In Ganztageseinrichtungen ist bei einer Betreuung über 12.30 Uhr hinaus ein Mittagessen in Anspruch zu nehmen, Einzelabsprachen innerhalb der Einrichtungen sind möglich. Das Verpflegungsgeld berechnet sich auf 12 Monate.</p>	<p>a) Für Verpflegung monatlich <u>106,40 EUR</u></p> <p>In Ganztageseinrichtungen ist bei einer Betreuung über 12:30 Uhr hinaus ein Mittagessen in Anspruch zu nehmen, Einzelabsprachen innerhalb der Einrichtungen sind möglich. Das Verpflegungsgeld berechnet sich auf 12 Monate.</p>
<p>c) Eine tageweise Inanspruchnahme des Mittagessens ist möglich das Entgelt für das Mittagessen beträgt täglich 5,00 EUR</p>	<p>b) Eine tageweise Inanspruchnahme des Mittagessens ist möglich das Entgelt für das Mittagessen beträgt täglich <u>5,30 EUR</u></p>
<p>4.2 Ist ein Kind durchgehend länger als an 20 Betriebstagen entschuldigt abwesend, wird für die gesamte Zeit der Abwesenheit das Entgelt nach Ziff. 4 a – 4 b nicht erhoben, ansonsten sind Erstattungen von Beköstigungsentgelten bei Fehltagen ausgeschlossen.</p>	<p>unverändert.</p>
<p>19. Inkrafttreten/Außerkräftreten</p>	<p>3) Ziff. 19 der Entgeltordnung wird wie folgt geändert: 19. Inkrafttreten/Außerkräftreten</p>
<p>Diese Änderung tritt zum 01.August.2020 in Kraft.</p>	<p><u>Diese Änderung tritt zum 01.August.2022 in Kraft.</u></p>

Stellungnahmen der Kita-Beiräte zur Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022		
Kita	Rückmeldung	Stellungnahme
Am Behnckenhof	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Behaimring	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung
Beim Meilenstein	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Die Erhöhung um über 50€ ist von der Elternschaft nicht argumentier bar und steht für uns in keinem gerechten Verhältnis
Brüder-Grimm-Ring	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - zu hohe Kostensteigerung
Dietrich-Buxtehude	Beteiligung erfolgt	---
Dornestraße	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Staffelung über die nächsten 2 - 3 Jahr gewünscht
Dorothea-Schlözer	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Dr. Julius-Leber-Str.	Beteiligung erfolgt	Zustimmung - Stellungnahme der Eltern siehe Anlage 4a
Glockengießersstr.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4b
Groß Steinrade	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4c
Hallandhaus	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern - Stellungnahme siehe Anlage 4d
Haus der kl. Riesen	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4e
Hudekamp	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern -Im Hinblick auf die Geringverdiener wird der Erhöhung der Essensgelder nicht zugestimmt
IDUN	Beteiligung erfolgt	---
Kerckringstr.	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Klappenstr.	Beteiligung erfolgt	---
Kl. Klosterkoppel	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4f
Klipperstr.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4g
Kunterbunt	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Malenter Str.	Beteiligung erfolgt	Zustimmung - Stellungnahme der Eltern siehe Anlage 4h
Marlstr.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4i
Moislinger Berg	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern - Stellungnahme siehe Anlage 4j
Mönkhofer Weg	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Niendorf	Beteiligung erfolgt	Keine Zustimmung hinsichtlich der Erhöhung der Verpflegungskosten, Staffelung erwünscht und Reduzierung der Betreuungszeit am Freitag auf 13:00 Uhr

Stellungnahmen der Kita-Beiräte zur Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022		
Kita	Rückmeldung	Stellungnahme
Robert-Koch-Str.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern - Erhöhung viel zu hoch, Preis-Leistungsverhältnis passt überhaupt nicht. Für die Preissteigerung muss die Qualität deutlich besser werden. Diese Kostensteigerung wird für viele Eltern finanziell schwierig sein.
Roter Löwe	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4k
Rudolf-Groth-Park	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Reduzierung der Betreuungszeit am Freitag bis 13:30 hinsichtlich des Schlafbedürfnisses der Krippenkinder, erhebliche finanzielle Belastung für Familien (auch vor dem Hintergrund hoher Immobilien-/Mietpreise im Raum Lübeck), höhere Kita-Kosten für Eltern bedeuten immer auch einen schwereren Zugang zu frühkindlicher Bildung für Kinder.
Schaluppenweg	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4l

Stellungnahme des Elternbeirats der Kita Dr. Julius-Leber-Straße zu den geplanten Änderungen

1. Die Regelung der Öffnungszeit in Verbindung mit Randzeiten schafft zwar grundsätzlich eine höhere Flexibilität der Kinderbetreuungszeiten. Allerdings kann einer grds. Öffnung am Freitag für die Ganztagskinder, sprich bei einer täglichen Betreuungszeit von 8h, nur bis 13:30 Uhr nicht zugestimmt werden. Dies führt aus Sicht der Eltern vor allem für die Krippenkinder zu einem hektischen Ablauf am Freitag der zum Teil mit einem vorzeitigen Wecken der schlafenden Kinder einhergeht. Zugleich stört dieses Wecken die anderen schlafenden Kinder, die eine längere Betreuungszeit in Anspruch nehmen können.

2. Der Erhöhung des Verpflegungskostenbeitrags wird eindeutig widersprochen. Die Erhöhung um mehr als das Doppelte stellt eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung der Eltern dar. Dies gilt insbesondere für einkommensschwache Familien und Familien mit mehreren Kindern. Dies wird durch den Aspekt verstärkt, dass diese höheren Kosten zu keiner Verbesserung für die Kinder beitragen. Die vorgenommene Mischkalkulation bzgl. Stundenlohn und Arbeitszeit der jeweiligen Fachkraft kann aus Gründen der Praktikabilität und der Reduzierung von Verwaltungsaufwand nachvollzogen werden. Zugleich erfolgt natürlich eine Querfinanzierung. In manchen Kitas müssen die Eltern mehr zahlen als tatsächlich an Kosten anfällt, um auch eine „zu hohe“ finanzielle Belastung in anderen Kitas auszugleichen. Dies zeigt einmal mehr, dass Personalkosten nicht an die Eltern weitergereicht werden sollen.

3. Insgesamt ist hinsichtlich der Erhöhung der Kosten/Beiträge anzumerken, dass dies im Widerspruch mit den kommunizierten Zielen und Ansprüchen der Politik steht, die sich für eine Unterstützung und Förderung der Familien ausspricht. Dabei sind besonders einkommensschwache Familien in den Blick zu nehmen. Die Erhöhungen dürfen nicht dazu führen, dass Familien darüber nachdenken müssen, eine Kita überhaupt in Anspruch zu nehmen. Denn dies würde weder Familien entlasten noch der Förderung der Kinder dienen.

Elternvertretung der Städtischen Kita Glockengießerstraße

An die Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Bereich 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen
Kronsforder Allee 2-6
23560 Lübeck
- per Mail –

Lübeck, den 24.01.2022

Stellungnahme der Elternvertretung der Städtischen Kita Glockengießerstraße zur 13. Änderung der Entgeltordnung vom 28.02.05 in der Fassung des 12. Nachtrages vom 07.01.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fachbereich 4 hat als Träger der Städtischen Kindertagesstätten die Kitaleitungen dazu aufgefordert, im Rahmen einer außerordentlichen Beiratssitzung das Stimmverfahren zur Änderung der Kita-Entgeltordnung durchzuführen.

Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass es für uns als Elternvertreter:innen im Ehrenamt eine Zumutung ist, derart kurzfristig zu einer Stellungnahme bei einem für Eltern so wichtigen Punkt, aufgefordert zu werden. Es ist unser Recht, rechtzeitig in einem solchen Verfahren beteiligt zu werden.

Wir als Elternvertreter:innen der Kita Glockengießerstraße sprechen uns klar und bestimmt gegen eine Erhöhung der Elternbeiträge im Elementarbereich und der allgemeinen Erhöhung der Verpflegungskosten aus. Ebenso sind wir klar gegen eine Kürzung des regulären Betreuungsbedarfs, sondern fordern im Gegenteil eine Ausweitung der Betreuung auch auf den Freitag nachmittag für alle Familien, die dies in Anspruch nehmen möchten. Die Reduzierung der Betreuungszeit beinhaltet eine versteckte Kostenerhöhung, so dass die Beiträge im Elementarbereich real über dem von der Landesregierung eingeführten Kostendeckel liegen würde.

Wir fordern zudem eine bezahlbare städtische Betreuung, die es allen Kindern der Stadt ermöglicht, Zugang zu frühkindlicher Bildung zu erhalten. Die Stadt Lübeck hat als Träger der städtischen Kitas hierhingehend eine besondere Verantwortung, auch Kindern aus finanziell schwächeren Familien die Sozialisierung mit Gleichaltrigen zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere für Kinder aus Familien mit Migrationshintergrund und Kinder mit Behinderungen.

Die Kita Glockengießerstraße leistet als ursprüngliche Regeleinrichtung einen hervorragenden Beitrag zur Inklusion und sprachlichen Förderung dieser Kinder. Dieses Angebot sollte für alle Eltern erschwinglich bleiben, auch für diejenigen, die mit ihrem Einkommen knapp über der Beitragsbemessungsgrenze liegen.

In Hamburg haben alle Kinder ab dem ersten Lebensjahr Anspruch auf 5 Stunden beitragsfreie Betreuung. Wir fordern ein Umdenken der Hansestadt Lübeck und des Landes und plädieren eindringlich, endlich die kostenfreie KiTabetreuung als Modell auf den Weg zu bringen.

Auch die Erhöhung der Verpflegungskosten sind für uns nicht hinnehmbar. Die Kostenkalkulation wurde uns als Elternvertreter:innen nicht vorgelegt. Die Argumentation der Stadt, die als Begründung dem Antrag beigefügt wurde, ist für uns so nicht nachvollziehbar. Aufgrund der Kurzfristigkeit des Verfahrens und der nicht erfolgten Offenlegung der Kalkulation votieren wir klar gegen diese Erhöhung und fordern die Hansestadt Lübeck dazu auf, uns die Möglichkeit einer eingehenden Überprüfung einzuräumen. Zudem weisen wir darauf hin, dass die Kosten für Verpflegung bei anderen Trägern in der Stadt trotz Mehrleistung deutlich unter den nun geplanten 106,40 liegen.

Wir bitten darum, unsere vorgetragenen Einwände bei den weiteren Entscheidungen bzgl. Des Entwurfs zur Erhöhung der Elternentgelte zu berücksichtigen und die geplante Erhöhung ersatzlos zurückzunehmen.

Mit Dank und freundlichen Grüßen,



Mascha Benecke-Benbouabdellah

Vorsitzende der Elternvertretung Kita Glockengießerstraße



Nadine Neumann

stellvertretende Vorsitzende der Elternvertretung Kita Glockengießerstraße

für die Elternvertretung der Kita Glockengießerstraße

René Weigel

Susanne Machner

Maria Behn

Yasser Hassoun

Annika Kulczak

Begründung zur Stellungnahme der Elternvertretung „Musik-KiTa Groß“ Steinrade zur Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022 (VO-2022-10755):

Wir, als Elternvertretung der Musik-KiTa Groß Steinrade, stimmen der Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022 (VO-2022-10755) nicht zu – im besonderen nicht der Erhöhung der Verpflegungskostenpauschale (mit folgender Begründung).

Die Landesregierung sowie die Hanstadt Lübeck hat durch das „neue KiTa Gesetz“ seit längerer Zeit für eine sozial verträglichere und zugleich gerechtere Finanzierung der KiTa-Beiträge seinerzeit beworben. Durch pandemiebedingte und strukturelle Herausforderungen wurden die Neuerung wiederholt verschoben und nun zum 01.01.2022 geändert. Eine Entlastung durch die teilweise geringeren Beiträge wurde von vielen Eltern positiv wahrgenommen.

Nun eine Erhöhung der Verpflegungskosten in den KiTas der Hansestadt Lübeck zu fordern und hierdurch eine Mehrbelastung, der vorher gekürzten Beiträge, seitens der Eltern zu vollziehen, stößt auf viel Unmut.

Die Begründungen zur Erhöhung dieser Entgelte sind nach unserem Empfinden nicht aktuell. Es wird eine Preissteigerung von 2018-2020 in Höhe von 1,2% beziffert, die durch die Hansestadt Lübeck kompensiert wurde. Dem gegenüber wurde eine Reallohnentwicklung im gleichen Zeitraum von +1,1% gestellt. Zwar dürften diese Vergleiche in der Sache begründet sein, spiegeln jedoch nicht die aktuelle finanzielle Situation der Eltern wider.

Vielmehr hat es in 2021, und womöglich auch in 2022, eine Reallohnentwicklung gegeben mit deutlich negativen Auswirkungen.

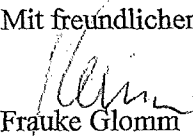
Des Weiteren sehen wir es als unbegründet an, dass man von 49% Beteiligung auf 100% steigt.

Das Signal, welches den Eltern hiermit gegeben wird ist fatal. Einerseits wird durch die Landesregierung das neue KiTa-Gesetz den Eltern von KiTa-Kindern Gleichheit und Gerechtigkeit suggeriert, und auf der anderen Seite wird das Geld von der Hansestadt Lübeck durch „Umlage“ erhöht. Am Ende entstehen den Eltern höhere Kosten ab 01.08.2022 als es noch im Jahr 2021 der Fall war.

Ein weiteres Problem sehen wir in der sozialen Gerechtigkeit dieses Themas. Während Eltern mit aufstockenden Leistungen diese Kosten erstattet bekommen, gibt es wenige Eltern, bei denen die Mehrbelastungen keine finanzielle Not auslöst. Vielmehr sehen wir das Problem bei Eltern des „Mittelstandes“, die die erhöhten Zahlungen anderweitig kompensieren müssen. Leider gibt es keine aktuellen Kennzahlen zur Reallohnentwicklung aus 2021f. Die aktuellen Entwicklungen der Preissteigerungen lassen derzeit „böses“ erahnen.

Ein generelle Preisanpassung der KiTa-Beiträge und Verpflegungspauschalen sollte, um Familien zu unterstützen, für das Jahr 2022 ausgesetzt werden. Eine Neubewertung der Sachlage mit Reallohnentwicklungen aus 2021 und 2022 sollte bei einer solchen Entscheidung zukünftig berücksichtigt werden.

Mit freundlichem Gruß


Frauke Glomm


Oliver Grätz

E: 27.1.2022
4d

Elternbereit Kita Hallandhaus

Begründung der Nichtzustimmung der geplanten Entgeltordnung

- Versteckte Kostenerhöhung durch verkürzte Betreuungszeit bei gleichzeitiger Anhebung der Betreuungsbeiträge.
- Die meisten Eltern sind gezwungen die Randzeitbetreuung in Anspruch nehmen zu müssen, wodurch erneute Kosten entstehen.

Begründung der Nichtzustimmung der geplanten Erhöhung der Verpflegungskosten

- Drastische Preiserhöhung über 100% sind nicht akzeptabel.
- Wir bitten um eine detaillierte Kostenaufstellung der Verpflegungskosten.

Kostenbeiträge Kita

Begründung für die Erhöhung der Kostenbeiträge:

Insgesamt gestiegene Kosten für die Kitas (Tarifsteigerung, höhere allgemeine Kosten). Die höheren Kosten für die Familien sind vertretbar, da gleichzeitig der Reallohn gestiegen sei.

Unser Gegenargument

Das Einkommen ist nicht für alle Familien gleichermaßen gestiegen. Gerade im letzten Jahr (in der Berechnung der Stadt nicht aufgeführt) kam es sicherlich zu Einkommenseinbußen bei vielen Familien (z.B. Corona-bedingte Kurzarbeit, Kündigungen etc.). Natürlich gibt es Fördermöglichkeiten für einkommensschwache Familien. Es gibt aber auch Familien ohne Anspruch auf Förderung, die dennoch durch höhere Kosten deutlich belastet sind.

Verpflegung

Begründung für die Erhöhung der Verpflegungskosten:

Die Erhöhung der Verpflegungskosten sind notwendig aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatz.

Würde die Stadt Lübeck die öffentlichen Träger gleichermaßen wie die städtischen fördern, kommen Mehrkosten in Höhe von 3,8 Millionen Euro auf die Stadt zu.

Unser Gegenargumente

Auf die Eltern der Kinder in städtischen Kitas kommen folglich Mehrkosten in Höhe von 1,18 Millionen Euro zu (Begründung_VO-2022-10755, Punkt 2: Finanzielle Auswirkungen)

Die Eltern von den 2000 Kindern in städtischen Kitas sollen also 1,18 Millionen pro Jahr mehr zahlen. Es ist nicht richtig in einem Sozialstaat, dass diese Familien plötzlich Mehrkosten von 1,18 Millionen stemmen müssen, weil es der ganzen Stadt Lübeck mit allen Einwohnern nicht zuzumuten sei, Mehrkosten von 3,8 Millionen zu finanzieren.

Ungeklärt ist aus unserer Sicht, inwieweit nicht die Möglichkeit besteht, die bisher für die Verpflegung aufgewendete Summe gleichmäßig auf die Eltern der Kinder sowohl in städtischen als auch nicht städtischen Kitas zu verteilen. Somit käme auf die Eltern der Kinder in städtischen Kitas zwar dennoch eine Erhöhung zu, jedoch in geringerem Umfang. Eine Gleichbehandlung aller Eltern von Kita-Kindern wäre somit jedoch ebenfalls gegeben. Eine Reduzierung der Bezuschussung zur Verpflegung auf 0 ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel.

Eine Notwendigkeit auf Überprüfung wird ebenso bezogen auf einen Verpflegungs-Pauschalbetrag unabhängig von der tatsächlich und vertraglich vereinbarten Betreuungszeit gesehen. Egal ob Kinder halbtags oder ganztags

betreut werden, ist von den Eltern die Verpflegungspauschale in der selben Höhe zu entrichten.

Die zugesendete Berechnung der Verpflegungskosten ist nicht ausreichend transparent erläutert, so dass nicht zur Gänze nachvollzogen werden kann, wie sich die Kosten berechnen und inwieweit diese angemessen sind.

Grundsätzliche Gegenargumente gegen Kostensteigerung in der Kinderbetreuung

1. Die aktuell geplanten Kostensteigerungen für Eltern sowohl in Bezug auf Verpflegung, als auch der Kostenbeiträge an sich, widerspricht dem Wahlprogramm der beiden Parteien, die mit 52,3% die Mehrheit in der Lübecker Bürgerschaft stellen.

Zitat Parteiprogramm SPD: „Jeder Mensch hat das Recht auf einen gebührenfreien Bildungsweg von Krippe und Kindertagesstätte bis zur Hochschule.“

Zitat Parteiprogramm CDU: „Der Staat muss Familien unterstützen, sie stärken und fördern – das ist CDU. Konkret: Mehr Zeit füreinander, bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Entlastung bei Steuern und Abgaben und Kitas weiter stärken.“
2. Generell ist eine Kostensteigerung bei der Kinderbetreuung ein völlig rückschrittliches Konzept. Überall wird Entlastung von Familien propagiert (siehe Parteiprogramme oben). Es wird von Familien und Kindern gesprochen, die im Zuge der Corona-Krise gelitten haben. In einer Vielzahl von Städten/Gemeinden/Bundesländern wird kostenlose Kinderbetreuung angeboten. Und in Lübeck wird diskutiert, die Kita-Beiträge zu erhöhen! Die Familien sollen jetzt also beginnen die Schulden der Corona-Krise abzubauen.
3. Eine Stundenreduzierung von 8,1h auf 8h täglich und somit eine Reduzierung der Betreuung am Freitag von 14 Uhr auf 13.30 Uhr ist aus unserer Sicht sowohl pädagogisch als auch sozial nicht vertretbar. Aus pädagogischer und entwicklungspsychologischer Sicht ist gerade für U3-Kinder ein regelmäßiger Tagesablauf auch und gerade im Kita-Alltag notwendig und bietet den Kindern Verlässlichkeit. Eine Veränderung gerade am letzten Tag der Kita-Woche entspricht dem nicht; zumal die Kinder zu dieser Zeit regelmäßig noch Mittagsschlaf halten und aus diesem herausgerissen werden müssten. Da viele Eltern auf diese halbe Stunde gerade freitags angewiesen sind, um ihrer Arbeit nachgehen zu können, würde eine Hinzu-Buchung der Randbetreuung eine weitere finanzielle Belastung für die Eltern bedeuten, da der Stundensatz für die Randbetreuungszeiten deutlich höher liegen.
4. Gerade für Familien, die knapp über der Zuschussgrenze für den Kita-Beitrag liegen wäre eine Erhöhung der Kosten eine erneute

zusätzliche finanzielle Belastung, da es für sie keine weiteren Fördermöglichkeiten gibt und eine weitere finanzielle Belastung gerade während der noch andauernden Corona-Krise und den damit verbundenen finanziellen Schwierigkeiten sozial kaum vertretbar erscheint.

5. Nicht klar erkennbar ist, ob andere Wege der Finanzierung in angemessener Weise durch die Hansestadt Lübeck geprüft worden sind bzw. alle Bezuschussungsmöglichkeiten ausreichend berücksichtigt worden sind.

STATEMENT ELTERNVERTRETUNG KITA KLEINE KLOSTERKOPPEL

27.01.2022

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
4.511 Städtische Kindertagesstätten
Kleine Klosterkoppel 20
23562 Lübeck

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sehr kurzfristig, es ist noch keine Woche her, wurden wir Elternvertreter zu einem Gespräch geladen, in dem uns unter anderem unten nachfolgende Punkte dargelegt wurden. Das Gespräch konnte coronabedingt mit nur einem Elternvertreter am Montag stattfinden, sodass wir nun 3 Werktag Zeit hatten, das Thema mit allen Elternvertretern zu diskutieren, uns abzustimmen und ein Statement zu verfassen. Dass das deutlich zu wenig Zeit ist, sehen Sie sicherlich genauso. Können wir Eltern davon ausgehen, dass dieser Umstand also missbilligend in Kauf genommen wurde oder sogar Teil einer Strategie ist? Bitte verstehen Sie dies unbedingt als Beschwerde.

Folgende Punkte wurden uns vorgetragen:

- die Entgelte im Elementarbereich sollen um 2 % von 213 Euro auf 217,26 Euro erhöht werden.
- die Verpflegungskosten sollen von derzeit 52,25 Euro auf 106,40 Euro erhöht werden.
- die reguläre Betreuungszeit soll von 8,1 auf 8,0 h reduziert werden.
Für mehr Betreuungsbedarf werden Randzeitengruppen eingeführt, die Betreuung in einer Randzeitengruppe kostet bei 5 hinzu gebuchten Stunden im Monat zwischen 28,30 und 29,00 Euro. (Krippe/Elementar)
- die Kernzeit soll Freitags auf eine Betreuung bis 13.30 Uhr reduziert werden, so dass viele Eltern zusätzlich die Randgruppenbetreuung buchen müssen.

Die von der Stadt geplanten Änderungen sind für uns nicht hinnehmbar. Nicht nur, dass eine Erhöhung der Entgelte um 2% erfolgen soll, durch die Reduzierung der Kernbetreuungszeit von 8,1 auf 8,0 h und das Einführen von Randzeitgruppen erfolgt eine weitere Erhöhung der Kosten für Eltern, die verschleiert wird. Den wenigsten Eltern wird es möglich sein, Freitags ihr Kind bereits um 13.30 aus der Kita abzuholen, so dass die Eltern die eine Buchung der Randzeitgruppenbetreuung vornehmen müssen, eine Kostensteigerung von 15,29 % auf insgesamt 245,56 Euro im Monat zu tragen haben. Hinzu kommt, dass sich die Verpflegungskosten mehr als verdoppeln. Es gibt Eltern, die gerade wegen der Subventionierung der Verpflegung eine städtische Kita gewählt haben und die sich das schlicht nicht leisten können. Das Argument, diese Unterstützung ausschließlich für Städtische Kitas sei unfair – und deswegen gibt es das für niemanden mehr, ist ebenso nicht hinnehmbar. Es gibt von Ihnen befürwortete gute Gründe für diese Subventionierung. Die sind nicht

plötzlich nichtig. Vielmehr muss überlegt werden, wie auch nicht Städtische Kitas aus diesen guten Gründen heraus finanziell unterstützt werden können.

Von den reinen Zeiten und Zahlen abgesehen ist Ihr Modell schlicht nicht alltagstauglich. Kinder schlafen 13:30 Uhr für gewöhnlich ihren Mittagsschlaf. 13:30 Uhr sind sie bestenfalls gerade eingeschlafen und eine Unterbrechung oder gar das Aufbrechen dieser Tagesroutine für die neue Freitagsbetreuungszeit sind nicht im Sinne des Kindeswohls, also für Eltern keine Option. Eltern werden von Ihnen durch die neue Abholzeit 13:30 Uhr also gezwungen, Ihr Kind nicht nur die eine halbe Stunde früher, sondern es noch deutlich früher als 13:30 Uhr, nämlich schon nach dem Mittagessen der Kleinen aber noch vor dem Hinlegen, abzuholen und sie so schnell es trotz Heimweg geht zuhause hinzulegen. Und ob das einschlafen im eigenen Bett zuhause dann überhaupt noch klappt ist fraglich, die meisten kleinen Schläfer würden auf dem Weg heim einschlafen, wir müssten sie letztlich doch wecken. Aber nun mal angenommen die teure neue Randzeit können wir uns nicht leisten, zumal das Essen mehr als doppelt so teuer würde! Wir gehen also allerspätestens kurz vor 12 Uhr, machen uns von der Arbeit auf den Weg zur Kita. Wann genau essen wir dann auch gleich nochmal zu Mittag? Dafür bleibt keine Zeit. Das alles meinen wir mit nicht alltagstauglich.

Aber zurück zu den Verpflegungskosten. Diese sollen künftig 106,40 Euro betragen und sich damit mehr als verdoppeln, ohne dass die Stadt bisher nachvollziehbar dargelegt hat, warum die Verpflegungskosten derart angehoben werden sollen. Dies bedeutet, dass Eltern im schlechtesten Fall 351,96 für die Betreuung und Verpflegung eines Kindes in der Kita zahlen müssen. Bei einem zweiten Kind in städtischer Betreuung im Elementarbereich wären es insgesamt sogar 581,14 Euro.

Wir stimmen dem Änderungsentwurf nicht zu und bitten um eine Stellungnahme zu den vorgebrachten Themen.

Mit freundlichen Grüßen



Lisa Wanschura

Im Namen der Elternvertretung der Kita Kleine Klosterkoppel

**Statement Elternvertretung
Kita Kleine Klosterkoppel**

Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen

VO-Nr. 2022/10751 und VO-Nr. 2022/10755

Die Änderungen zu geplanten Entgeltordnung zum 01.01.2022 (Kinder unter 3 Jahre) findet ZUSTIMMUNG.

Die Änderungen zu geplanten Entgeltordnung zum 01.08.2022 findet ABLEHNUNG.

Aufgrund der aktuellen Pandemielage wurde seitens der Elternvertretung ausdrücklich auf eine Sitzung des Elternbeirates verzichtet. Es hat eine Abstimmung in der Elternvertretung gegeben.

Begründung

Die von der Stadt geplanten Änderungen zum 01.08.2022 sind für uns als Elternvertretung der städtischen Kita Klipperstraße in keinem Fall hinnehmbar. Nicht nur, dass eine Erhöhung der Entgelte um 2% erfolgen soll, durch die Reduzierung der Kernbetreuungszeit von 8,1 auf 8,0 h und das Einführen von Randzeitgruppen erfolgt eine weitere Erhöhung der Kosten für Eltern, die hier expliziert nicht deutlich wird. Den wenigsten berufstätigen Eltern wird es möglich sein, Freitags ihr Kind bereits um 13.30 aus der Kita abzuholen, so dass die Eltern die eine Buchung der Randzeitgruppenbetreuung vornehmen müssen, eine Kostensteigerung von 15,29 % auf insgesamt 245,56 Euro im Monat zu tragen haben.

Es sollen aber nicht nur die eigentlichen Entgelte für die Betreuung der Kinder erhöht werden, sondern auch die Beiträge für Verpflegung, die immer von den Eltern allein zu tragen sind, auch wenn sie sonst einen Anspruch auf Ermäßigung der Gebühren haben (Ausnahme: Bildungsfond). Diese sollen künftig 106,40 Euro betragen und sich damit mehr als verdoppeln, ohne dass nachvollziehbar dargelegt wurde, warum die Verpflegungskosten derart angehoben werden sollen. Dies bedeutet, dass Eltern im schlechtesten Fall 351,96 für die Betreuung und Verpflegung eines Kindes in der Kita zahlen müssen. Bei einem zweiten Kind in städtischer Betreuung im Elementarbereich wären es insgesamt sogar 581,14 Euro.

Das Zustimmungsverfahren durch die Elternbeiräte in der Kita hinterfragen wir sehr kritisch. Durch die Einberufung der außerordentlichen Beiratssitzung mit der Aufforderung bis zum 28.1.2022 Votum und Stellungnahme abzugeben, bleibt uns als Elternvertreter:innen keine Zeit, die Kalkulation der Stadt nachzuvollziehen oder dazu Rückfragen zu stellen. Die neue Entgeltordnung steht bereits am 03.02.22 zur Beratung und Abstimmung auf der Tagesordnung des Jugendhilfeausschusses und soll am 24.02.22 in der Bürgerschaft beschlossen werden.

Die Elternvertreter haben die Unterlagen erst am 24.01.2022 durch die Kita-Leitung Klipperstraße erhalten. Damit ist die Frist 28.01.2022 keine angemessene Frist um hier eine inhaltlich fundierte Stellungnahme abzugeben.

Die Elternvertretung bittet weiterhin darum eine detaillierte Aufstellung der Kostenkalkulation zu erhalten.

Standpunkt der Elternvertretung Kita „Malenter Straße“ zur geplanten Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022

Da der Beirat zu 2/3 aus Mitgliedern besteht, welche die Interessen der Hansestadt Lübeck vertreten und die Elternvertretung lediglich eine Stimme hat, stimmt der Beirat in Summe der Änderung zum 01.08.2022 zu.

Trotzdem möchte die Elternvertretung ihren Standpunkt offen kundtun und mitteilen, dass sie der Änderung zum 01.08.2022 als einzelnes Gremium nicht zustimmt.

Folgende Gründe haben zu unserer Entscheidung geführt:

Reduzierung der Betreuungszeit freitags von 14:00 Uhr auf 13:30 Uhr/ Randzeitenbetreuung

Für viele Eltern stellt es eine Herausforderung dar, die Kinder am Freitag spätestens 13:30 Uhr aus der Kita abzuholen. Selbst 14:00 Uhr ist für manche schon ein Spagat. Da bieten die freien Träger (ohne Randzeitenbuchung) wesentlich bessere Betreuungszeiten an. Würde die Hansestadt stattdessen eine Betreuung bis 16 Uhr anbieten, würde der Mehraufwand lediglich ca. 12 EUR pro Monat betragen (Punkt 3.1 h und i in der Synopse). Im Vergleich zu einer buchbaren Randzeitenbetreuung, die einen Mehraufwand in Höhe von 28 EUR pro Monat bedeutet (Punkt 3.1 k).

Problematisch sehen wir die Verkürzung der Betreuungszeit auch im U3-Bereich. Die Kinder machen um die Uhrzeit noch ihren benötigten Mittagsschlaf. Zum jetzigen Zeitpunkt müssen bereits Kinder geweckt werden, damit sie 14 Uhr abholbereit sind. Sollte sich die Zeit nochmal um eine halbe Stunde verkürzen, ist das für die Kinder nicht gut. Zusätzlich bedeutet es Stress für die Erzieher.

Wie viele Kapazitäten der Randzeitenbetreuung gibt es? Ist sichergestellt, dass allen Eltern, die eine Randzeitenbetreuung buchen, auch einen Platz bekommen?

Im Umkehrschluss könnte es auch bedeuten, dass die Eltern ihre Kinder früher in die Kita bringen, damit sie ihre Arbeitszeit schaffen. Unserer Wahrnehmung nach bringen die meisten Eltern ihre Kinder erst gegen acht Uhr in die Kita. Ist sichergestellt, dass genügend Personal vorhanden ist, wenn es zu einer Verschiebung der „Bringzeiten“ kommt und ein Großteil der Kinder bereits um 7.30 Uhr gebracht wird?

Wonach wurde bewertet, welche halbe Stunde wegfällt. Wie ist die Wahl auf Freitagnachmittag gefallen? Wurde von der Stadt eine Erhebung/ Umfrage gemacht, zu welchen Zeiten die Auslastung wie hoch ist? Sprich. Zu welcher Uhrzeit sind wie viele Kinder da? Ggf. ist es für viele Eltern einfacher darstellbar, wenn die halbe Stunde z.B. morgens wegfällt.

Verpflegungskosten

Die Verpflegungskosten erhöhen sich um über 100%. Sie argumentieren u.a. mit der Anpassung an die Kosten der freien Träger. Liegt ein Vergleich der Kosten der freien Träger und der dazugehörigen Leistungen vor? Welche Mahlzeiten und Getränke sind in den Kosten der freien Träger inkludiert? Ist dort ggf. das Frühstück inkludiert?

In Ihrer Kalkulation rechnen Sie mit 60 Kindern. Bei uns in der Kita werden aber ca. 80 Kinder betreut. Bricht man die Kosten auf 80 Kinder runter, würden die Verpflegungskosten lediglich bei 89,30 EUR liegen.

Erhöhung Kita-Beitrag Elementar

Sie argumentieren mit einer besseren Betreuungsqualität und einem besseren Fachkraft-Kind-Schlüssel aufgrund der KitaReform. Davon merken die Eltern in der Kita „Malenter Straße“ nichts. Seit Monaten ist der Personalmangel aufgrund von Krankheiten und Kündigungen sehr hoch. Sogar so hoch, dass Frau Jork das nicht mit anderem Personal kompensieren kann und Gruppen entweder geschlossen oder Betreuungszeiten stark reduziert werden mussten. Teilweise mussten Eltern, die nicht arbeiten, ihre Kinder zu Hause betreuen. Da der Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund in der Kita sehr hoch ist, ist es gerade für diese Kinder besonders wichtig, dass sie die Kita besuchen, Kontakt mit gleichaltrigen Kindern haben, eine warmes Mittagessen bekommen und einen geregelten Tagesablauf haben. Und für die berufstätigen Eltern ist es schwer darstellbar, wenn sie morgens gesagt bekommen, dass sie ihr Kind z.B. schon zwei Stunden früher abholen sollen. So kurzfristig ist das oft nicht mit dem Job und dem Arbeitgeber kompatibel. Und ein Ende ist derzeit nicht absehbar.

Fazit: Im schlechtesten Fall müssen die Eltern fast 90 EUR mehr Beitrag im Monat für die gleiche Leistung bezahlen. Das sind Mehrkosten von fast 33%. Das hat in unseren Augen wenig mit dem Titel der Kita-Reform (Gesetz zur Stärkung der Qualität in der Kindertagesbetreuung und zur finanziellen Entlastung von Familien und Kommunen) zu tun. Sowohl von einer besseren Qualität als auch von einer finanziellen Entlastung merken wir nichts. Im Gegenteil.

Lübeck, 25.01.2022

EV der Kita Malenter Straße
i.V. Doreen Saeland (1. Vorsitzende)

Stellungnahme zur Änderung der KiTa-Entgeltordnung | EV KiTa Marlistraße 22

Lübeck, 27.01.2022

Mitglieder der Elternvertretung:

Franziska Wylensek, Manuela Fröhnel, Fanny Obernolte, Nurgül Sentürk, Thea Jahnke

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Elternvertretung der KiTa Marlistraße gibt folgende Rückmeldung zu den geplanten Änderungen der Kita-Entgeltordnung ab:

1.) Änderung der Kita-Entgeltordnung zum 01.01.2022: **Zustimmung**

2.) Änderung der Kita-Entgeltordnung zum 01.08.2022: **keine Zustimmung**

An dieser Stelle möchten wir unsere Nicht-Zustimmung gerne konkretisieren:

Anpassung der Entgelte im Elementarbereich um 2 % : kann aus unserer Sicht **akzeptiert** werden

Reduzierung der regulären Betreuungszeit von 8,1 auf 8,0 Stunden bzw. Kürzung der Freitags-Kernzeit auf 13:30 Uhr:

diesem Schritt können wir **keinesfalls zustimmen**. Wir halten es für sehr fraglich, Betreuungszeiten zu **reduzieren** und damit einhergehend zu veranlassen, dass die Vereinbarkeit von Beruf und Familie noch schwieriger wird.

Warum werden Betreuungszeiten in Kitas gekürzt, wenn gleichzeitig Arbeitszeitmodelle flexibler und Schichtsysteme differenzierter werden?

Mit welcher Veranlassung wird ausgerechnet und explizit die halbe Stunde am Freitag zwischen 13.30 und 14.00 Uhr als Randzeit identifiziert und muss nun zukünftig finanziell extra getragen werden?

Es ist sicherlich nicht zu erwarten, dass Eltern, die dieses Zeitfenster zukünftig extra zahlen müssten, zusätzlichen Verdienst in diesen 30 Minuten generieren. In unserer Kita stehen aktuell 15 Plätze für zusätzliche Randzeitenbetreuung (freitags 14-16 Uhr) zur Verfügung. Diese Plätze sind nach aktuellem Stand bereits bei der aktuellen Öffnung bis 14 Uhr ausgebucht und könnten - selbst bei zusätzlicher Bezahlung- nicht adhoc erhöht werden. Des Weiteren ist zu beobachten, dass der Großteil der Elternschaft bereits jetzt auf Kulanz der Kolleg:innen bzw. des Arbeitgebers angewiesen sind, um freitags eine Abholung bis 14 Uhr zu ermöglichen. Eine weitere Verknappung der Zeit am Freitag wäre für viele Eltern am Arbeitsplatz schwierig umzusetzen.

Ganz wesentlich geben wir außerdem zu bedenken, dass eine Abholung des Kindes bis 13.30 Uhr (einschließlich Anziehen, etc.) eine starke negative Auswirkung auf den

Stellungnahme zur Änderung der KiTa-Entgeltordnung | EV KiTa Marlstraße 22
Lübeck, 27.01.2022
Seite 2

Tagesablauf der Kinder in der Einrichtung hätte. Sowohl das Mittagessen der Elementarkinder müsste vorverlegt werden oder unter mehr Zeitdruck ablaufen. Die Krippenkinder brauchen - auch freitags - ihren Mittagsschlaf, der mit einer Abholung um 13.30 Uhr selbst bei einer Anpassung des Tagesablaufes (Vorverlegung des Mittagessens, weniger Zeit für Freispiel und Rituale) kollidieren würde.

Erhöhung der Verpflegungskosten von 52,25 € auf 106,40 € pro Monat:

auch diesem Schritt können wir **keinesfalls zustimmen**. Im Wesentlichen möchten wir das Argument der Verhältnismäßigkeit anbringen. Es ist nachvollziehbar, dass für Kinder in Betreuungseinrichtungen auch die Verpflegungskosten im Laufe der Zeit steigen und wir können es ebenfalls akzeptieren, dass städtische und nicht-städtische Träger in gewisser Weise vergleichbare Preise anbieten sollen. Allerdings ist dieses keine Grundlage, um eine Kostenerhöhung von über 100 % von einem Monat auf den anderen umzusetzen. Wie wir den Unterlagen entnehmen, ist weder eine staffelweise Anpassung der Kosten, noch eine Optimierung des Angebotes in der Qualität angepeilt. Es sollen also die Kosten für ein und dieselbe Leistung in einem Schritt pauschal verdoppelt werden. Diese Entwicklung ist weder für Familien akzeptabel noch in irgendeiner Form fair und planbar für Eltern. Eine derartige Erhöhung reicht an die Grenze des moralisch Vertretbaren. Eine Familie mit 2 Kindern in der Betreuung verliert somit adhoc rund 100 € pro Monat (netto). Wir fragen uns, wie für viele Familien eine derartige Erhöhung der Fixkosten stemmbar sein wird. Ist es tatsächlich beabsichtigt, dass Lübecker Eltern, die ohnehin als Schleswig-Holsteiner für Kita-Betreuung (Betreuung plus Verpflegung) bundesweit höchste Kosten tragen, noch stärker belastet werden? Ist es nicht eine falsche politische Aussage, genau diese Gruppe stärker finanziell zu belasten als an Angeboten und Chancen der Entlastung zu arbeiten? Kann man Kita-Eltern ungefragt mit einer Verdopplung von Kosten konfrontieren - wohlwissend, dass Familien sich nicht wie im freien Wettbewerb eine alternative Betreuung suchen können, wenn diese Belastung zu stark ist? Nutzt man hier die Abhängigkeit von Familien aus, die dankbar sind, Kinder in Betreuung zu wissen, um gewisse Posten im städtischen Haushalt zu schonen?

Die EV der KiTa Marlstraße richtet den dringenden Appell an die Stadt Lübeck, den Argumenten der Eltern und Erzieher:innen Gehör zu schenken und lehnt die beiden zuletzt beleuchteten Änderungs-Schritte deutlich ab. Wir erwarten eine familienorientierte Auseinandersetzung mit der Thematik und nicht einen weiteren Schritt zur Benachteiligung von Familien der gesellschaftlichen Mitte.

Für einen konstruktiven Austausch oder Rückfragen stehen wir sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Elternvertretung der Kita Marlstraße 22

- Der Beitragssenkung stimme ich selbstredend natürlich auch zu.
- Die Erhöhung der Entgelte im Elementarbereich um 2% sowie die Reduzierung der Kernbetreuungszeit, die ja bei der Zubuchung von Randzeiten eine weiter „verschleierte“ Erhöhung darstellt, sind für mich nicht akzeptabel.
- Ebenfalls nicht annehmbar erscheint mit die Mehr-als-Verdopplung der Beiträge für Verpflegung. Die SEV und KEV haben uns darüber in Kenntnis gesetzt, dass seitens der Stadt weder genug Zeit noch die notwendigen Daten zum Verständnis dieser Erhöhung zur Verfügung gestellt wurden. Ich würde mit dem SEV und KEV solidarisch eine detaillierte Aufstellung der Kostenkalkulation erbitten.

CHRISTIAN KRAUSHOLZ

2001.122



Der Elternbeirat vertreten durch Sabrina Schmehl-Lubczyk als Mitglied des Kita-Beirates der Kita „Roter Löwe“ stimmt der Synopse2022_VO-2022-10755/ Änderung der Entgeldordnung zum 1.8.2022 nicht zu und begründet das folgender Maßen:

- Wir stimmen eine Erhöhung der Verpflegungskosten von über 100% nicht zu. Die Stadt möchte Subventionen einsparen und es somit für städtische Kitas und Kitas in freier Trägerschaft gleich schlecht machen. Wir fordern die Gleichstellung der Kitas durch eine Subventionierung der Verpflegungskosten auch bei den freien Trägern.
- Die Erhöhung ist auch nicht gerechtfertigt, da sie nicht mit einer Erhöhung der Personalkosten und/oder Lebensmittelkosten verbunden sind.
- Die Subventionen für alle Kitas (städtische und freie Träger) würde ca. 0,4 % Prozent des Gesamthaushaltes ausmachen und sollten der Politik die gesunde Ernährung der Kinder wert sein.
- Durch die Erhöhung der Verpflegungskosten auf 106,40 € würden die städtischen Kitas sogar teurer als viele freie Träger werden (z.B. AWO Kindergarten 62,50 €; Kitawerke ca. 80 € für Vollverpflegung inkl. Frühstück, ASB Kindergarten ca. 80 €)
- Die Verpflegungskosten sind nicht von der Steuer absetzbar, obwohl dort ja auch Dienstleistungskosten (Küchenkraft) mit eingerechnet werden.
- Es gibt keine Geschwisterermäßigung bei Verpflegungskosten.
- Alleinziehende tragen die Kosten allein. Die Verpflegungskosten werden nicht zwischen getrennten Elternpaaren geteilt, sondern sind nur von dem zu tragen, wo das Kind seinen Lebensmittelpunkt hat.

- Durch die Zubuchung von Randgruppenbetreuung können für Eltern eine Kostensteigerung von 15% entstehen. Dafür haben wir keine Begründung erhalten. Das Argument der Flexibilität ist auch nicht einleuchtend, weil die ja nur da geboten wird, wo es der Personalplanung passt. Mo-Do gibt es die Flexibilität ja nur eingeschränkt.

- Bei der Reduzierung der Betreuungszeiten von 8,1 Std auf 8,0 Std sehen wir auch kritisch das u.a. im Krippenbereich eine Abholzeit von 13:30 Uhr unrealistisch und nicht dem Kindeswohl entsprechend ist, weil die Kinder nicht genügend Zeit für einen ausreichenden Mittagsschlaf haben.

Lübeck, 23.01.2022

Stellungnahme der Elternvertretung der Kita Schaluppenweg zur 13. Änderung der Entgeltordnung

Die Elternvertretung der Kita Schaluppenweg lehnt die geplanten Änderungen der Entgeltordnung aus folgenden Gründen ab:

Der Entwurf sieht vor, dass nicht nur eine Erhöhung der Entgelte um 2% erfolgen soll, sondern durch die Einführung der Randzeitgruppen und der damit einhergehenden Kürzung der Betreuungszeit zusätzlich auch noch eine versteckte Erhöhung der Betreuungskosten für die Eltern erfolgt. Denn vielen Eltern wird es nicht möglich sein ihre Kinder freitags bereits um 13.30 Uhr abzuholen. Selbst die Betreuungszeit bis 14 Uhr ist mit Erwerbstätigkeit nur schwer in Einklang zu bringen. Es bleibt den Eltern daher nichts anderes übrig als eine Buchung der Randzeitgruppenbetreuung vorzunehmen. Dies bedeutet eine Kostensteigerung von 15,29 % auf insgesamt 245,56 Euro im Monat.

Damit nicht genug, werden zusätzlich auch noch die Beiträge für die Verpflegung mehr als verdoppelt (von 52,25€ auf 106,40€). Diese sind in der Regel von Ermäßigungen ausgenommen (z.B. Geschwisterermäßigung) und von den Eltern allein zu tragen. Gerade für Eltern mit mehreren Kindern in der Betreuung bedeutet dies eine massive Mehrbelastung.

Desweiteren ist zu kritisieren, dass die Einberufung der außerordentlichen Beiratssitzung mit der Aufforderung bis zum 28.1.2022 Votum und Stellungnahme abzugeben, extrem kurzfristig erfolgt ist und es uns als Elternvertretung daher kaum möglich ist die Kalkulationen nachzuvollziehen oder dazu Rückfragen zu stellen. Wir bitten daher um Vorlage einer detaillierten Aufstellung der Kostenkalkulation.

Mit freundlichen Grüßen



Lena te Boekhorst

Elternvertretung der Kita Schaluppenweg




Stadtelternvertretung

An die Hansestadt Lübeck
 Fachbereich Kultur und Bildung
 Senatorin Monika Frank
 Bereich 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen
 Kronsfordter Allee 2-6
 23560 Lübeck
 - per Mail -

Zur Kenntnis und weiteren Verwendung an:

- Bürgermeister Jan Lindenau
- Mitglieder des JHA
- ElternStimme e.V.
- Landeselternervertretung der KiTas in Schleswig-Holstein (Vorstand)
- Kai Dordowsky, Lübecker Nachrichten

Lübeck, 12.05.2021

Stellungnahme der Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen zur 12. Änderung der Entgeltordnung vom 28.02.05 in der Fassung des 11. Nachtrages vom 10.07.2020

Sehr geehrte Senatorin Frank, sehr geehrte Damen und Herren des Bereichs 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen,

die Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen Lübeck (KEV/SEV) lehnt die geplante Erhöhung der Elternbeiträge in den städtischen Kitas und somit den o.g. Entwurf der neuen Entgeltordnung ab. Zu den Gründen unserer Ablehnung im Einzelnen:

1. Als Begründung für die bis zu 2%tige Beitragserhöhung wird angeführt, dass dies im Rahmen der Haushaltskonsolidierung ab dem Kindergartenjahr 2021/2020 um 2% erfolgen müsse. Dies ist jedoch nicht richtig. Am 26.03.2019 teilte der damalige Schleswig-Holsteinische Innenminister Hans-Joachim Grote mit:

„Die Kita-Elternbeiträge in Lübeck müssen nicht bis zum künftigen Höchstsatz angehoben werden. Das hat CDU-Innenminister Hans-Joachim Grote jetzt klargestellt. Sein Ministerium werde einen entsprechenden Erlass notfalls anpassen. (...) Generell werde es für Konsolidierungs-Kommunen bei der Umsetzung der Kita-Reform keinerlei Nachteile im Vergleich zu anderen Kommunen geben. Der bisherige Erlass des Innenministeriums werde in diesem Sinne jetzt überprüft und bei Bedarf angepasst.“, vgl. <https://www.ln->

Unsere Kinder brauchen engagierte Eltern!



Stadtelternvertretung

[online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Luebeck-muss-seine-Kita-Elternbeitraege-doch-nicht-anheben](https://www.kita-eltern-sh.de/online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Luebeck-muss-seine-Kita-Elternbeitraege-doch-nicht-anheben)

Wir gehen davon aus, dass der betreffende Erlass eine Entgelterhöhung nicht fordert bzw. falls doch, mittlerweile entsprechend den Ausführungen folgend angepasst wurde. Sofern dies nicht geschehen ist, gehen wir davon aus, dass die Lübecker Verwaltung eine umgehende Anpassung des Erlasses veranlassen kann, so dass darüber unter keinen Umständen mehr eine Anhebung der Elternbeiträge bis zum Beitragsdeckel begründet werden kann.

2. Im Rahmen der Kitareform wurde durch den Staatssekretär Dr. Matthias Badenhop des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren des Landes Schleswig-Holstein mehrfach ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der maximale Beitragsdeckel nicht dazu verpflichtet, die Elternbeiträge bis zum Deckel zu erhöhen, zumal das Land den Kommunen auch mehr Gelder als vor der Reform zur Finanzierung der Kitaplätze zur Verfügung stellt:
 - „Es wird keine Kommune gezwungen, Beiträge zu erhöhen“, vgl. <https://youtu.be/2yLnaQMz2cQ>
 - „(...) Im Interview mit dem [shz.de](https://www.shz.de) - Nachrichten aus Schleswig-Holstein betont Staatssekretär Dr. Matthias Badenhop, dass auch bereits heute unter dem Deckel liegende Elternbeiträge nicht steigen sollen. Kommunen würden ebenfalls entlastet, das Geld reiche, um die Qualität zu erhöhen und Elternbeiträge senken zu können: "Bei Beiträgen unterhalb des Deckels ist schon erst recht keiner gezwungen, niedrige Elternbeiträge zu erhöhen."“, vgl. [Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren](#) am 21.07.2020, Link: <https://www.facebook.com/Sozialministerium.SH/photos/a.2177266515659966/3090743407645601/>
3. Die Eltern und auch die Kinder sind in der Pandemie maximal belastet und dies in vielen Fällen auch wirtschaftlich. Nach mehr als einem Jahr Pandemie mit monatelangen Kita-Schließungen, Quarantäne- und auch Corona-Infektionen von Eltern und Kindern, einer maximalen familiären Dauerstressbelastung durch den Spagat der Eltern zwischen Home-Office, Kinderbetreuung, Begleitung im Distanz-Unterricht, z.T. Kurzarbeit und Arbeitsplatzverlust ist es ein sehr unglückliches Signal der Stadt Lübeck an die Eltern, die Kitabeiträge zu erhöhen. Eine 2%tige Beitragserhöhung wird auf der „Haben-Seite“ der Stadt bei den Gesamtkosten der städtischen Kitas zudem kaum entlastend ins Gewicht fallen. Gleichzeitig ist sie für Eltern von betreuungspflichtigen Geschwisterkindern, deren Einkommen z.B. eben über den Freigrenzen von sozialen Transferleistungen liegt (z.B.

Unsere Kinder brauchen engagierte Eltern!

Kreiselternvertretung (KEV)

1. Vorsitz: Nicole Lindenberg

2. Vorsitzende: Anemone Neumann-Wagner

Stadtelternvertretung (SEV)

1. Vorsitz: Juleka Schulte-Ostermann

2. Vorsitz: Mascha Benecke-Benbouabdellah

Kontakt KEV/SEV: kev-luebeck@kita-eltern-sh.de

Info: www.kita-eltern-sh.de/kev/luebeck/




Stadtelternvertretung

Sozialstaffel, Beitragsbefreiung) die Summe, die ihnen bei einer Beitragserhöhung für kleine Lichtblicke als Familie in der Pandemie jeden Monat fehlen würde, z.B. für ein gemeinsames Eisessen mit den Kindern.

Wir bitten darum, unsere vorgetragenen Einwände bei den weiteren Entscheidungen bzgl. des Entwurfs zur Erhöhung der Elternentgelte zu berücksichtigen und die geplante Erhöhung ersatzlos zurückzunehmen.

Mit Dank und freundlichen Grüßen,

Nicole Lindenberg, 1. Vorsitzende der KEV Lübeck,

Juleka Schulte-Ostermann, 1. Vorsitzende der SEV Lübeck, Delegierte SEV im JHA Lübeck, KEV/SEV Lübeck, LEV-Delegierte für Lübeck

Mascha Benecke-Benbouabdellah, Delegierte KEV im JHA Lübeck, 2. Vorsitzende der SEV Lübeck

Unsere Kinder brauchen engagierte Eltern!



► Nr. VO/2022/10758
öffentlich

Lübeck, 07.01.2022

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Sven Beesel (E-Mail: sven.beesel@luebeck.de Telefon: 122-4274)

Änderung der Elternbeitragssatzung für die Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.01.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.02.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
24.02.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Elternbeitragssatzung für Kindertagespflege in Lübeck gem. Anlage 2 wird beschlossen.
Die Satzung tritt zum 01.08.2022 in Kraft.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.160 - Frauenbüro	
1.201 - Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.300 - Recht	Keine rechtlichen Bedenken
KEV / SEV	Ablehnung, s. Anlage

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Keine unmittelbare Betroffenheit

Die Maßnahme ist:

neu

Freiwillig: hinsichtlich der Festsetzung von Kostenbeiträgen nach § 90 Abs. 1 SGB VIII vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:
Begründung:

Durch Änderung des Kindertagesförderungsgesetzes Schleswig-Holstein (KiTaG) zum 01.01.2022 wurde für die Betreuung von unter dreijährigen Kindern ein Höchstbetrag von 5,80 EUR je wöchentlicher Betreuungsstunde festgesetzt. Dieser gilt gem. § 50 KitaG auch für die Kindertagespflege. Um die Elternbeiträge rechtswirksam festsetzen zu können, musste die Elternbeitragsatzung rückwirkend zum 01.01.2022 geändert werden. (siehe VO/2022/10757)

Die als Anlage 2 beigefügte Fassung der Elternbeitragsatzung sieht eine Erhöhung um 2% zum 01.08.2022 im Bereich der über dreijährigen Kindern vor, analog der Anpassung der Entgeltordnung für den städtischen Träger gem. Beschlussvorlage VO/2022/10755.

Das Land Schleswig-Holstein hat Mittel zur Erstattung der Beitragssenkung an die örtlichen Träger bereitgestellt. Allerdings ist das Verfahren zur Erstattung noch nicht abschließend geklärt. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob die Beitragsabsenkung für die Hansestadt Lübeck tatsächlich kostenneutral verläuft. Die Anlage finanzielle Auswirkungen enthält aus diesem Grund lediglich die maximal zu erwartenden Mehrerträge durch die Anhebung um 2%.

Anlagen:

- 1 – Finanzielle Auswirkungen
- 2 – Elternbeitragsatzung
- 3 – Gegenüberstellung 2%-Erhöhung und Höchstgrenze nach Landesdeckel

Senatorin Monika Frank

Anlage 2

Elternbeitragsatzung für Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck

Aufgrund des § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBL Schleswig-Holstein S. 57, zuletzt geändert am 25.05.2021, GVOBL Schleswig-Holstein S. 566) und der §§1,2 und 4 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 10.01.2005 (GVOBL Schleswig-Holstein, S. 27, zuletzt geändert am 25.05.2021, GVOBL Schleswig-Holstein, S. 566), des § 90 Abs. 1 Nr. 3 des Achten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VIII) in der Fassung vom 11.09.2012 (BGBl. I, S. 2022, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.10.2021, BGBl. I, S. 4607, 4617) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 24.02.2022 folgende Satzung erlassen:

§ 1 Allgemeines

- (1) Die Kosten der Kindertagespflege werden durch Elternbeiträge und durch Zuschüsse der Hansestadt Lübeck aufgebracht
- (2) Für die Inanspruchnahme von Angeboten der Kindertagespflege werden nach § 90 SGB VIII Kostenbeiträge (Elternbeiträge) festgesetzt.
- (3) Für die Inanspruchnahme von Kindertagespflege ist die Richtlinie über die Förderung von Kindern in Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck maßgebend. Regelungen zum Betreuungsverhältnis sind in einem Betreuungsvertrag zwischen Tagespflegeperson und Erziehungsberechtigten zu treffen.

Anlage 2

§ 2 Höhe des Elternbeitrags

- (1) Für die Erhebung von Elternbeiträgen hat das Land Schleswig-Holstein Höchstbeträge festgesetzt. Diese betragen pro wöchentlicher Betreuungsstunde
 - a) 5,80 Euro für Kinder vor Vollendung des dritten Lebensjahr und
 - b) 5,66 für ältere Kinder.
- (2) Der Elternbeitrag für Kindertagespflege wird unter Berücksichtigung der vorgenannten Höchstbeträge auf der Grundlage der Entgelte für die Kindertageseinrichtungen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck berechnet.
- (3) Der monatlich pro Kind zu entrichtende Elternbeitrag ergibt sich aus der folgenden Tabelle.

	Kinder vor Vollendung des dritten Lebensjahres	Kinder ab Vollendung des dritten Lebensjahres
Zwischen 5 und 37 wöchentlichen Betreuungsstunden	5,80 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde	5,66 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde
38 wöchentliche Betreuungsstunden	220,40	215,08
39 wöchentliche Betreuungsstunden	226,20	217,26
40 wöchentliche Betreuungsstunden	232,00	217,26

41 wöchentliche Betreuungsstunden	237,80	217,26
42 wöchentliche Betreuungsstunden	243,60	217,26
43 wöchentliche Betreuungsstunden	249,40	229,50
44 wöchentliche Betreuungsstunden	255,20	229,50
45 wöchentliche Betreuungsstunden	261,00	229,50
46 wöchentliche Betreuungsstunden	266,80	258,06
47 wöchentliche Betreuungsstunden	272,60	258,06
48 wöchentliche Betreuungsstunden	278,40	258,06
49 wöchentliche Betreuungsstunden	284,20	258,06
50 wöchentliche Betreuungsstunden	290,00	258,06

- (4) Vollendet das Kind das dritte Lebensjahr im Laufe eines Monats, bleibt es für diesen Monat bei dem Elternbeitrag für Kinder vor Vollendung des dritten Lebensjahres.
- (5) Mit dem Elternbeitrag sind grundsätzlich alle Kosten abgegolten. Ein zusätzlich zu entrichtender Verpflegungsmehraufwand ist ggf. zwischen Tagespflegeperson und Eltern gesondert zu vereinbaren.

§ 3 Soziale Ermäßigung und Geschwisterermäßigung

Die Hansestadt Lübeck gewährt soziale Ermäßigungen und Geschwisterermäßigungen nach der Sozialstaffelsatzung der Hansestadt Lübeck.

§ 4 Anpassungsklausel

Bei Anpassung der Höhe des Elternentgeltes in Kindertagesstätten in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck sind auch die Beiträge in § 2 dieser Satzung anzugleichen.

§ 5 Beitragspflicht

- (1) Die Beitragspflicht nach § 2 entsteht mit der Aufnahme des Kindes bei der Tagespflegeperson. Die Beiträge sind bis zum 5. des jeweiligen Monats im Voraus in einer Summe an die Hansestadt Lübeck zu entrichten.
- (2) Sollte sich der Beitrag im Laufe des Monats aufgrund veränderter Betreuungszeiten oder Änderungen in den persönlichen Verhältnissen erhöhen, so wird der Differenzbetrag nacherhoben. Bei einer Verringerung des Beitrages erfolgt eine Verrechnung im Folgemonat.
- (3) Ist der/die Beitragspflichtige mit drei Monatsbeiträgen im Verzug, kann die Hansestadt Lübeck die Bewilligung des öffentlich geförderten Tagespflegeplatzes widerrufen.
- (4) Der Beitrag nach § 2 Abs. 2 ist für 12 Monate des Jahres fällig. Dies gilt auch für einen Zeitraum von bis zu 30 Werktagen innerhalb eines Kalenderjahres, an denen das Kind wegen Urlaub der Tagespflegeperson nicht betreut wird, sowie für Zeiträume, in denen die Tagespflegeperson nicht betreut und eine Ersatzbetreuung erfolgt.
- (5) Der Beitrag ist auch dann in voller Höhe weiterzuzahlen, wenn das Kind wegen Krankheit oder aus anderen Gründen der Betreuung fernbleibt und der Platz freigehalten wird.

- (6) Bleibt das Kind innerhalb eines Zeitraumes von 30 Tagen an mehr als 10 Tagen der Betreuung fern ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt (z.B. Erkrankung des Kindes), kann die Hansestadt Lübeck die Bewilligung des öffentlich geförderten Tagespflegeplatzes widerrufen.
- (7) Erfolgt die Aufnahme bis einschließlich 15. des Monats, ist der volle Monatsbeitrag fällig, bei späterer Aufnahme wird der halbe Monatsbeitrag erhoben.
- (8) Die Beitragspflicht endet mit Ablauf des Betreuungsvertrages.

§ 6 Beitragspflichtige

Zur Zahlung des Elternbeitrags sind die Personensorgeberechtigten verpflichtet. Mehrere Verpflichtete haften gemeinsam für den Beitrag in voller Höhe.

§ 7 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit Wirkung vom **01.08.2022** in Kraft, gleichzeitig tritt die rückwirkend zum 01.01.2022 in Kraft getretene Elternbeitragssatzung (Bürgerschaftsbeschluss vom 24.02.2022 zur Vorlage VO/2022/10757) außer Kraft.

Lübeck, den

Jan Lindenau
Bürgermeister

	Kinder vor Vollendung des dritten (bisher)	Neu:	Steigerung 2%	Betrag neu
Zwischen 5 und 37 wöchentlichen Betreuungsstunden	7,21 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde	5,80 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde		
38 wöchentliche Betreuungsstunden	273,98	220,40	279,46	220,40
39 wöchentliche Betreuungsstunden	281,19	226,20	286,81	226,20
40 wöchentliche Betreuungsstunden	285,00	232,00	290,70	232,00
41 wöchentliche Betreuungsstunden	285,00	237,80	290,70	237,80
42 wöchentliche Betreuungsstunden	285,00	243,60	290,70	243,60
43 wöchentliche Betreuungsstunden	300,00	249,40	306,00	249,40
44 wöchentliche Betreuungsstunden	300,00	255,20	306,00	255,20
45 wöchentliche Betreuungsstunden	300,00	261,00	306,00	261,00
46 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	266,80	335,58	266,80
47 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	272,60	335,58	272,60
48 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	278,40	335,58	278,40
49 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	284,20	335,58	284,20
50 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	290,00	335,58	290,00

	Ältere Kinder	Höchstbetrag gem. KitaG	Steigerung 2%	Betrag neu
Zwischen 5 und 37 wöchentlichen Betreuungsstunden	5,66 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde			
38 wöchentliche Betreuungstunden	213,00	215,08	217,26	215,08
39 wöchentliche Betreuungstunden	213,00	220,74	217,26	217,26
40 wöchentliche Betreuungstunden	213,00	226,40	217,26	217,26
41 wöchentliche Betreuungstunden	213,00	232,06	217,26	217,26
42 wöchentliche Betreuungstunden	213,00	237,72	217,26	217,26
43 wöchentliche Betreuungstunden	225,00	243,38	229,50	229,50
44 wöchentliche Betreuungstunden	225,00	249,04	229,50	229,50
45 wöchentliche Betreuungstunden	225,00	254,70	229,50	229,50
46 wöchentliche Betreuungstunden	253,00	260,36	258,06	258,06
47 wöchentliche Betreuungstunden	253,00	266,02	258,06	258,06
48 wöchentliche Betreuungstunden	253,00	271,68	258,06	258,06
49 wöchentliche Betreuungstunden	253,00	277,34	258,06	258,06
50 wöchentliche Betreuungstunden	253,00	283,00	258,06	258,06




Stadtelternvertretung

An die Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Bereich 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen
Kronsfordter Allee 2-6
23560 Lübeck
- per Mail -

Zur Kenntnis und weiteren Verwendung an:

- Bürgermeister Jan Lindenau
- Mitglieder des JHA
- ElternStimme e.V.
- Landeselternervertretung der KiTas in Schleswig-Holstein (Vorstand)
- Damen und Herren der Presse

Lübeck, 28.01.2022

Stellungnahme der Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflegen zur Änderung der Elternbeitragsatzung für die Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck (VO/2022/10758)

Sehr geehrte Senatorin Frank, sehr geehrte Damen und Herren des Bereichs 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen,

die Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflegen in Lübeck (KEV/SEV) lehnt die Änderung der Elternbeitragsatzung für die Kindertagespflege (VO/2022/10758) in Analogie zu der Erhöhung der Betreuungsgebühren in den Kindertagesstätten (VO/2022/10755) ab.

Mit Dank und freundlichen Grüßen,

Mascha Benecke-Benbouabdellah 1. Vorsitzende der SEV Lübeck,

Jan Schenkenberger, 1. Vorsitzender der KEV Lübeck

René Weigel, 2. Vorsitzender der SEV Lübeck

Tatjana Kröhle, 2. Vorsitzende der KEV Lübeck

1 Unsere Kinder brauchen engagierte Eltern!

► **Nr. VO/2022/11009**
öffentlich

Lübeck, 18.03.2022

Vorlage
-öffentlich-**Verantwortliche Bereiche:**
4.041 - Fachbereichs-Dienste**Bearbeitung:** Kristin Wagner (E-Mail: kristin.wagner@luebeck.de Telefon: 122-7596)**Verlängerung der Pilotphase des Vertretungsmodells Kindertages-
pflege um ein Jahr****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die ursprünglich bis 31.07.2022 vorgesehene Pilotphase zur Erprobung des Vertretungsmodells wird um ein Jahr verlängert.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.116 Frauenbüro	Zustimmung
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Keine direkte Betroffenheit durch die reine
Verlängerung.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Nur die Verlängerung ist freiwillig

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein (nicht durch die Verlängerung selbst)

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
<div style="border: 1px solid black; height: 40px;"></div>	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Pilotphase zur Erprobung eines Vertretungsmodells wurde gem. VO/2021/09635 auf ein Jahr festgesetzt.

Es ist absehbar, dass diese Phase zu kurz bemessen ist, um in allen Bereichen hinreichende Erkenntnisse vor einer Verstetigungsempfehlung sammeln zu können.

Auch die notwendige Beteiligung von Eltern und Kindertagespflegepersonen kann nicht bis Ende Juli 2022 abgeschlossen werden.

Anlagen:

Senatorin Monika Frank

Zwischenbericht zum Stand der Pilotphase des Vertretungskonzeptes Kindertagespflege der Hansestadt Lübeck

Einleitung

Die Hansestadt Lübeck möchte, ihrem gesetzlichen Auftrag und dem Wunsch der Lübecker Eltern entsprechend, eine gute Vertretungssituation in der Kindertagespflege herstellen. Dazu wurde gemeinsam mit dem Trägerverbund Kindertagespflege ein Vertretungsmodell für Lübeck entwickelt. Startpunkt für eine einjährige Pilotphase „Vertretung in der Kindertagespflege“ war der 01.08.2021.

Die Koordinationsstelle wurde bis Dezember 2021 von den Koordinatorinnen des Bundesprogramms ProKindertagespflege „Wo Bildung für die Kleinen beginnt“ von BQL und Kitawerk übernommen. Seit Januar 2022 gibt es eine hauptamtliche Koordinatorin, diese ist angeschlossen an den Verbund Kindertagespflege und zurzeit bei der BQL Berufsausbildungs- und Qualifizierungsagentur Lübeck GmbH angesiedelt. Die Koordinatorin wird von den Koordinatorinnen des Bundesprogramms eingearbeitet und unterstützt. Der Arbeitskreis Vertretung in der Kindertagespflege mit Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck und des Verbundes Kindertagespflege tagt ca. einmal im Monat und wirkt bei der Entscheidungsfindung mit. Ein Fachtag, der zu dieser Thematik am 20.11.2021 durchgeführt wurde, wurde vom Verbund Kindertagespflege und der Koordinationsstelle des Bundesprogramms ProKindertagespflege ausgerichtet und über das Bundesprogramm ProKindertagespflege finanziert. Er wurde unter zahlreicher Beteiligung von Interessierten, Entscheider:innen und Fachleuten online veranstaltet und gab dem Vertretungsmodell viele neue Impulse.

Mobile Vertretungskräfte

Darstellung der Entwicklung des Vertretungsmodells und Aussicht – Teil Mobile Vertretungskräfte

Mobile Vertretungskräfte kommen für diejenigen Kindertagespflegepersonen zum Einsatz, die in angemieteten Räumen arbeiten. Das Modell der Hansestadt Lübeck sieht vor, dass die Mobilen Vertretungskräfte in der Pilotphase mit einem Schlüssel von 1 : 10 arbeiten, d.h. eine Mobile Vertretungskraft kooperiert mit max. zehn Kindertagespflegepersonen. Im Rahmen der Pilotphase soll dieser Schlüssel überprüft werden.

Die Mobile Vertretungskraft macht bei jeder/m Kooperationspartner:in einen Kontaktbesuch à drei Stunden in der Woche, um eine gute Bindung zu den Kindern aufzubauen und die Abläufe in der Kindertagespflegestelle kennenzulernen. Wenn eine Vertretung geleistet werden muss, entfallen in dieser Zeit die Kontaktbesuche.

In der Pilotphase gilt, dass die Mobilen Vertretungskräfte zu Beginn ihrer Tätigkeit ihre gewünschte Anzahl an Kooperationen nennen und entsprechend dieser Anzahl drei Monate lang die Vergütungs-Pauschale bezahlt bekommen. Es werden für die Pauschale pro Kooperation fünf Kinder zugrunde gelegt, unabhängig von der realen Anzahl der Kinder. In diesen drei Monaten hat die Mobile Vertretungskraft Zeit, ihre Kooperationen aufzubauen. Anschließend wird die tatsächliche

Anzahl an Kooperationen für die Vergütung zugrunde gelegt. Für eine Verstetigung soll evaluiert werden, wie lange die Mobilen Vertretungskräfte durchschnittlich benötigen, um die gewünschte Anzahl ihrer Kooperationen aufzubauen, daraufhin soll entschieden werden, ob dieser Ansatz beibehalten wird.

Vertretungen, die im Rahmen des pauschalen Zeitbudgets stattfinden (bei zehn Kooperationen sind das dreißig Stunden) sind im Rahmen der pauschalen Vergütung abgegolten. Darüber hinaus gehende Vertretungszeiten sind zusätzlich und werden entsprechend der Anzahl der betreuten Kinder vergütet.

Die Akquirierung der Mobilen Vertretungskräfte erfolgt im Wesentlichen über Rundbriefe an die Kindertagespflegepersonen sowie über die Ansprache in Qualifizierungs-Kursen.

Die Mobilen Vertretungskräfte und die Stützpunktkraft werden von der Koordinationsstelle begleitet durch Austausch-Treffen, die ca. einmal monatlich stattfinden, sowie durch unterstützende Telefonate und persönliche Gespräche. Es stellte sich unter anderem heraus, dass es auch Vorbehalte gegenüber dem Thema Vertretung bei Kindertagespflegepersonen und bei Eltern gibt. Zeitweise gab es viel Bewegung bei An- und Abmeldung von Kooperationen; u.a. haben kooperierende Kindertagespflegepersonen die Mobile Vertretungskraft gewechselt.

Zahlen – Ist-Stand

Zum Stichtag 10.03.2022 sind 12 Mobile Vertretungskräfte tätig.

Mobile Vertretungskraft (VK) Laufende Nummer	Beginn der Tätigkeit	Anzahl Kooperationen 10.03.2022	Anzahl Kinder 10.03.2022	Anzahl Tage Vertretung * 10.03.2022	Anz. Absagen Vertret. ** 10.03.2022
VK 1	Aug. 2021	9	45	14	10
VK 2	Aug. 2021	7	34	9	-
VK 3	Aug. 2021	6	27	22	1
VK 4	Aug. 2021	4	19	3	-
VK 5	Aug. 2021	3	15	29	8
VK 6	Sept. 2021	9	45	25	3
VK 7	Okt. 2021	5	22	1	-
VK 8	Okt. 2021	4	20	-	-
VK 9	Okt. 2021	3	15	-	-
VK 10	Nov. 2021	4	20	-	-
VK 11	Jan. 2022	6	26	-	-
VK 12	Feb. 2022	1	5	-	-
Summe		61	293	103	22

*Anzahl Tage Vertretung vom Beginn der Tätigkeit bis dato. Die Daten für Februar liegen zum Stichtag in einigen Fällen noch nicht vor; Vertretungskraft 7 war im Januar und Februar krank.

**Da die Mobilen Vertretungskräfte ihre Vertretungseinsätze teilweise bzw. seit einem bestimmten Zeitpunkt digital bekannt geben und in diesen Fällen gar nicht mehr angefragt werden, sind die angegebenen Zahlen nicht vollständig.

Stützpunkt

Darstellung der Entwicklung des Vertretungsmodells und Aussicht – Teil Stützpunkt

Ein Stützpunkt steht für diejenigen Kindertagespflegepersonen zur Verfügung, die in ihren eigenen Wohnräumen betreuen, so dass eine Vertretung dort nicht in Frage kommt. Die Vorwerker Diakonie mietet die Räume an und stattet diese aus. Das Modell der Hansestadt Lübeck sieht für die Pilotphase vor, dass eine Stützpunktkraft mit einem Schlüssel von 1 : 10 arbeitet, d.h. eine Stützpunktkraft kooperiert mit max. zehn Kindertagespflegepersonen. Die kooperierende Kindertagespflegeperson besucht mit ihren zu betreuenden Kindern den Stützpunkt für drei Stunden in der Woche, damit die Stützpunktkraft eine gute Bindung zu den Kindern aufbauen kann und die Kinder den Stützpunkt kennenlernen. Für Kontaktbesuche ist auch der Besuch der Stützpunktkraft in den Räumen der Kindertagespflegeperson möglich. Wenn die Stützpunktkraft vertreten muss, entfallen in dieser Zeit die Kontaktbesuche. Der Schlüssel von 1 : 10 soll im Rahmen der Pilotphase überprüft werden. Dabei spielt auch die Fragen eine Rolle, wie groß der Radius des Einzugsbereichs um einen Stützpunkt herum sein kann und wie viele Kindertagespflegepersonen, die in eigenen Räumen betreuen, überhaupt in diesem Radius ansässig sind.

Die Stützpunktkraft des ersten Stützpunktes in der Vorwerker Str. 28 bekommt für die Zeit vom 01. Sept. 2021 bis 31. Juli 2022 die Vergütungs-Pauschale entsprechend einer vollen Auslastung mit zehn Kooperationspartner:innen. In dieser Zeit hat sie sich an der Ausstattung des Stützpunktes organisatorisch beteiligt und baut sukzessive ihre Kooperationen auf. Es werden für die Pauschale rechnerisch bei zehn Kooperationen pro Kooperation fünf Kinder zugrunde gelegt (unabhängig von der realen Anzahl der Kinder), die 30 Stunden betreut werden. Für eine Verstärkung soll geprüft werden, ob eine Dauer von sechs Monaten angemessen ist, um die von der Stützpunktkraft angestrebte Anzahl an Kooperationen zu erreichen. Dafür soll im Rahmen der Evaluation ermittelt werden, wie lange eine Stützpunktkraft durchschnittlich benötigt, um die volle Anzahl ihrer Kooperationen aufzubauen.

Ursprünglich sollte der Stützpunkt im November 2021 eröffnet werden. Passende Räumlichkeiten konnten im August 2021 in der Vorwerker Str. 28 gefunden werden. Eine Interessentin für die Tätigkeit als Stützpunktkraft war bereits vor den Sommerferien gefunden worden.

Dadurch konnte die zukünftige Stützpunktkraft in die Planung der Ausstattung des Stützpunktes mit einbezogen werden. Diese Abstimmungsprozesse bedeuteten aber auch einen deutlich höheren Abstimmungs- / Kommunikationsaufwand.

Eine Ursache, warum sich die Eröffnung verzögert hat, lag in den teils unerwartet langen Lieferzeiten für bestellte Artikel, was vermutlich teilweise auf Corona zurückzuführen ist. Abläufe bzgl. der Bestellungen mussten sich erst einspielen. Durch die gemeinsamen Bemühungen der seit Januar 2022 tätigen hauptamtlichen Koordinatorin und aller anderen Beteiligten konnte die Einrichtung des Stützpunktes schließlich vervollständigt werden und dieser am 01.02.2022 in Betrieb genommen werden.

Zahlen – Ist-Stand

Offiziell hat der Stützpunkt am 01.02.2022 seinen Betrieb aufgenommen. Eine Kooperation war zum Zeitpunkt des Starts schon vereinbart, nur musste der tatsächliche Start der Kontaktbesu-

che wegen einer Corona-Infektion der Kindertagespflegeperson auf Mitte Februar verschoben werden. Die Kooperationspartnerin betreut 5 Kinder. Zwei weitere Kooperationen sind in Verhandlung und ein Kooperationswunsch wurde für zukünftigen Bedarf ab August / September an die Stützpunktkraft herangetragen.

Offene Fragestellungen und Gründe für eine Verlängerung der Pilotphase

Es gibt noch diverse Fragestellungen, die durch eine **Evaluation** vorbereitend geklärt werden sollen, um auf dieser Basis entschieden zu werden. Der Zeitrahmen bis Ende Juli reicht nicht annähernd, um das **Vertretungsmodell verstetigen** zu können.

Der **Schlüssel von 1:10** ist in der bisherigen Pilotphase häufiger kritisch diskutiert worden. Hierzu muss zum Ende der Pilotphase eine Entscheidung getroffen werden, ob dieser so beibehalten werden kann.

Die **Entwicklung von Prozessen und Dokumenten**, u.a. für das Abrechnungssystem, ist noch im Aufbau. So ist auch die **Definition des Vertretungsfalls** (z.B. in Abgrenzung zur Langzeitvertretung) noch nicht abschließend geklärt.

Die Pandemiesituation **verstärkt** die festzustellende **Zurückhaltung und Skepsis der Kindertagespflegepersonen und der Eltern** gegenüber dem Einsatz von Mobilien Vertretungskräften. Die erschwerte Bewältigung des normalen Alltags ist für die Akzeptanz zusätzlicher Kontakte nicht förderlich. Es ist mehr Zeit erforderlich, um **von Corona unabhängige Faktoren für Zurückhaltung** von Kindertagespflegepersonen und Eltern bei Annahme des Vertretungsangebotes umfassend zu erfragen und Wege zu finden, die Akzeptanz zu erhöhen.

Die **Klärung** steht noch aus, ob die Zeit von **drei Monaten** für Mobile Vertretungskräfte ausreicht, um die gewünschte Anzahl an Kooperationen aufzubauen.

Es ist noch zu prüfen, ob **Eignungsgespräche** für Mobile Vertretungskräfte eingeführt werden sollen.

Vertretungskräfte müssen ein Zertifikat über die Qualifizierung als Kindertagespflegeperson nachweisen, sowie eine Pflegeerlaubnis beantragen. Eine **obligatorische zusätzliche Schulung** als Vertretungskraft befindet sich gerade noch in der Entwicklung. Durch den sukzessiven Ausbau des Vertretungskonzeptes kommen kontinuierlich neue Vertretungskräfte hinzu, dem muss man gerecht werden. Beabsichtigt ist eine Basisqualifizierung als Vertretungskraft und fortlaufende Weiterqualifizierungen begleitend zur Tätigkeit. Die Entwicklung der Schulung wird im Rahmen des verlängerten Bundesprogramms ProKindertagespflege durch die zuständige Koordination unterstützt und könnte in der Verlängerung der Pilotphase erprobt werden.

Was den **Stützpunkt** betrifft, werden jetzt erst **allererste Erfahrungen** mit dem Betrieb gewonnen. Es fehlt noch die Information, wie groß der **Radius des Einzugsbereichs** für einen Stützpunkt sein kann, und damit im Zusammenhang, **wie viele Kindertagespflegepersonen überhaupt für eine Kooperation zur Verfügung stehen**. Für die Information, **wie lange** eine Stützpunktkraft **im Durchschnitt braucht, um ihre volle Anzahl an Kooperationen zu erreichen**, fehlen zum Vergleich weitere Stützpunkte. Es fehlen **Erfahrungen aus dem Aufbau und Betrieb weiterer Stützpunkte**.

Ein **Schlüssel** für das **Verhältnis Koordinationsstelle zur Anzahl aktiver Mobiler Vertretungskräfte und zur Anzahl Stützpunkte** muss noch eruiert werden.



► Nr. VO/2022/11107
öffentlich

Lübeck, 05.05.2022

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Chrisovalanto Navroziadou (E-Mail: chrisovalanto.navroziadou@luebeck.de
Telefon: 122-7518)

Preistarif Nordische Filmtage Lübeck - Anpassung der Ticketpreise

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2022	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der als Anlage beigefügte Preistarif für die Nordischen Filmtage Lübeck wird beschlossen und tritt zum 01.10.2022 in Kraft.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Bereich Haushalt und Steuerung	zustimmend
1.300 Bereich Recht	zustimmend
1.300 Bereich Recht/Passivbesteuerung	keine Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

 Ja
 Nein- Begründung:

Entfällt, da keine Preiserhöhungen für Kinder und Jugendliche erfolgen.

Die Maßnahme ist:

 neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

 Ja (Anlage 1)
 Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

 Nein

Ja – Begründung:

 Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Zuletzt wurde im Jahr 2012 eine Erhöhung der Ticketpreise der Nordischen Filmtage Lübeck vorgenommen. Seitdem hat es Kostensteigerungen für das Festival in den Bereichen Kinomiete, Technik-Installation und Personal gegeben. Zudem sind die Aufwendungen für IT-Technik gestiegen, da z.B. der Online-Vorverkauf und das Einladungs-Management per E-Mail und Online-Registrierung auf- und ausgebaut wurden. Eine Erhöhung der Ticketpreise ist somit angemessen im Zuge der Weiterentwicklung des Festivals und der Aufrechterhaltung seiner Qualität.

Eine zunächst für 2020 und dann 2021 geplante Anpassung wurde aufgrund der COVID19 Pandemie in Absprache mit dem Bürgermeister und der Fachbereichsleitung Kultur und Bildung ausgesetzt, so dass nun eine Änderung des Preistarifs für die diesjährigen 64. Nordischen Filmtage in 2022 umgesetzt werden soll. Eine Erhöhung von bis zu 1,50 Euro in allen Preiskategorien (ausgenommen Schulkino und Kinder- und Jugendprogramm für Kinder und Jugendliche) stellt eine angemessene Änderung dar. Diese würde auch der von der Hansestadt Lübeck angesetzten Schwelle für den Zugang zu Kultur Rechnung tragen und diesen weiterhin möglichst Vielen ermöglichen. Gleichzeitig soll bewusst der Zugang für Kinder und Jugendliche weiterhin sehr niederschwellig gehalten werden, um die nachfolgende Generation insbesondere aufgrund der pandemiebedingten Veränderung des Nutzerverhaltens hin zu Streamingdiensten in Abkehr zu den Kinos entgegenzuwirken.

Die Preisgestaltung bei den Akkreditierungen sieht ebenfalls bei allen Fachbesucher:innen sozusagen als Nutznießer des Festivals eine Erhöhung vor. Für Journalist:innen hingegen soll durch die reduzierte Service-Fee ein Anreiz für öffentliche Berichterstattung geschaffen werden, der einen klaren Mehrwert für das Festival generiert. Neu sollen zudem schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen B im Schwerbehindertenausweis die Möglichkeit erhalten, eine Begleitperson kostenfrei mitzunehmen.

Durch die Anpassung des Preistarifs wird im Haushaltsjahr 2022 mit Ticketeinnahmen in Höhe von 205.000 Euro gerechnet - im Vergleich zum fünftägigen Festival in 2017 mit Gesamteinnahmen von 170.000 Euro. 2018 umfasste der Festivalzeitraum anlässlich des 60-jährigen Jubiläums sechs Tage, so auch 2019. In 2020 fanden die Nordischen Filmtage pandemiebedingt online und 2021 hybrid statt. Aus diesem Grund sind die Ticketeinnahmen der Jahre 2018-2021 kein Maßstab und können nicht als Vergleich herangezogen werden.

Den Besucher:innen der Nordischen Filmtage Lübeck wird die Änderung des Preistarifs zum 01.10.2022 nach Beschlussfassung durch die Lübecker Bürgerschaft auf der Homepage mitgeteilt. Erhoben würden die angepassten Ticketpreise ab Vorverkaufsbeginn am 29.10.2022 direkt und in bar an den Festivalkassen im CineStar sowie im Online-Vorverkauf. Onlinetickets sind nur zum Normalpreis ohne Ermäßigung erhältlich; der Onlinepreis enthält zusätzlich 10 % Vorverkaufsgebühr.

Anlagen:

Anlage 1 Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 Preistarif der NFL 2022 ab dem 01.10.2022

Senatorin Monika Frank

Bereich: 4.041.5
Produkt: 281002

Anlage zur Vorlage vom 05.05.2022
VO-Nr.: VO/2022/11107

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	205.000,00	205.000,00	205.000,00	205.000,00
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	205.000,00	205.000,00	205.000,00	205.000,00
Einzahlungen	205.000,00	205.000,00	205.000,00	205.000,00
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	205.000,00	205.000,00	205.000,00	205.000,00

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. zu ordnen				
Haushaltsbelastend				
Haushaltsentlastend	x	x	x	x
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2022			
Erträge:	281002 000.4321000	Nordische Filmtage Benutzungsgebühren u. ähnl. Entg	205.000,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	205.000,00
(Minder) Einzahlungen:	281002 000.6321000	Nordische Filmtage Benutzungsgebühren u. ähnl. Entg	205.000,00
Einzahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	205.000,00

**Preistarif
für die Nordischen Filmtage Lübeck
gültig ab 01.10.2022**

1. Einzelkarte	11,00 Euro
2. Einzelkarte ermäßigt *	9,00 Euro
3. Einzelkarte für Vorstellungen mit Beginn vor 18:00 Uhr und ab 22:00 Uhr	8,50 Euro
4. Einzelkarte ermäßigt für Vorstellungen mit Beginn vor 18:00 Uhr und ab 22:00 Uhr	7,00 Euro
5. Einzelkarte Schulkino-Programm für Schüler:innen	3,00 Euro
6. Einzelkarte Kinder- und Jugendprogramm für Kinder und Jugendliche	3,00 Euro
7. Einzelkarte Kinder- und Jugendprogramm für Erwachsene	8,50 Euro
8. Einzelkarte Kinder- und Jugendprogramm ermäßigt für Erwachsene *	7,00 Euro
9. Bei Abnahme von mindestens 5 Einzelkarten wird eine Ermäßigung von 50 Cent/Karte gewährt	
10. Zuschläge für 3D-Vorführungen und Filme mit Überlänge oder musikalischer Begleitung	4,00 Euro
11. Einzelkarte für herausragende Filmpräsentationen und Sonderveranstaltungen - Preisbildung nach individueller Kalkulation	
12. Fan Card Freundeskreis der Nordischen Filmtage e.V.	110,00 Euro
13. Akkreditierung von Fachbesucher:innen aus der Film-, Fernseh- und Videobranche	60,00 Euro
14. Akkreditierung von Journalist:innen / Presse	40,00 Euro
15. Personen, an deren Besuch die Hansestadt Lübeck ein besonderes Interesse hat, erhalten Ehrenkarten.	
16. Schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen B im Schwerbehindertenausweis können eine Begleitperson kostenfrei mitnehmen.	

* Ermäßigt für Schüler:innen, Auszubildende, Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren, Bundesfreiwilligendienstleistende, Inhaber der Lübeck Card.

Onlinetickets sind nur zum Normalpreis ohne Ermäßigung erhältlich; der Onlinepreis enthält zusätzlich 10 % Vorverkaufsgebühr.

Für Akkreditierungen nach Anmeldefrist wird ein Zuschlag von 10 Euro erhoben.

Alle Ticketpreise inkl. der gesetzlichen Umsatzsteuer (z.Zt. 7 % bzw. 19% bei Akkreditierung/Fan-Card).

Auf die Erhebung von Akkreditierungsgebühren kann nach Ermessen der Geschäftsleitung der Nordischen Filmtage Lübeck ganz oder teilweise verzichtet werden, wenn die Hansestadt Lübeck an dem Besuch ein besonderes Interesse hat. Dieses kann insbesondere aufgrund der Zusammenarbeit in gemeinsamen Projekten, besonderen Beiträgen bei der Vorbereitung und/oder Durchführung der Nordischen Filmtage sowie sonstigem Tätigwerden bestehen, die die Ziele und das Wirken der Hansestadt Lübeck im Zusammenhang mit den Nordischen Filmtagen fördert.

Lübeck, den 30.06.2022

Jan Lindenau
Bürgermeister

**► Nr. VO/2021/10558**
öffentlich

Lübeck, 28.10.2021

Vorlage
-öffentlich-**Verantwortliche Bereiche:**
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**Bearbeitung:** Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)**Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans**
und den Verkehrsentwicklungsplan**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.11.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.12.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
13.12.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
14.12.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Basierend auf den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs unter <https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html> aufgeführten Inhalten der Stadtentwicklungsszenarien A, B, C und D wird der Bürgermeister wie folgt beauftragt:

1. Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 200 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.
2. Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ zugrunde gelegt (30% Kfz, 27% Fahrrad, 17% ÖPNV, 26% Fußverkehr). Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70% für den Umweltverbund gewahrt bleibt.
3. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche eine starke Zustimmung zum „Szenario D“ zum Ergebnis hat, werden folgende Ergänzungen beschlossen:
 - a. Zusätzliche Bauflächen werden ausschließlich in städtebaulich integrierten Lagen oder unter Anwendung der aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck (gemäß Anhang) umgesetzt.
 - b. Um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen, wird beim ÖSPV (Busverkehr) ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen.
 - c. Die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 (Basis: 2019) und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2040 setzen den verbindlichen Rahmen für den FNP und den VEP.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
Koordinierungsbüro Wirtschaft in Lübeck	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

Die Auswirkungen auf das Klima sind potenziell erheblich. Mit der Vorlage wird jedoch eine Reduktion der Treibhausgase und eine klimagerechte Stadtentwicklung angestrebt.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck stellt derzeit den Flächennutzungsplan (FNP) sowie den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) neu auf. Diese für die Lübecker Stadtentwicklung sehr wichtigen Planwerke können unter ganz unterschiedlichen Vorzeichen erstellt werden. Je nachdem, welche planerische Haltung eingenommen wird, fällt das Ergebnis und die sich daraus ergebene Stadtentwicklung sehr unterschiedlich aus.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung möchte sich daher ein politisches Mandat einholen, mit welcher planerischen Haltung der anstehende Entwurf des FNP sowie der neue VEP angefertigt werden sollen. Mit dieser Beschlussvorlage soll nun die politische Weichenstellung für das Lübeck im Jahr 2040 gefasst werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist es erforderlich, wichtige Zielvorgaben politisch festzulegen, bevor die Planwerke in den konkreten Entwurf gehen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Verwaltung Ressourcen in Planungen steckt, die im weiteren Prozess politisch nicht mitgetragen werden.

Zur Vorbereitung dieses Beschlusses hat die Verwaltung in den letzten drei Jahren unter der Dachmarke LÜBECK:überMORGEN einen umfassenden Beteiligungsprozess durchgeführt:

- Umfrage zu den wichtigsten Themen der Stadtentwicklung für das Jahr 2040
- 9 Stadtteilveranstaltungen (+ Rahmenplanprozess)
- 10 Workshops an Lübecker Grundschulen
- Webbasierter Stadtentwicklungsdialog unter <https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html>

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurden der zukünftige Siedlungsflächenbedarf (Wohnbau- und Gewerbeflächen) sowie der Modal Split-Zielwert thematisiert und vier möglichen Szenarien der Stadtentwicklung für Lübeck im Jahr 2040 zugeordnet:

- **Szenario A – „Vollampf voraus!“**

Das Szenario steht für expansives Wachstum: Zahlreiche neue Bauflächen werden ausgewiesen; die Menschen bewegen sich in erster Linie mit dem privaten Automobil fort.

- **Szenario B – „Kurs halten!“**

Das Szenario schreibt die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre in die Zukunft fort.

- **Szenario C – „Beidrehen!“**

Das Szenario orientiert sich an vorhandenen Prognosen, geht aber in der Siedlungsentwicklung deutlich stärker in Richtung Innenentwicklung sowie Förderung des Umweltverbundes bei der Mobilität.

- **Szenario D – „Hart Backbord!“**

Das Szenario reduziert in aller Konsequenz den Flächenverbrauch sowie Treibhausgase im Verkehr. Es werden keine zusätzlichen Baugebiete ausgewiesen und das private Automobil wird so weit wie möglich zurückgedrängt.

Die Verwaltung empfiehlt aus fachlicher Sicht die Berücksichtigung von Zielwerten entsprechend dem Szenario C. Details zur Ausgestaltung und Bewertung der Szenarien sind unter obenstehendem Link zu finden. Die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse sind den Anlagen A und B zu entnehmen. Die Ergebnisse sind dabei sehr vielschichtig ausgefallen. Auffällig ist eine hohe Zustimmung der Bürger:innen zum Szenario D – insbesondere bei den Verkehrsthemen.

Zu Beschlusspunkt 1:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für Bauflächen. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des FNP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Siedlungsentwicklung die im Szenario C dargestellten (im Folgenden verkürzt aufgeführten) quantitativen und qualitativen Vorgaben dem Entwurf des FNP zugrunde:

Quantitative Vorgaben:

- Zusätzlich zu den bereits laufenden Bebauungsplanverfahren für Wohnungsbau werden weitere rd. 25 ha (brutto) Wohnbauland ausgewiesen.
- Es werden rd. 200 ha (brutto) zusätzliche Gewerbeflächen ausgewiesen.

Qualitative Vorgaben:

- Bevor Bauflächen am Stadtrand ausgewiesen werden, ist zunächst Innenentwicklung zu betreiben. Es werden die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt, um auch schwierige Innenentwicklungspotenziale auszuschöpfen und im FNP darzustellen, wie z. B. Konversion von Industriebrachen oder nicht zukunftsfähigen Kleingarten-

flächen. Dabei wird die sog. „doppelte Innenentwicklung“ praktiziert. Das Leitbild der doppelten Innenentwicklung verfolgt das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten (BMU 2021).

Zur Umsetzung der Zielwerte und der Stärkung/Bevorrechtigung der Innenentwicklung kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des FNP prüft:

- Einrichtung einer Stelle für das Flächenmanagement zur Aktivierung von Brachflächen und Innenentwicklungspotenzialen
- Erstellung eines Innenentwicklungskonzeptes (z. B. für Zweite-Reihe-Bebauung u. ä.)
- Baulückenkataster
- Erstellung und Umsetzung des Freiraumentwicklungskonzeptes, Fortschreibung und Umsetzung des Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzeptes „Erholung“
- Integrierte Standortentwicklung an ÖPNV-Knoten
- Festlegung von Kompensationsmaßnahmen durch kommunale Poolflächen und/oder Ökokonten vorrangig im Stadtgebiet und Ausweisung von neuen Schutzgebieten für Natur und Landschaft
- Beschluss von Vorkaufsrechtssatzungen zur Erleichterung des Erwerbs strategisch bedeutsamer Flächen durch die Hansestadt
- Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen (bspw. Lübeck Nord-West)
- Entwicklung von interkommunalen Gewerbegebieten mit den Nachbargemeinden
- Gewerbeleitfaden für nachhaltige Gewerbegebiete
- Stärkung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren mit Hilfe einer Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes
- (...)

Zu Beschlusspunkt 2:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für den Modal Split. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des VEP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Verkehrsentwicklungsplanung die im Szenario C dargestellten quantitativen Vorgaben der Erstellung des neuen VEP zugrunde. Der VEP zeigt in Folge dessen den Weg auf, wie der bestehende Modal Split (Anteil zurückgelegte Wege – nicht gefahrene Kilometer) von

- 43 % Kfz-Verkehr
- 20 % Fahrradverkehr
- 12 % ÖPNV
- 25 % Fußverkehr

hin zu folgenden Zielwerten verschoben werden kann:

- 30 % Kfz-Verkehr
- 27 % Fahrradverkehr
- 17 % ÖPNV
- 26 % Fußverkehr

Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70 % für den Umweltverbund gewahrt bleibt.

Zur Umsetzung der Zielwerte kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des VEPs prüft:

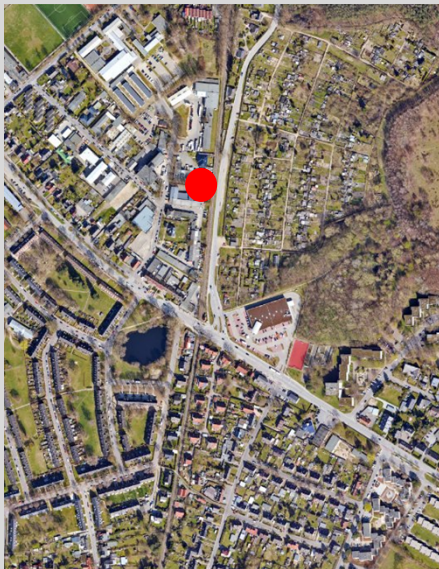
- Regio-S-Bahn (neue Haltepunkte und Taktverdichtung)
- Anpassung von Straßenquerschnitten bei den Haupttrouten des Umweltverbundes

- Temporeduzierung zur Optimierung des Verkehrsflusses (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h)
- Busbeschleunigung
- Radschnellwege/Veloroutennetz
- Bauliche Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes, Verbesserung der Ampelschaltungen, Radfahrstreifen, etc.
- Neuordnung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes an geeigneten Stellen
- Errichtung von Mikro-Depots in dicht besiedelten Stadtteilen
- Zusätzliche Schnellbus- und Tangentiallinien
- Taktverdichtung
- Parkraum- und Car-Sharing-Konzepte in verdichteten Wohngebieten
- Mobilitätsstationen
- (...)

Der Beschlusspunkt bezieht sich zwar auf die Erarbeitung des VEPs. Die Verwaltung würde den Beschluss in seinem Duktus allerdings auch für andere strategische Planwerke heranziehen – z. B. für die Erstellung des 5. RNVP.

Anwendungsbeispiel Szenario C:

Worauf würde Verwaltung konkret hinarbeiten, wenn Szenario C beschlossen wird und die Stadtplanung eine dementsprechende „planerische Haltung“ einnimmt? Das ist zwar grundsätzlich offen und wird letztlich durch den FNP und den VEP festgelegt. Ein veranschaulichendes Beispiel für ein mögliches Ergebnis des Prozesses kann aber folgendes (fiktives, aber nicht unrealistisches) Beispiel sein:



Entwicklungsschritte „Bahnhof Eichholz“

- Planerische Festlegungen im VEP und FNP
- Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs nach Schlutup im Zuge einer „Regio-S-Bahn“
- Einrichtung eines Bahnhofes Eichholz
- Leerstandsanalyse der Kleingartenfläche (vgl. VO/2019/08220 „Grundlagenanalyse Kleingärten in Lübeck“)
- Gezieltes Leerstandsmanagement zur Gewinnung eines potenziellen Wohnungsbaufensters
- Verdichtetes Wohnen direkt am Bahnhofpunkt
- Prüfung von Aufstockungs- und Verdichtungspotenzialen im Umfeld

Der skizzierte planerische Ansatz ist schlüssig und nachhaltig, jedoch sind alle Schritte mit erhöhten Aufwendungen verbunden. Ein Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft ist erforderlich, wenn einem derartigen Ansatz Vorrang – z. B. vor einer Entwicklung auf der grünen Wiese – gewährt werden soll.

Zu Beschlusspunkt 3:

Das Szenario C ist aus fachlicher Sicht das Vorzugsszenario der Verwaltung. Gleichwohl ist im Ergebnis der Beteiligung festzuhalten, dass sich viele Lübecker:innen noch mehr Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung wünschen (siehe Anlage A). Der Beschlusspunkt 3 soll die-

sem Wunsch Rechnung tragen und u. a. der Beachtung der Klimaschutzbeschlüsse und insbesondere die Ausrichtung auf die Einhaltung des „1,5°C-Ziels“ bis 2040 betonen.

- a. Entsprechend dem Szenario C orientiert sich der FNP bei der Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen konsequent an dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung unter Beachtung der „Doppelten Innenentwicklung“. Gewerbe- und Wohnbauflächen in städtebaulich nicht integrierten Lagen (Stadtrand) sind zukünftig nur ausnahmsweise anzustreben, wenn die Bedarfe durch Maßnahmen der Innenentwicklung nicht gedeckt werden können. Dieser Nachweis ist im Rahmen des FNP-Verfahrens zu erbringen. Falls Außenbereichsflächen für Gewerbe- oder Wohnbauland in Anspruch genommen werden müssen, sind Flächen in städtischem Eigentum bevorzugt in den FNP aufzunehmen. Die Bevorzugung von städtischen Flächen ist begründbar und vergleichsweise nachhaltig, da auf diesen Flächen die städtebaulichen, klima- und sozialpolitischen Ziele der Stadt leichter verwirklicht werden können.

Um die städtischen Zielsetzung konsequenter auch auf den Außenbereichsflächen im privaten Eigentum umzusetzen, soll der anlassbezogene Zwischenerwerb eingeführt werden. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§ 35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes nach § 8 Abs. 2 BauGB die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50 % des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden (siehe Anlage C).

- b. Der ÖPNV in Lübeck fußt auf den Säulen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV = Busverkehr). Nur den Busverkehr kann die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträgerin unmittelbar selbst ausgestalten. Diese Ausgestaltung erfolgte in den vergangenen Jahren aufgrund der angespannten Haushaltslage nachfrageorientiert. Strategisch erfolgte eine maßgeschneiderte Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzergruppen mit einer sukzessiven Ausdünnung der Takte und einer Umstrukturierung des Netzes, bei dem gleichwohl das Ziel der Daseinsvorsorge noch im Blick behalten wurde. Auf diesem Wege konnte das finanzielle Defizit – in absoluten Zahlen gerechnet – verringert werden. Ein Zuschussbedarf seitens der Hansestadt Lübeck war aufgrund des Querverbundes innerhalb des Stadtwerkekonzerns nicht erforderlich.

An der Haushaltslage hat sich in den letzten Jahren keine derart wesentliche Änderung ergeben, dass nun finanzielle Spielräume bestünden, die eine Änderung dieser Politik begründen könnten. Geändert haben sich jedoch die globalen Rahmenbedingungen. In Folge des Klimawandels und dem in Lübeck beschlossenen Klimanotstand muss dem Umweltverbund im Sinne einer Verkehrswende ein signifikant höherer Anteil am Modal Split ermöglicht werden. Anders können die Klimaschutzziele mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden. Wenn der Busverkehr daran einen Anteil haben soll, geht dies aus Sicht der Verwaltung nur, wenn der Busverkehr zukünftig verkehrswendeorientiert ausgestaltet wird (siehe Anlage D). Das bedeutet, dass auch mit Mitteln der gezielten Ausweitung des Angebotes eine Steigerung der Nachfrage hervorgerufen wird. Dies wird mit großer Wahrscheinlichkeit mit einer Erhöhung des absoluten Defizits einhergehen, jedoch ist mit einer Verringerung des relativen Defizits – also bezogen auf die Anzahl beförderter Personen – zu rechnen.

Um die Verkehrswende in Lübeck voranzubringen, ist ein Kraftakt erforderlich. Gleichwohl gibt es finanzielle Zwänge, die eine Ausweitung des Busverkehrs erschweren. Sollte seitens der Lübecker Bürgerschaft ein Paradigmenwechsel hin zu einem verkehrswendeorientierten ÖPNV nicht gewünscht sein, wird der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende leisten können. Die Verwaltung würde in diesem Fall den Fokus auf die übrigen Säulen des Umweltverbundes legen und überproportional die Stärkung des Radverkehrs und des Schienenverkehrs (Regio-S-Bahn) forcieren. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Aufgabenträ-

gerschaft für den SPNV beim Land liegt, wodurch die Hansestadt Lübeck hier nur über begrenzten Gestaltungsspielraum verfügt.

Die in Beschlusspunkt 2 aufgeführten Zielwerte für den Modal Split beim ÖPNV (Steigerung von 12 % auf 17 %) sind nur durch eine verkehrswendeorientierte Planung umsetzbar. Der Beschlusspunkt 3 b dient der Klarstellung.

- c. Das auf der UN-Klimakonferenz im Jahr 2015 verabschiedete Übereinkommen zum Klimaschutz, das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz, das diesjährige Karlsruher Urteil zum Klimaschutzgesetz, der European Green Deal und die Umsetzung des lokalen Klimanotstandsbeschlusses von 2019 (VO/2019/07738) erfordern für Lübeck, die Treibhausgasemissionen drastisch zu senken: Der Masterplan Klimaschutz wird dieses konkretisieren. Bis spätestens 2040 darf Lübeck nicht mehr Treibhausgase emittieren, als vor Ort aus der Atmosphäre wieder aufgenommen werden können. Bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 halbiert werden. Alle vier Szenarien unterliegen der Maßgabe, dass sie mit den Lübecker Klimaschutzziele in Einklang zu bringen sind. Anlage E zeigt mit Hilfe von Minderungspfaden mögliche Wege auf. Daraus folgt, dass auch die unter den Beschlusspunkten 1 und 2 genannten, quantitativen und qualitativen Vorgaben für den FNP und den VEP der Klimaneutralität bis 2040 entsprechen müssen und ggf. nachzusteuern sind.

An den quantitativen Zielwerten des Szenario C in Bezug auf die Bauflächenentwicklung und den Modal Split wird festgehalten.

Finanzielle Auswirkungen

Die Vorlage impliziert theoretisch erhebliche finanzielle Auswirkungen. Allerdings erfolgen diese nicht unmittelbar und können auch nicht beziffert werden, weil noch keine konkreten und räumlich verorteten Maßnahmen definiert sind.

Anlagen:

- 1 – A: Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligungen
- 2 – B: Stellungnahmen Stakeholder
- 3 – C: Aktive Baulandentwicklung durch die HL
- 4 – D: Verkehrswendeorientierter ÖPNV
- 5 – E: Minderungspfade Treibhausgasemissionen

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK 

Anlage A

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 122 6144
dietmar.weiss@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

LÜBECK über:MORGEN

– Zusammenfassung und Ergebnisanalyse

1. Ein Rückblick auf drei Jahre Beteiligung zur langfristigen Stadtentwicklung

Mit dem Abschluss des Stadtentwicklungsdialogs endet ein Zeitraum, in dem viele Fachbereiche, Bereiche und Abteilungen der Hansestadt Lübeck in verschiedenen Formen mit den Bürger:innen Lübecks intensiv über langfristige Weichenstellungen in der Stadtentwicklungsplanung diskutiert haben. Aus den umfangreichen Anregungen, die uns seit dem Rahmenplan Innenstadt erreicht haben, befinden sich bereits viele in der Umsetzung.

Der Stadtentwicklungsdialog war in seiner ursprünglichen Form als Präsenzveranstaltung für ein Fachpublikum konzipiert worden. Pandemiebedingt mussten wir uns eine Online-Alternative überlegen. Diese sollte eine gleichwertige Möglichkeit eröffnen, unsere Stadteilveranstaltungen aus 2019 vor dem Hintergrund allgemeiner Entwicklungen in Siedlungsflächenentwicklung, Mobilität und Klimakrise einzuordnen und daraus Schlussfolgerungen für einen Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft zur langfristigen Stadtentwicklung zu erarbeiten.

Die Bauverwaltung steht in diesem Prozess zwischen vielen Stühlen – einerseits ist es ihre Aufgabe, den politischen Entscheidungsträger:innen mit Fachwissen zur Seite zu stehen und ihre Entscheidungen zu begleiten, andererseits ist es förderlich für den Planungsablauf, dem Interesse der Bevölkerung an einer (Mit-)gestaltung ihres Lebensumfeldes entgegenzukommen und wichtige Anregungen aufzunehmen. Beim Vermitteln zwischen wissenschaftlich und praktisch fundierter Fachperspektive, politischem Willen, und der Meinung der städtischen Öffentlichkeit sieht man sich öfters dem Vorwurf ausgesetzt, Sachverhalte „tendenziös“ oder nicht ausreichend „neutral“ darzustellen. Sehr wahrscheinlich lässt sich dieser Vorwurf nie vollständig ausräumen: Planung ist immer ein Interessensausgleich zwischen Gruppen mit unterschiedlichen Werthaltungen, und richtiger Dialog ist immer ergebnisoffen. Die zahlreichen, sehr differenzierten Rückmeldungen aus Öffentlichkeit, von Wirtschafts- und Naturschutzverbänden, aber auch aus der Politik und Medien zeigen, dass das Experiment, sich als Verwaltung nicht hinter einer vermeintlich neutralen „Mauer“ aus Fachlichkeit zu verstecken, aufgegangen ist. Aus den Rückmeldungen und Kommentaren lässt sich ein großes Interesse herauslesen, sich ernsthaft und tiefgründig mit den Zukunftsfragen Lübecks auseinanderzusetzen.

Jetzt gilt es, mit dem vorliegenden Dokument eine weitere Brücke zur Umsetzung zu schlagen, und die wesentlichen Ergebnisse des Dialogs zusammenzutragen. Nach drei Jahren intensiver Beteiligung stellt sich heraus – in vielen Fällen besteht Konsens über die Frage, wie eine hohe Lebensqualität in Lübeck in der Zukunft zu sichern ist. Zugleich stellt sich die Frage, wie dieser Konsens beschaffen ist. Wer trägt ihn, und wie sollte er konkret ausgestaltet sein? Wo sind seine Lücken, was blendet er aus?

Um der Vielzahl unterschiedlicher Stimmen aus der Stadt gerecht werden zu können, wurde mit einer breiten Mischung an Beteiligungsmethoden an eine Vielfalt unterschiedlicher Gruppen herantreten. Diese Vorgehensweise wird in der Wissenschaft auch als Daten-, oder Methodentriangulation bezeichnet. Über diesen Weg kann ermittelt werden, ob bestimmte Meinungen beispielsweise nur von Einzelpersonen oder bestimmten Gruppen geäußert wurden, oder ob sie weiter verbreitet sind und damit unter Umständen von größeren Teilen der Bevölkerung geteilt werden.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurde an vielen Stellen in der Stadt diskutiert. Um *auch den Stimmen der vermeintlich Ausgeschlossenen* Gehör zu verschaffen, wurden beispielsweise die einschlägigen Kommentare unter hl-live.de sowie in den sozialen Medien in Augenschein genommen. Ferner wurden Pressemitteilungen und Stellungnahmen einbezogen, die im Internet veröffentlicht wurden, die aber nicht direkt ihren Weg per E-Mail in das Beteiligungsverfahren gefunden haben. Eine genaue Auflistung sämtlicher Stellungnahmen ist ebenfalls Bestandteil des Grundsatzbeschlusses.

*„Wenn bisher gerade mal 0,5% der Einwohnenden teilgenommen haben, ist also die Rede von einer großen Beliebtheit der Umfrage. Das ist doch wohl eher ein Zeichen dafür, dass die Umfrage keine S** interessiert (...).“* (HerrJeh, hl-live.de)

Ein wichtiger Hinweis: aufgrund der Datenlage kann ausdrücklich keine „Repräsentativität“ gewährleistet werden. Repräsentativität bedeutet, dass eine Stichprobe so beschaffen sein muss, dass aus ihr die Meinung der Gesamtbevölkerung geschlussfolgert werden kann. Dies wäre im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung weder sinnvoll noch möglich: da die Teilnahme am Stadtentwicklungsdialog sowie allen anderen Beteiligungsverfahren unter LÜBECK:überMORGEN auf Freiwilligkeit beruhte und für alle offen war, fehlt bereits eine wichtige Grundvoraussetzung, um diesem Kriterium überhaupt gerecht zu werden. Diese Eigenschaften teilen Beteiligungsverfahren wie diese beispielsweise mit Kommunalwahlen, die für die Hansestadt Lübeck 2018 eine stadtweite Beteiligung von 34,5 Prozent der wahlberechtigten Bevölkerung verzeichnen konnten.

Positiv festzuhalten ist, dass interessierte Netzwerke, Initiativen etc. gezielt aufgerufen hatten, sich am Stadtentwicklungsdialog zu beteiligen. Hierzu gehörten so vielfältige Gruppen wie die Initiative Radentscheid, Fridays for Future, Wirtschaftsakteure aus dem Umfeld des Citymanagements Innenstadt oder der Kreisverband der Lübecker CDU. Die schriftlichen Stellungnahmen, beispielsweise der Wirtschafts- und Naturschutzverbände, zeugen von einer intensiven inhaltlichen Auseinandersetzung mit dem präsentierten Material.

Trotz der vergleichsweise breiten Diskussion des Stadtentwicklungsdialogs sollen die Ergebnisse zurückhaltend interpretiert werden; Aussagen können stets nur für den Kreis an Personen und Organisationen getroffen werden, die sich auch an dem Prozess beteiligt haben. Der vorliegende Bericht unterteilt sich in zwei größere Blöcke – eine *qualitative Auswertung und Interpretation* relevanter Stellungnahmen und Kommentare aus Stadtentwicklungsdialog und verschiedenen

anderen Bausteinen der Beteiligung unter dem Dach von LÜBECK:überMORGEN, und einer quantitativen Auswertung der online-Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog.

Welche generellen Rückschlüsse die Bürgerschaft daraus für ihren weiteren Kurs in der Stadtentwicklung zieht, liegt in ihrer ureigenen Kompetenz und Zuständigkeit. Zuständigkeit der Verwaltung ist es, auf der Basis des zusammengetragenen Materials und ihrer eigenen Fachlichkeit einen Beschlussvorschlag zu entwickeln. Dieser soll mit diesem Dokument hergeleitet werden.

2. Zahlen, Daten, Fakten aus drei Jahren Bürger:innendialog

Die folgende Auflistung von Veranstaltungen, Verfahren und Methoden soll die empirische Grundlage wiedergeben, auf der der Stadtentwicklungsdialog fußte, und die den Rahmen darstellt, der zur weiteren Inhaltsanalyse herangezogen wurde.

Abfrage FNP von 2018, Flyer / Internet: In den Jahren 2018 und 2019 lief eine Umfrage zu den größten Zukunftswünschen der Bürger:innen Lübecks für das Jahr 2040. Diese Umfrage lief sowohl im Internet unter uebermorgen.luebeck.de, als auch auf der Basis von Flyern, die bei diversen öffentlichen Veranstaltungen verteilt wurden. An dieser Befragung haben sich mehr als **2.500 Personen** beteiligt. Wesentliche Ergebnisse: Es dominierte der Wunsch nach gutem und ausreichendem Wohnraum sowie nach einer fahrradfreundlichen Stadt. (Zu der Auswertung)

Zukunftsgeschichten beim Rahmenplan Innenstadt: Im Frühjahr 2018 wurden insgesamt **216 Zukunftsgeschichten** abgegeben, auf denen Bürger:innen ihre Vision vom Lübeck der Zukunft erzählerisch wiedergeben konnten. Auch hier wurden sowohl Flyer in öffentlichen Einrichtungen in der gesamten Stadt verteilt, als auch eine Beteiligungsmöglichkeit im Internet geschaffen. Wesentliche Ergebnisse: Auch hier überwiegt der Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität in Form eines verbesserten Radverkehrs und einer Stärkung des ÖPNV. Weiteres wichtiges Thema: die Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. (Zu den Zukunftsgeschichten)

Online-Umfrage Radverkehrskonzept: von 2018 bis 2021 war auf uebermorgen.luebeck.de eine Umfrage freigeschaltet, in der Bürger:innen Hinweise zu Verbesserungsmöglichkeiten im Fahrradverkehr geben konnten. Diese Hinweise wurden kartenbasiert erhoben. Sie bezogen sich im Wesentlichen auf Verbesserungen der Oberfläche, der Erhöhung der Sicherheit, einer Verbesserung der Wegeführung und das Schaffen von Abstellmöglichkeiten. Insgesamt haben etwa **400 Personen** knapp 2.000 Anregungen abgegeben. (Zu den Ergebnissen der Auswertung)

Stadtteilveranstaltungen LÜBECK:überMORGEN: Im Jahr 2019 wurden von Travemünde bis Moisling Dialogveranstaltungen zur Zukunft der Stadtteile durchgeführt. Die aufwendigen, von allen Fachbereichen vorbereiteten Workshops, wurden insgesamt von **ca. 900 Bürger:innen** besucht. Dominierende Themen in den Workshops hier: Eine Verbesserung der Mobilitätsoptionen im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) und eine zukunftsfähige Anpassung der sozialen Infrastruktur an die Herausforderungen des demographischen Wandels. (Zu den Ergebnissen der Stadtteilveranstaltungen)

Kinderbeteiligung Grundschulen: Gemeinsam mit der städtischen Beauftragten für Kinder- und Jugendlichenbeteiligung wurden im Jahr 2019 in insgesamt zehn Grundschulen und

Betreuungseinrichtungen Workshops zum Thema „Mach deinen Stadtteil fit für die Zukunft“ angeboten. Hier haben sich insgesamt **234 Grundschul Kinder** aus allen Stadtteilen beteiligt. Dominierende Themen waren: der Autoverkehr im Stadtteil, Freiräume für kindliche Freizeitaktivitäten, die Qualität der Schulhöfe. (Zu den Ergebnissen der Kinderbeteiligung)

Stadtentwicklungsdialog: Bei der web-basierten Abstimmung zu einer gesamtstädtischen Vision für Lübeck wurden fast **1.500 Stimmen** abgegeben. Diese Abstimmung konnte durch individuelle Kommentare zu den zur Wahl stehenden Szenarien ergänzt werden. Auf diese Weise gingen **ca. 80 Kommentare** ein, die sich in differenzierter und abwägender Weise zu den Szenarien A bis D positioniert haben.

Des Weiteren wurden insgesamt 21 Stakeholder / Verbände / Vereinigungen in der Hansestadt Lübeck angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Sowohl diese Rückmeldungen, als auch die Kommentare auf der Website bilden das Rückgrat einer qualitativen Inhaltsanalyse, die verschiedene relevante Themen der Stadtentwicklung aufzählt. (→ Zentrale Thesen und Themen).

Zusammengerechnet sind somit insgesamt **rd. 5.900 Stimmen aus der Bevölkerung** zur zukünftigen Ausrichtung der Stadtentwicklungsplanung eingegangen. Die zentralen Aussagen aus dem Stadtentwicklungsdialog sollen – ergänzt und referenziert durch die Ergebnisse der weiteren Veranstaltungen und Beteiligungsformate – in den kommenden Abschnitten vorgestellt werden.

3. Zentrale Thesen und Themen

Die hier präsentierten Thesen und Themen sind das Ergebnis aus mehreren Beteiligungssträngen – vor allem der Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog, aber auch aus anderen Beteiligungsveranstaltungen der vergangenen Zeit. Es handelt sich um Querschnittsthemen, die sich in ähnlicher Form in allen Beteiligungsveranstaltungen und -Formaten wiederfanden und die damit eine bleibende Relevanz über Zeiträume, Milieus und Stadtteile hatten.

Sie wurden unter anderem deshalb dokumentiert, weil sich auf diese Weise die Motive hinter einer Zustimmung oder Ablehnung bestimmter Szenarien besser verstehen lassen: Wo ist ein besonders ausgeprägter Konsens zu vermuten? Wo stehen einander widersprechende Meinungen und Werte gegenüber? Diese Frage ist wichtig, um die Handlungsempfehlungen an die Politik besser zu begründen und Themenfelder zu identifizieren, die (vermutlich) konsensfähig sein dürften.

Zum Thema Mobilität wurde schon alles gesagt – oder?

In sämtlichen Beteiligungsveranstaltungen und –Formaten wurde wiederholt deutlich hervorgehoben, dass für eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung vermehrt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesetzt werden sollte – Fuß- und Radverkehr und ÖPNV. Über den gesamten Zeitverlauf vom Rahmenplan Innenstadt bis zum Stadtentwicklungsdialog wurde diese Haltung der Bürger:innen deutlich erkennbar.

Aber trotzdem: Manchen fällt es erkennbar schwer, sich eine Zukunft vorzustellen, die die bestehende vorherrschende Verkehrsmittelwahl in Frage stellt:

Bei den Vorstellungen der Modelle und den Kommentaren vermisste ich die Einsicht, dass die Bevölkerung immer älter wird und das mit dem Fahrradfahren dann nicht mehr so klappt, falls es nicht ohnehin keine Option ist (fehlende Dusche, mangelnde Zeit bzw. zu weite Wege etc.). Der ÖPNV ist viel zu teuer und auch in der Taktung und Bedienung der Strecken bzw. Einhaltung des Fahrplanes nicht konkurrenzfähig. (...)

Ältere Menschen mögen nicht immer um Hilfe bitten, können ihre schweren Einkäufe aber auch nicht zu Fuß schleppen oder sich Lieferdienste leisten oder im Internet bestellen. Im (Automatik-)Auto auf kurzen Strecken sind aber viele Menschen noch mobil und in der Lage am sozialen Leben teilzunehmen.

Ähnliches gilt übrigens auch für Mütter mit Kleinkindern oder ängstliche Alleinstehende. Wenn der Autoverkehr vernünftig am Fließen gehalten wird und die ewigen künstlich erzeugten Staus entfallen, wäre das auch ein Gewinn für die Umwelt.

Ich gehe selber gerne zu Fuß, aber außer am Wochenende fehlt mir die Zeit dazu. Ich denke, jeder muss nach seinen persönlichen Gegebenheiten entscheiden, wann er welches Verkehrsmittel wählt. Ich halte es aber für unredlich, z. B. das Auto zu verteufeln. Alles hat seine Berechtigung. (B)

Trotzdem ist / war die Meinung überwiegend einhellig. Auch in den Stadtteilveranstaltungen, in dem ein höherer Altersdurchschnitt und eine gleichmäßigere Verteilung der Teilnehmerzahlen über die Stadtteile festzustellen war, kam in den entsprechenden Workshops immer eine einhellige Meinung zum Vorschein. Wunsch war fast immer: „weg vom autozentrierten Planen, bitte!“ Diese Forderungen umfassten konkret vor allem die Entwicklung eines verbesserten ÖPNV: dies sowohl in Bezug auf Preisgestaltung, aber auch auf die konkrete planerische Ausgestaltung in puncto Taktung, Anschlüsse und Netzabdeckung. In diesem Kontext wurden viele Orte genannt, in denen sich nach Auffassung der Teilnehmer:innen zusätzliche Haltestellen oder Linien lohnen würden. Sowohl aus den Veranstaltungen, als auch aus dem Stadtentwicklungsdialog wurden auch Wünsche nach einer Stadt- bzw. Straßenbahn laut. Die vermeintlich negative Darstellung dieses Verkehrsmittels in den Szenarien bot dabei häufiger Anlass zur Kritik:

„Die Darstellung der Straßenbahn als überfülltes Verkehrsmittel, welches an der Stadtgrenze endet, halte ich für sehr unglücklich. Die Ausgestaltung ist letztendlich von der gewählten Taktung und Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden abhängig. Auch wenn es hier nur ein Beispiel ist, sorgt die gewählte Darstellung trotzdem schnell eine ablehnende Haltung.“ (J)

Ein Wunsch nach stärkerem planerischem Fokus auf die Belange des Fahrradverkehrs wurde in den Stadtteilen ebenfalls deutlich formuliert, unter anderem mit Forderungen nach Radschnellwegen auch in anderen Stadtteilen und mit Forderungen nach einer für alle Verkehrsbeteiligten gefahrlosen bzw. konfliktfreien baulichen Ausführung von Straßen und Radwegen. Der folgende Hinweis auf die gesundheitsfördernden Auswirkungen des Radfahrens aus den Kommentaren des Stadtentwicklungsdialogs ist ebenfalls erwähnenswert:

„Statt nachmittags/abends mit dem Auto zum Fitnesscenter zu fahren, kommt man im Alltag auf ausreichend Bewegung bei der Fahrt zum Kindergarten, zur Arbeit, zum Einkaufen... Aber dann eben auch mal im Regen und bei Schnee.“ (Ar)

Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände stellt in Hinblick auf die Mobilitätswende einen gewissen Gegenpol dar. Dies ist insofern nicht überraschend, als dass große Teile des Straßennetzes und der Gewerbestandorte in Wechselwirkung zueinander entstanden sind, und sowohl Unternehmenstandorte als auch Straßeninfrastruktur natürlich erhebliche Investitionen

voraussetzen. Die Unternehmen haben sich in ihren betrieblichen Abläufen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingestellt.

Dies unterscheidet die Mobilitätsentscheidungen der Wirtschaftsunternehmen im Übrigen deutlich von denen der Privathaushalte: während ein Umstieg von Privatpersonen aufs Fahrrad oder eine verstärkte Nutzung des ÖPNV schlimmstenfalls als unpraktisch oder unbequem empfunden würden, können ähnlich tiefgreifende Entscheidungen auf Unternehmensebene in zu einem Modal Shift im Güterverkehr durchaus existenzbedrohend sein. Vor diesem Hintergrund stehen die Forderungen der Wirtschaftsverbände durchaus in einem anderen Licht, gerade auch was die von den Bürger:innen oftmals kritisierte Logistikbranche angeht:

„Es sollte im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik ein.“ (IHK: 8)

„Die Wirtschaft“ merkt zudem an, dass die Regelungsebene für die Verkehrswende in vielerlei Hinsicht auf Ebene des Bundes und der Marktteilnehmer angesiedelt sei, und dass Veränderungen gewissermaßen von alleine eintreten werden:

„Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO2-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes (werden) in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.“ (IHK: 10)

Im Hinblick auf die verwobenen Themen Klimaschutz und Lebensqualität ist aus Sicht der Verwaltung nicht damit zu rechnen, dass eine zukunftsgerichtete Mobilitätsplanung ausschließlich auf gesetzlichen Vorgaben und der Innovationskraft des Marktes basieren wird – stets sind lokale planerische Impulse notwendig, die innerhalb eines Entwicklungskorridors zwischen den unterschiedlichen städtischen Interessen vermitteln helfen. Wie vielfältig diese Interessen ausfallen können, macht der folgende Ausschnitt der Stellungnahme deutlich:

„Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vorneherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.“ (IHK:10)

Zusammengefasst erscheint es vor allem wichtig, die Verkehrswende integriert und übergreifend für alle Verkehrsträger zu behandeln und Angebote zu schaffen, die nicht ausschließlich restriktiver Natur sind. In der Stellungnahme des Stadtverkehrs Lübeck wird die Notwendigkeit angesprochen, „(...) Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild“ (SL:6) anzustoßen, also Angebote zu schaffen, die im Sinne der Bürger:innen „alltagsfähig“ sind.

Technologie allein kann nicht die Grundlage derartiger Angebote sein.

Generationenaufgabe Klimakrise.

Wachsendes Bewusstsein seit 2018, dominantes Thema beim Stadtentwicklungsdialo 2021: Interessant, dass sich gerade das „radikalste“ Klima-Szenario D als besonders beliebt in der Abstimmung auszeichnet, auch wenn dies, wie viele anmerken, der vermeintlichen „Intention“ der Verwaltung widerspricht (s.o.). Handelt es sich nur um ein Thema mit temporärer „Konjunktur“ oder ist tatsächlich von einem nachhaltigen Wandel in der öffentlichen Wahrnehmung auszugehen? In jedem Falle werden die Folgen des Klimawandels mit jedem Jahr bemerkbarer werden. Es wird sich zwangsläufig nicht nur die Frage der Einsparung von Treibhausgasen, sondern vermehrt die Frage nach der Gestalt einer klimaresilienten Stadt der Zukunft stellen. Viele Stellungnahmen zum Stadtentwicklungsdialo heben eine moralische Verpflichtung zum Handeln hervor, bewerten die Szenarien dabei aber vorwiegend vor dem Hintergrund ihrer Wirksamkeit zur Treibhausgasersparnis:

„Szenario D ist die Mindestlösung zum Schutz unseres Klimas! (...)“ (K.)

„Ganz oben in der Szenariobeschreibung steht als Grundgedanke: "Die Hansestadt Lübeck nimmt die Herausforderungen zum Klimaschutz an." Weiter unten im Text wird zugegeben: "Auch in diesem Szenario sind die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar." Das sagt eigentlich alles - die in Szenario C skizzierten Veränderungen sind nicht ausreichend. Ich finde es bedauerlich, dass dieses Szenario so übertrieben positiv dargestellt wird, insbesondere im Vergleich zu Szenario D.“ (HH)

Gleichzeitig heben andere Stimmen hervor, dass es „(...) problematisch ist (...), dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen.“ (IHK)

Weitere Kritiker:innen sehen die Klimakrise als Wirkungsgeflecht von derartig großem globalem Ausmaß, dass sämtliche Versuche, „von Lübeck aus das Weltklima zu retten“ von vorneherein zum Scheitern verurteilt und daher vergeblich sind:

„(...) Die vermuteten Effekte dieser Szenarien auf das globale Problem der Weltklimaveränderung werden betont, in der irrigen Annahme, dass es einen Unterschied für die Welt machen würde, ob in einer mittelgroßen deutschen Stadt ein paar Personen mehr mit dem Fahrrad als mit dem Auto unterwegs sind.“ (F.)

„Die Einhaltung von Klimazielen wird als Begründung für alle möglichen geplanten Einschränkungen in Lübeck genannt. Auch hier wird verkannt, dass es sich um ein Ziel handelt, das zur Eindämmung des Temperaturanstiegs nicht nur in Lübeck, sondern neben Europa in der gesamten Welt eingehalten werden müsste. Wer sich die Probleme in vielen anderen Ländern der Welt anschaut, muss zugeben, dass die Erwartung einer solchen Zielerreichung dort leider völlig unrealistisch ist.“ (P.)

An dieser Stelle ist klarstellend darauf hinzuweisen, dass einerseits die kommunalpolitische Beschlusslage mit dem 2019 ausgerufenen Klimanotstand bereits eine gewisse Selbstbindung beinhaltet. Das tieferliegende, im Kommentar aufgeworfene Dilemma zwischen globalen Trends und lokalem Handeln wurde aber spätestens durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18) abschließend aufgelöst. Das Gericht hat eindeutig festgestellt: Es gibt einen Schutzanspruch der nachfolgenden Generationen auf körperliche Unversehrtheit, der sich unter anderem aus dem Artikel 20a GG ableitet, dem Gebot zum Schutz der natürlichen

Lebensgrundlagen. Der Beschluss stellt unmissverständlich fest, dass das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Abkommens, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland rechtsverbindlich verpflichtet hat, die nationale Konkretisierung dieses Grundrechts ist. Dieser Rechtsanspruch gilt damit unabhängig von der Frage, wie hoch die Treibhausgasemissionen in anderen Ländern Europas, in China, oder gar am Amazonas ausfallen. Im Übrigen soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Zeiten, in denen Deutschland Klima-Vorreiter war, schon länger vorbei sind.

Die Frage ist deshalb weniger, ob die Institutionen des Staates es faktisch *vermögen*, „im Alleingang“ das Klima zu retten – vielmehr geht es darum, dass sie dazu *verpflichtet* sind und in Zukunft verstärkt sein werden, den ihnen angemessenen und rechtsverbindlich festgelegten Beitrag zu leisten. Nicht nur der kommunalpolitische Wille in Form des Beschlusses zum Klimanotstand, sondern auch der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts entzieht vielen dieser und ähnlicher Argumentationen ihre Grundlage. Es ist damit zu rechnen, dass der Spielraum der Hansestadt Lübeck, sich in ihren Planungen „klimaschädlich“ zu verhalten, durch Anpassungen u.a. im Bundes- und Landesrecht künftig deutlich eingeschränkt wird.

Sowohl das Architekturforum Lübeck, als auch die Naturschutzverbände BUND und Nabu sprechen sich vehement dagegen aus, eine – in ihren Augen – scheinbare Konkurrenz in der Region um Gewerbebetriebe und Einwohner:innen zum Anlass für eine expansive Flächen- und Verkehrspolitik zu nehmen. Vielmehr sei es notwendig, als Hansestadt Lübeck eine Vorbildfunktion für den Klimaschutz einzunehmen:

„(...) die Bereitschaft der Nachbargemeinden (wird) wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen.“ (BUND:3)

Inwieweit diese Frage tatsächlich entscheidungsrelevant ist, z.B. für expansionswillige Gewerbebetriebe, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Derzeit sind allerdings im Lübecker Umland und in der Region noch keine Anzeichen vernehmbar, dass das Thema Flächeneinsparung auf der Agenda steht. Die seitens des Landes angedachte Reduktion der Flächeninanspruchnahme auf 1,3 ha täglich ist bislang kein Ziel der Raumordnung, sondern lediglich ein Grundsatz.

Wohnen, Familie, Eigentum:

In vielen Kommentaren wird kritisch auf die Rollenverteilung hingewiesen, die in den Videos zu den Szenarien hervorscheint – insbesondere zu den Szenarien, in denen familienintern eine deutliche Aufteilung von Erwerbs- und Betreuungsarbeit entlang von Geschlechterrollen gelebt wird. So wird beispielsweise bemängelt, dass *„(...) hier Rollenbilder reproduziert (werden), die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind.“ (fff: 3)*

Eine weitere Kommentatorin merkt an:

„Das Szenario A ist (...) völlig inakzeptabel (...). Ganz schlimm finde ich außerdem die familiären Rollenbilder in dem Video. So wird es in 2040 sicherlich nicht mehr sein, und das hat nichts mit der Stadtentwicklung zu tun.“ (C.L.)

Grundsätzlich hat die Frage, wie und wo gewohnt und gearbeitet wird, durchaus beachtliche Einflüsse auf familiäre Rollenbilder. Neben der sozial stabilisierenden Wirkung eines gemeinsamen Eigenheims hängen auch Fragen der Organisation der Kinderbetreuung oder des selbständigen Aufwachsens im Quartier in hohem Maße von der Lage des Wohnorts und der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur ab. Ein weiterer Faktor, der das Angebot an Wohnraum beeinflusst, wird ebenfalls thematisiert – die Unternutzung von Einfamilienhäusern, sobald die Familienphase abgeschlossen ist und die Kinder einen eigenen Haushalt gründen:

„So viele ältere Leute leben alleine in ihren Häusern und bleiben dort, weil das andere alles zu teuer geworden ist. Wenn sie versterben verkaufen es die Erben zu stolzen Preisen. Ich kann es verstehen, aber soziale Gerechtigkeit ist das nicht. (...) 4 bis 5 köpfige Familien wohnen in kleinen Wohnungen wenn sie Glück haben mit einem Balkon!“ (C.P.)

„Es gibt ein Ungleichgewicht zwischen bedarfsgerechtem, genutztem und benötigtem, sowie bezahlbarem Wohnraum - eine sehr große Angst vor der zukünftigen Wohn- und Rentensituation!“ (wb.)

Auch ein weiterer Aspekt wird von vielen Kommentator:innen damit betont – die Bedeutung des Wohneigentums zur Altersvorsorge. Der Erwerb stadtnahen Wohneigentums zur Sicherung der Haushaltsfinanzen im Alter ist nach Auffassung der Beteiligten erstrebenswert, aber nicht mehr für jede Familie umsetzbar: *„Es kann einfach nicht sein, dass man sich inzwischen kein Eigenheim (sei es ein Haus oder eine Eigentumswohnung) mehr leisten kann, wenn man nicht exorbitant viel verdient oder erbt...Die Grenzen des bezahlbaren sind (...) erreicht.“ (A.W.)* Erschwerend kommt hinzu, dass es sich die Hansestadt nach Auffassung eines anderen Kommentars schwertut, alternative Wohnformen in Erwägung zu ziehen:

Wir haben so viele Wasserflächen, sodass es doch ein Leichtes sein müsste, auch mal einen Hausboothafen auszuweisen, bei dem man auch gemeldet sein kann. (...) Auch Minihäuser (...) bekommen in Lübeck quasi nie eine Baugenehmigung. Dabei könnte man damit sehr gut auch kleine Lücken oder einen Bau in 2. Reihe ermöglichen...Es ist Zeit, auch mal um die Ecke zu denken!“ (K.P.)

Aus planerischer Perspektive ließe sich die Frage aufwerfen, ob es neben dem selbstgenutzten und -finanzierten Eigenheim nicht möglicherweise andere Antworten auf eine berechtigte Frage gibt – die Frage nach einem materiell langfristig abgesicherten, guten Leben in stabilen Nachbarschaften. Hier gilt es, gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft Angebote zu schaffen, die diesem Wunsch gerecht werden, ohne zugleich Investitionsfallen, untergenutzte Infrastrukturen oder entleerte Quartiere zu produzieren. Dies ausschließlich über großflächige Neubaugebiete am Stadtrand zu verwirklichen, ist nach Auffassung vieler Kommentator:innen in jedem Fall ein Irrweg:

„(...) Szenario (A) ist ein Albtraum und ähnelt vielen autozentrierten Städten der USA mit ihren riesigen, eintönigen Suburbs und 12-spurigen Highways die trotzdem durch Staus blockiert sind. (...)“ (T.W.)

„Ein krebstartiges Hinauswachsen der Bebauung in die Peripherie ist (...) der falsche Weg, so würde man ein Problem zu lösen versuchen und dabei neue schaffen.“ (Ks.)

Zugleich hebt das Architekturforum Lübeck in seiner Stellungnahme hervor, dass innenstadtnahe Wohnformen in städtebaulich herausragender Lage auch einer angemessenen städtebaulichen Dichte bedürfen:

„in dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C (...) irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der (auf) der Fläche der Roddenkoppel (...) bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt. (...) Dieses (...) Bild können wir nicht teilen.“ (AF)

Verdichtete(re) Wohnformen sind in vielen Fällen auch aus anderen Gründen wichtig. Bei den Stadtteilveranstaltungen aus dem Jahr 2019 konnten die Workshopgruppen „Wohnen und Versorgung“ und „Stadtteileben“ – neben dem Thema Mobilität – in den Stadtteilen die meisten Bürger:innen zur Mitarbeit gewinnen. Hier stach insbesondere der Wunsch der älteren Generation nach einem Miteinander von Alt und Jung, einer Öffnung der sozialen Infrastruktur zum Stadtteil und die Idee eines Stadtteilzentrums als öffentlichem Raum hervor. Dies ist in funktional und sozial entmischten Einfamilienhausgebieten faktisch nur schwer realisierbar.

Arbeitswelt:en der Zukunft?

Die Kommentare des Stadtentwicklungsdialogs beziehen sich häufig auf die lokalen und regionalen Standortanforderungen von Unternehmen und weniger auf konkrete Arbeitswelten, die in der Zukunft anzutreffen sein werden. In den Kommentaren wird vor allem die Bedeutung der Großstadt und ihrer Rolle als innovativer Vorreiter mit Magnetwirkung für Zukunftstechnologien hervorgehoben:

„Das Argument, dass die Stadt Lübeck (in Szenario D) wirtschaftlich abgehängt werden könnte, kann nicht überzeugen. Dies ist auch nur lediglich eine Vermutung, es kann genauso gut sein, dass die Stadt Lübeck in jeglicher Hinsicht innovativer Vorreiter werden könnte.“ (S)

Über den konkreten Charakter der Erwerbsarbeit der Zukunft wird in den Kommentaren vergleichsweise wenig gesprochen. Hier können die Aussagen des Stadtentwicklungsdialogs durch Ergebnisse der Stadtteilveranstaltungen von 2019 ergänzt und abgerundet werden. So forderten Teilnehmer:innen in den Veranstaltungen in St. Gertrud und Kücknitz unter anderem, den Hafen „als Erlebnisraum (zu) qualifizieren“ (St. Gertrud) oder ihn „emissionsarm (zu) gestalten.“ (Kücknitz) Auch die Forderung nach einer höheren Aufenthaltsqualität in Gewerbegebieten (Buntekuh) zielte darauf ab, Orte der Arbeit für die Bevölkerung stärker erlebbar zu machen und die negativen Auswirkungen emittierender Betriebe auf die Nachbarschaft zu minimieren.

In sämtlichen Stadtteilveranstaltungen wiederkehrende Motive der Veranstaltungen waren Wünsche, Gewerbebetriebe und Wertschöpfung mit hohem Anteil an (akademischem) Wissen anzusiedeln – es dominierten Schlagworte wie „High-Tech und KI“, gerne im räumlichen Zusammenhang mit „Hochschulen und einem IT-Campus“ und einem Arbeitsumfeld, das oft mit Umschreibungen wie „kleinteilig und flexibel, Co-Working, digital, Start-ups“ beschrieben wurde. Auch ein nicht näher spezifiziertes „Handwerk“ sollte in einem „multifunktionalen Mix verschiedener Branchen“ seinen Platz finden.

Es liegt nahe, dass die Kommentator:innen des Stadtentwicklungdialogs ähnliche Vorstellungen von den Arbeitswelten der Zukunft hatten. So sollen Gewerbebetriebe nach Auffassung vieler Beteiligter Bestandteil einer Strategie sein, die eine hohe Flächenproduktivität mit weiteren positiven Effekten auf ihr Umfeld verknüpft:

„Flächen für Gewerbe mit hoher Wertschöpfung, guter Beschäftigungswirkung und eher geringer Umweltbelastung sind zu bevorzugen; Logistikunternehmen dürfen sich gerne woanders ansiedeln. Suboptimal genutzte Flächen müssen umgeplant werden.“ (Ks)

Viele Kommentare gehen dagegen auf die Rolle der Gewerbebetriebe als ökonomische Basis ein, die die Hansestadt dringend benötigt, um überhaupt Ressourcen für die Stadtentwicklung bereitstellen zu können:

„(...) Es (wäre) für die Bürger wirklich relevant zu wissen, wie man in Zukunft unter Berücksichtigung des demographischen Wandels in Lübeck noch genügend Firmen halten kann, die mit ihren Gewerbesteuerzahlungen das Geld für die vielfältigen Ausgaben der Stadt bereitstellen. (...) Der Ausweisung neuer Gewerbegebiete und der Umwidmung geeigneter anderer Flächen kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Doch nicht nur die Fläche ist relevant; interessante Firmen erwarten auch eine gute Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und IT. Diese müsste parallel geschaffen werden.“ (F)

„(...) Wir (benötigen) "Volldampf" im Sinne von Erneuerung und Fortschritt. Eine Stadt mit 1,6 Milliarden Euro Schulden sollte alles dafür tun, um möglichst viele Investoren in die Stadt zu locken (...). (...) Es würde sich ja nicht widersprechen, wenn man bei der Vergabe von Gewerbe- und Wohnflächen zunächst die Brachflächen in der Innenstadt priorisiert (...). Die Hansestadt Lübeck braucht nachhaltiges Wachstum, denn sie tritt zukünftig auch mit dem ländlichen Bereich in Konkurrenz. Mit dem "Mehr" an Home-Office und dem fortschreitenden Ausbau des Glasfasernetzes sind die Familien immer weniger auf eine zentrale städtische Lage angewiesen.“ (CK)

Natürlich stellt sich bei allen Anmerkungen der Teilnehmer:innen die dringende Frage, ob sich ihre Ansichten überhaupt mit denen der angesprochenen Unternehmen decken – sowohl bei den Stadtteilveranstaltungen, als auch beim Stadtentwicklungsdialg wurden Unternehmer:innen nicht direkt in dieser Rolle angesprochen.

Umso wichtiger sind als weitere Bausteine des Themenfeldes Wirtschaft die Stellungnahme der KWL und der Wirtschaftsförderung sowie die gemeinsame Stellungnahme Lübecker Wirtschaftsverbände. Hiermit können die Beiträge der Bürger:innen auf differenzierte Weise ins Verhältnis gesetzt werden.

Ein klares Bekenntnis zum Erfordernis weiterer Bauflächen – insbesondere Gewerbeflächen – kommt von der KWL und Wirtschaftsförderung. Hier wird hervorgehoben, dass es eine anhaltend hohe Nachfrage sowohl Lübecker als auch auswärtiger Unternehmen nach Gewerbegrundstücken gibt und dass die Möglichkeiten, diese Nachfrage im Bestand zu realisieren, in der Praxis häufig begrenzt sind.

In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände wird stärker auf ein „qualitatives Wachstum“ unter den Bedingungen des Klimaschutzes abgestellt - ein Zukunftsbild eines wirtschaftlichen Strukturwandels weg von flächenintensiven Gewerbebetrieben hin zu hochproduktivem, städtisch

geprägten Gewerbebetrieben in integrierter Lage. Gleichzeitig sollen auch Logistikunternehmen am Standort Lübeck eine tragende Rolle einnehmen. Ferner wird auf die Potentiale eines „grünen“ Wachstums hingewiesen, in dem der Widerspruch zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und unternehmerischer Expansion aufgelöst wird:

„Aus unserer Sicht ist es (...) für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahren entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. (...) Insbesondere (...) der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan (...) sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebengrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen.“ (Stellungnahme Wirtschaftsverbände: 5)

Auf der hier verhandelten Ebene der Ziele und Wünsche scheinen keine größeren Konfliktlinien zwischen den Interessen der Bürger:innen und den Zukunftsvorstellungen der Wirtschaftsakteure zu verlaufen – zumal man sich auf die Aussage, dass Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden müssen/können, vermutlich stets einigen kann. Es fehlt indes eine klare Aussage zu den in den Szenarien aufgeführten Flächenbedarfen, die aus der Gewerbeflächenprognose abgeleitet sind. Denn hier besteht die zentrale Konfliktlinie für den Flächennutzungsplan: Ist man bereit, in größerem Maße zusätzliche Bauflächen auszuweisen? Auch grüne Unternehmen benötigen Flächen. Lediglich die Lübecker Hafen-Gesellschaft bekennt sich eindeutig zu der Erforderlichkeit von Hafenflächen. Auch wenn sich die Verwaltung eine klarere Positionierung in der Sache gewünscht hätte, könnte man aus dem Tenor der Stellungnahme ableiten, dass das empfohlene Szenario C – und damit auch die entsprechenden Flächenbedarfe – mit den langfristigen strategischen Interessen der Wirtschaft vereinbar sein dürfte. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass mögliche Differenzen zwischen Branchen hinsichtlich ihrer Standortanforderungen nicht klar umrissen sind, so dass am Ende der Eindruck eines wenig konkreten „anything goes“ im Hinblick auf Zukunftsbranchen entsteht.

Die Stellungnahme der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH verortet sich in dieser Hinsicht präziser. Die im Touristischen Entwicklungskonzept für Lübeck *„(...) formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem Szenario C „Beidrehen“ gut vereinbaren, Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen.“* Dies dürfte mit der vergleichsweise klar abgegrenzten Branche zusammenhängen, für die die Lübecker Tourismusförderung stellvertretend befragt wurde.

Bei der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände tun sich hinsichtlich der Anforderungen an die Mobilität der Zukunft größere Differenzen zum Votum der beteiligten Bürger:innen hervor. In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände werden große Hoffnungen in noch ausstehende übergeordnete Regelungen des Bundes und / oder technologische Innovationen in Sachen „alternative Antriebe“ gesetzt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für beides lässt sich – gerade für den Wirtschaftsverkehr – nicht seriös vorhersagen und sollte damit nicht die alleinige Grundlage einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung sein. (s.o.) Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans sollte die Hansestadt die Chance, die Mobilität der Zukunft in Lübeck aktiv zu gestalten, aus Sicht der Verwaltung auch nutzen.

Kristallisationspunkt Lebensqualität: Lübeck ist mehr als nur seine Altstadt!

Unsere Beteiligungsformate haben gezeigt: trotz der Dominanz der historischen Altstadt hängen die Lübecker:innen an ihren Stadtteilen und sind voller Ideen, wie diese verbessert und für die Zukunft fit gemacht werden können. So werden Fragen wie neue Mobilitätsangebote, die Verbesserung der sozialen Infrastruktur, aber auch die Versorgung mit qualitativ hochwertigen Grün- und Wohnbauflächen stets vor dem Hintergrund der eigenen Lebenssituation diskutiert. Viele Fragen, die sich in dieser Hinsicht stellen, drehen sich um das große Thema Lebensqualität in der Stadt.

Bei den insgesamt zehn Beteiligungsveranstaltungen in Lübecker Grundschulen zeigte sich, dass ein wichtiger Baustein für viele Kinder im Quartier gut erreichbare Erlebnisräume sind, in denen selbstbestimmt gespielt und entdeckt werden kann. Anders als bei Erwachsenen spielen sich diese kindlichen Entdeckungsreisen im unmittelbaren Wohnumfeld, dafür aber eher in Familien, in Gruppen oder Freundeskreisen ab:

„Im Schwimmbad bin ich gern mit Freunden und auch mit Papa und meinen Geschwistern“ (GER)

„In den Kleingärten kann ich gut spielen, an meinem Geburtstag habe ich meine Freunde eingeladen und wir haben Stockbrot gemacht“ (Grönauer Baum)

„Im Hochschulstadtteil gibt es viele tolle Kletterbäume und Bäume, wo wir Obst pflücken können“ (Paul-Klee-Schule)

Dies hat allerdings eine funktionierende und gefahrlose Mobilität von Kindern im Stadtteil zur Bedingung. Diese stärkt das unabhängige Erleben, fördert die Selbständigkeit und entlastet – nicht zuletzt – damit auch die Eltern. Die erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen hierfür sind jedoch häufig nicht vorhanden, was von den Kindern in allen Stadtteilen deutlich angesprochen wurde. Hier ein paar beispielhafte Aussagen:

„Zu viele geparkte Autos auf den Straßen und Gehwegen. Wir kommen mit dem Fahrrad nicht durch und können nichts sehen. Die Autos sind so groß. Das ist gefährlich“ (Paul-Klee-Schule, Hochschulstadtteil)

„Der Verkehr und die vielen parkenden Autos sind gefährlich“ (Julius-Leber-Schule, St Lorenz Nord)

„Autos fahren zu schnell“ (Lutherschule, St. Lorenz Süd)

„Die Autos parken an vielen Stellen soweit auf dem Bürgersteig, dass man nicht durchkommt“ (Lutherschule)

Die Frage, wie – und für wen – Mobilität konkret gestaltet wird, hat große Auswirkungen auf die Lebensqualität im Stadtteil - nicht nur für diejenigen, die selber mobil sind, sondern auch für die, die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Verkehr leben und aufwachsen (und schlimmstenfalls Lärm und Abgase ertragen müssen). Auf dieses Problem verweisen auch mehrere Kommentator:innen des Stadtentwicklungsdialogs. Sie wünschen sich Quartiere, in denen Flächen als öffentlicher Raum nutzbar sind, anstatt als Flächen für den Autoverkehr zu dienen. Dies ist, wie

ein Kommentar anmerkt, nicht nur eine ökologische Frage, sondern auch eine Frage sozialen Ausgleichs:

„Die Verkehrsräume in der Stadt gehören dann endlich wieder den Menschen und nur noch untergeordnet dem Verkehr. Spielen "auf der Strasse" und das Leben vor der Haustür wird wieder möglich. Die Aufenthaltsqualität im ehemaligen Verkehrsraum wird sich erheblich verbessern (bessere Luft, Kalt- und Frischluftschneisen, optische Aufwertung durch viel Grün).“ (RS)

„Eine Stadt, die nur auf Autoverkehr setzt, wird immer mit Stau, Umweltbelastung und einer deutlich reduzierten Lebensqualität verbunden sein - auch wenn einige mehr ihren Traum vom Einfamilienhaus erfüllen können.“ (TW)

Die Frage, wie ein erfüllendes Leben in den Stadtteilen gestaltet werden kann, war auch Thema in den Workshops zum Thema „Stadtteilleben“ in den Stadtteilveranstaltungen von 2019. In den Workshops, die von Kücknitz bis Buntekuh vor allem von Angehörigen älterer Generationen besucht wurden, spielten vor allem Fragen des Älterwerdens im Stadtteil bzw. des intergenerationellen Miteinanders eine wichtige Rolle. Ein wiederkehrender Wunsch bestand darin, den Stadtteilen eine qualitativ hochwertige, erlebbare Mitte zu verleihen, in denen Jung und Alt in Austausch miteinander treten konnten.

Die konkrete Ausprägung und Gestalt dieser Orte unterschied sich je nach Stadtteil: so wurden als sehr konkrete räumliche Beispiele Wochenmärkte oder Markthallen genannt, es wurden aber auch eher generelle Wünsche nach einem „Identitätsstiftenden Zentrum“ oder einer Öffnung sozialer Infrastruktur für den Stadtteil formuliert. Mehrere Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog setzen ebenfalls ähnliche thematische Schwerpunkte; sie gehen zudem darauf ein, dass eine hohe Lebensqualität auch einen wichtigen Standortfaktor darstellt:

„Es wäre gut für uns alle, wenn wir uns auf ehrgeizige Ziele einigen könnten. Eine klimafreundliche Stadt muss nicht zwangsläufig junge Familien verlieren, wenn die Stadt mit guten KiTas, guten Schulen, kinderfreundlicher Architektur und kinderfreundlicher Verkehrsplanung punkten kann. Dass Betriebe mit Arbeitsplätzen ins Umland abwandern könnten hat etwas Fatalistisches. Die Betriebe brauchen Mitarbeiter, Fachkräftemangel ist ein echtes Wachstumshemmnis. Die Mitarbeiter brauchen familienfreundliche Lebensbedingungen und eine Stadt, die das Leben außerhalb der Firma lebenswert macht.“ (K)

Lebensqualität ist unter Umständen eine geeignete begriffliche Klammer, die wirtschaftliche Prosperität, ökologische Qualität und soziales Miteinander in angemessener Weise miteinander verbindet, ohne diese gegeneinander auszuspielen (und eine Klammer, die sie sowohl für die lokale, als auch die gesamtstädtische Ebene skalierbar und operationalisierbar macht).

Haltungsnoten / Kritik an Stil & Form:

In den Kommentaren zum Stadtentwicklungsdialog kam des Öfteren die Kritik auf, die Szenarien seien in ihrer inhaltlichen Ausprägung und ihrer Gestaltung nur so definiert worden, um eine angeblich bereits feststehende Entscheidung der Verwaltung per Akklamation zu bestätigen oder um eine unterbewusste Lenkung auf „gefälliger“ Szenarien vorzunehmen:

„Auch (Szenario B) wurde so angelegt, dass es verlieren soll.“ (P.E.)

„(...) Hier wird offensichtlich in welche Richtung der Bürger sanft aber nachdrücklich geschoben werden soll. Eine Reihe der aufgeführten Vorteile von Szenario C klingen sehr bemüht und halten einer logischen Prüfung nicht stand.“ (H.)

Interessanterweise löst aber bereits die Ablehnung der Art und Weise, in der bestimmte Szenarien dargestellt wurden, einen Denkprozess darüber aus, worin diese Ablehnung eigentlich begründet ist. Damit schaffen die Teilnehmer:innen eine Grundlage für eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Szenarien:

„Volle Kraft voraus (in die Klimakrise)" hat ja vor allem den Zweck, unser heutiges Vorgehen (Szenario B) als nicht gar zu schlimm erscheinen zu lassen. Szenario D wird als "Beschauliches Grün ohne Blick auf die wirtschaftliche Basis" dargestellt; tatsächlich enthält es aber notwendige Elemente zur Erreichung der Klimaschutz-Ziele. Das von den Planern offensichtlich als richtiges dargestellte Szenario C braucht insoweit eine Korrektur.“ (KS)

Eine kategorische Ablehnung des gesamten Prozesses kann man dagegen nur aus einer geringen Zahl von Einzelfällen herauslesen:

„Sorry, mir fehlt die Tiefe im ganzen Vorgehen. Es wirkt wie eine Klassenarbeit einer Oberstufe, wird dafür noch Geld bezahlt? Simpel zusammengefasste Varianten zur Auswahl, die teils schon Wertungen beinhalten, ohne diese zu belegen. Neutral geht anders. (...)“ (Bürgerbeteiligung geht anders, hl-live.de)

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Gegenteil dessen passiert ist, was aufgrund der atmosphärisch stark aufgeladenen, unmittelbar auf die Lebenswelt der Zuschauer:innen bezogenen Darstellung der Szenarien zu befürchten war: die teilnehmenden Bürger:innen haben die Gelegenheit des Stadtentwicklungsdialogs genutzt, um mit der gebotenen kritischen Distanz sämtliche Szenarien sachlich, differenziert und mit großer Sachkenntnis zu bewerten.

Sollte eine tendenziöse oder „suggestive“ Darstellung der Szenarien tatsächlich wahrgenommen worden sein, so hat sie zumindest nicht das vermeintlich von der Verwaltung gewünschte Ergebnis erzielt, wie aus der Auswertung des Votings erkennbar ist:

4. Auswertung der Voting-Funktion des Stadtentwicklungsdialogs

Zentraler Bestandteil des Stadtentwicklungsdialogs war die Votingfunktion auf der Homepage, auf der die Teilnehmer:innen sich mit Hilfe von Schieberegler ihre Position zu den vier Szenarien definieren konnten. Hier wurden insgesamt 1550 Votings abgegeben, von denen 1392 von den Nutzer:innen bestätigt und damit zur Auswertung verfügbar waren.

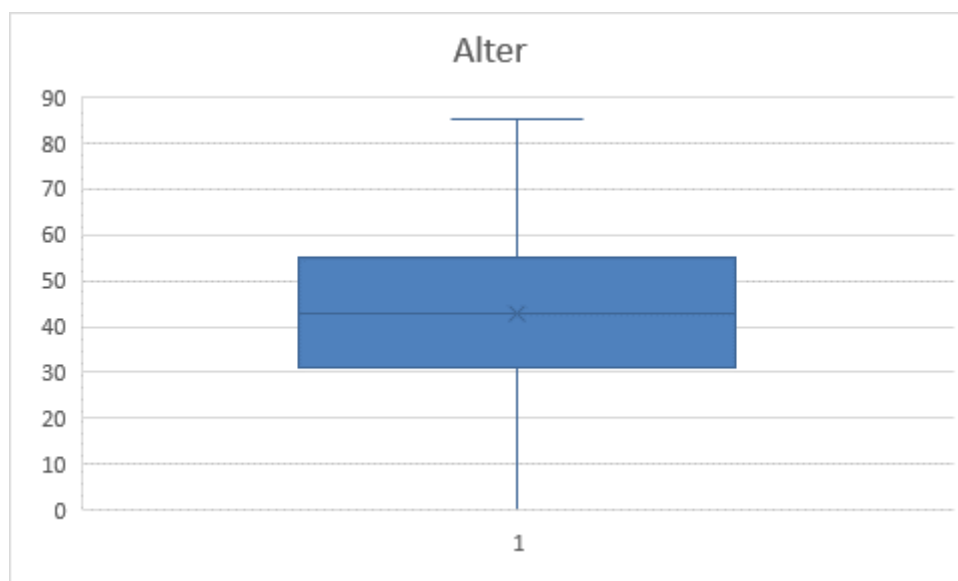
Hinter den „Schieberegler“ verbarg sich technikseitig eine Skala von 0 („lehne ab“) bis 100 („stimme vollumfänglich zu“). Durch weitere Abfragen kann eine kleinteiligere Analyse nach Stadtteilen und nach Alterskohorten vorgenommen werden.

Die Frage war: Können Sie sich vorstellen, im Szenario A/B/C/D in Lübeck zu wohnen?

Szenario	A	B	C	D
Durchschnittliche Zustimmungsrage	15,7/100	21,7/100	61,5/100	71,3/100

Anhand der Tabelle zeigt sich eine klare Präferenz für die Szenarien C und D und eine deutliche Ablehnung für die Szenarien A und B. Szenario D erreichte eine durchschnittliche Zustimmungsrage von über 71 von 100. Das empfohlene Szenario C erreichte eine durchschnittliche Zustimmung von ca. 61,5 von 100. Weiter zurück lagen die Szenarien B (21,7 von 100) und A (15,7 von 100). Bei einer vertiefenden Analyse, die auch die Ablehnung einzelner Szenarien betrachtet, kam zum Vorschein, dass mehr als 75 Prozent der Teilnehmenden Szenario A deutlich ablehnen. Für Szenario B fällt die Ablehnung ähnlich deutlich aus. Die Szenarien C und D werden nur von einem geringeren Anteil von ca. 25 Prozent abgelehnt.

Hinsichtlich der Altersstruktur zeigt sich, dass das durchschnittliche Alter der Teilnehmer:innen mit 42 Jahren deutlich niedriger lag als bei unseren Stadtteilveranstaltungen im Jahr 2019, bei denen die Generation 60plus den Ton angab.



Der Median liegt nahe am Durchschnittswert bei 43, d.h. dass die Hälfte der Personen, die an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog teilgenommen hat, jünger gleich 43 Jahre ist und die andere Hälfte der Personen älter als 43 Jahre ist. Der Wert für das erste Quartil beträgt 31 Jahre und der Wert fürs dritte Quartil 55 Jahre. Demzufolge ist die Hälfte der Personen, die sich an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog beteiligt hat, zwischen 31 Jahren und 55 Jahren alt. Der Interquartilsabstand beträgt somit 24 Jahre.

Damit zeigt sich, dass insbesondere die Alterskohorten zwischen 31 und 55 stark vertreten waren – jene Generationen, die wahlweise selbst in der Phase der beruflichen Konsolidierung / Familiengründung / Eigentumbildung sind oder bereits seit längerem in der „Mühle“ aus Erwerbs- und Familienarbeit stecken. Diese – und die Gruppe der unter 30-jährigen, deren Lebenswelt

überwiegend von Ausbildung und Berufseinstieg geprägt ist – waren im Rahmen der Stadtteilveranstaltungen 2019 weniger präsent. Dementsprechend handelt es sich um eine willkommene Ergänzung unserer bisherigen Beteiligungsschritte.

Die **Untergliederung nach Stadtteilen** offenbart dagegen eine gewisse Schwäche unseres Angebotes. Wie Tabelle 1 zeigt, ist die Teilnahmebereitschaft am Stadtentwicklungsdialog in einzelnen Stadtteilen nur schwach ausgeprägt:

Stadtteil	Innenstadt	St. Jürgen	St. Gert rud	St. Lore nz Süd	St. Loren z Nord	Moisli ng	Bunte kuh	Kückn itz	Schlut up	Trave münde
Zahl der Votings	229	417	284	98	177	18	24	48	26	43
Anteil an den Gesamtstimmen des Dialogs n=1392	16,4%	29,9%	20%	7%	12,7%	1,2%	1,7%	3,4%	1,8%	3,0%
Anteil Stadtteil a.d. Gesamtbevölkerung HL	6,3%	22,6%	18,7%	7,2%	19,6%	4,9%	5%	8,5%	2,6%	6,1%
Anteil a.d. Teilnehmer:innen 2018/19 n=900	22% (200)	11% (100)	10% (90)	7,7% (70)	4,4% (40)	7,7% (70)	5,5% (50)	6,6% (60)	10% (90)	14,4% (130)
Wahlbeteiligung Kommunalwahl 2018	27%	31%	27%	22%	21,6%	19%	18%	22%	23%	28%

Tabelle 1: Verteilung der Stimmen des Stadtentwicklungsdialogs, gegenübergestellt mit anderen ausgewählten demographischen Daten

Die Gründe für dieses augenfällige Ungleichgewicht sind auf der Basis der erhobenen Daten nicht eindeutig benennbar. Es deckt sich aber mit den Erfahrungen aus der Vergangenheit, dass Beteiligungsangebote in Stadtteilen wie der Innenstadt oder St. Jürgen besonders häufig wahrgenommen werden. In Stadtteilen, in denen eine deutlich unterdurchschnittliche Beteiligung am Stadtentwicklungsdialog verzeichnet wurde, wurde auch bei der Kommunalwahl 2018 eine geringere Beteiligung verzeichnet. Bei den Stadtteilveranstaltungen von 2019 sind indes ausgewogene(re) Ergebnisse zu erkennen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, an dieser Stelle erneut auf die Vielfalt an Zielgruppen, Methoden und thematischen Zugängen zum Thema Stadtentwicklung hinzuweisen, auf die wir in den vergangenen Jahren in besonderem Maße Wert gelegt haben (s. Abschnitt 2).

Trotzdem fällt auf: anders, als man es erwarten würde, unterscheiden sich die Ergebnisse auf der Stadtteilebene nur marginal. Da die Ergebnisse aufgrund der geringen Teilnehmezahl in einzelnen

Stadtteilen nicht gut verwerten lassen, wurden die Daten aggregiert. So wurden die Stadtteile St. Jürgen und Innenstadt zusammengefasst und den Ergebnissen sämtlicher anderer Stadtteile gegenübergestellt. Es fällt auf, dass durchaus Unterschiede hinsichtlich der Präferenz für bestimmte Szenarien bestehen. Diese Unterschiede sind jedoch geringer ausgeprägt, als man es erwarten würde:

Stadtteile	A	B	C	D
Innenstadt u St. Jürgen	8,9 %	9%	43,3%	69,6%
Restliche Stadtteile	11,3%	13,9%	43,8%	57,9%

Tabelle 2: Präferenzen für die Szenarien, aufgeschlüsselt nach Stadtteilen (Hinweis: die Stadtteile wurden gleichberechtigt addiert – und nicht nach Teilnehmer:innenzahl gewichtet. Durch Mehrfachnennungen können Werte über 100% entstehen; gezählt wurden alle Zustimmungsraten von >75%)

Wie Tabelle 2 zeigt, überwiegen in den Stadtteilen Innenstadt und St. Jürgen die Präferenzen für das Szenario D, gefolgt vom Szenario C. Je weniger als 10 Prozent äußern ihre Vorlieben für die Szenarien A und B. Es fällt auf, dass die Verteilung in den weiteren Stadtteilen von Travemünde bis Moisling ähnlich ausfällt: auch hier können sich knapp zwei Drittel ein Leben in Lübeck vorstellen, das sich am Szenario D orientiert. Abgeschlagen sind auch hier die Szenarien A und B, es fällt jedoch auf, dass gerade das Szenario B, das im Wesentlichen die bestehenden Trends und politischen Entscheidungspfade weiterentwickelt, in den anderen Stadtteilen auf mehr Zustimmung trifft – immerhin knapp fünf Prozentpunkte. Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung aber, dass – trotz aller Dominanz der Innenstadt und St. Jürgens – die auf größerer Nachhaltigkeit ausgerichteten integrativen Szenarien auch in allen anderen Stadtteilen gleichermaßen Anklang finden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen, die wir aus unseren Stadtteilveranstaltungen ableiten konnten.

Zwei „Ausreißer“ in einem gewissen Maße waren die vergleichsweise hohen Zustimmungsraten zu Szenario A in Travemünde (mit knapp 19 Prozent) und die Präferenz für Szenario C in Buntekuh – hier verzeichnet das Szenario eine Präferenz von 54 Prozent. In beiden Fällen ist die Datengrundlage nicht besonders aussagefähig; gleichwohl lässt sich daraus schließen, dass sich trotz der niedrigen Beteiligungsrate die stadtteilspezifische Vielfalt der Teilnehmer:innen in den Ergebnissen wiederfindet. Auch das Szenario D findet je nach Stadtteil Zustimmungsraten zwischen 73 und 46 Prozent (Innenstadt vs. Buntekuh). Dies lässt ebenfalls darauf schließen, dass die Gruppen, die sich beteiligt haben, vielfältiger waren, als es das Ergebnis erwarten lässt.

Bei einer Differenzierung der Szenarien nach dem Alter der Beteiligten lässt sich ebenfalls eine deutliche Präferenz des Szenarios D feststellen. Um die Ergebnisse in einem besseren Kontext deuten zu können, haben wir Alterskohorten gebildet, die sich grob nach den (vermuteten) Lebensphasen orientieren.

Die **Altersgruppe unter 30** umfasste ca. 22,5 Prozent der Teilnehmer:innen. Man kann davon ausgehen, dass sich diese Gruppe vor allem in der Ausbildung befindet oder sie als junge Berufstätige dabei sind, beruflich Fuß zu fassen. Fragen wie Familiengründung oder der Erwerb von Wohneigentum dürften in dieser Altersgruppe weniger ausgeprägt sein.

In der **Altersgruppe zwischen 31 und 45** steht die Familiengründung, Eigentumserwerb, berufliche Konsolidierung im Vordergrund. Es ist zu vermuten, dass diese Altersgruppe am ehesten die Folgen eines angespannten Wohnungsmarktes zu spüren bekommt. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtzahl der Teilnehmer:innen liegt bei knapp 31 Prozent.

Der Kohorte **zwischen 46 und 65** lassen sich ca. 36 Prozent der Teilnehmer:innen zuordnen. Die Lebenswelt, der sich die Mitglieder dieser Gruppe zuordnen lassen, ist durchaus unterschiedlich. Es ist davon auszugehen, dass sich eine weitere Differenzierung der Lebensstile herauskristallisiert hat. Die Haushalte werden heterogener, z.T. sind die Kinder aus dem Haus, Alleinerziehende o.ä..

Anders als bei unseren Stadtteilveranstaltungen fällt der Anteil der **Altersgruppe über 65** mit etwa 6 Prozent eher gering aus.

Fehlende Altersangaben (ca. 5%) konnten nicht berücksichtigt werden.

Altersgruppe	Gesamt Alterskohorte	Anteil A	Anteil B	Anteil C	Anteil D
u30	312	8,33%	24,04%	56,09%	70,51%
u45	430	11,16%	10,00%	45,81%	64,19%
u65	506	6,72%	10,87%	43,48%	62,45%
ü66	78	11,54%	11,54%	35,90%	60,26%

Tabelle 3: Präferenzen für Szenarien A bis D, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen

5 Empfehlungen im Hinblick auf die politischen Grundsatzbeschlüsse

Die Szenarien A bis D wurden nicht nur von den Bürger:innen, sondern auch von ausgewählten Vertreter:innen aus Fachwelt und Wissenschaft kritisch reflektiert. In ihren Videostatements wägen Anne Klein-Hitpaß (Agora Verkehrswende / Berlin), Prof. Dr. Thomas Krüger (HafenCity Universität / Hamburg) und Lizzi Sieck (Umweltbundesamt / Dessau) vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen fachlichen Expertise die Vor- und Nachteile der Szenarien ab und kommen zu den folgenden Empfehlungen an die Lübecker Stadtentwicklung.

Für die Siedlungsflächenentwicklung geht Prof. Dr. Thomas Krüger davon aus, dass trotz der zukünftigen Entwicklung hin zu einer kompakten, nachhaltig ausgerichteten Stadtstruktur die langfristige planerische Handlungsfähigkeit der Stadt im Auge zu behalten sei. Er empfiehlt, Reserveflächen für die Siedlungsentwicklung vorzuhalten.

Frau Klein-Hitpaß positioniert sich in ihrer verkehrsplanerisch ausgerichteten Stellungnahme gegen die expansiven Szenarien A und B und befürwortet eine Verkehrsplanung, die sich mittel- bis langfristig in Richtung des Umweltverbundes entwickelt und von der Dominanz des Autos löst. Hier kann der Busverkehr als öffentlicher Nahverkehr eine zentrale Rolle spielen. Durch eine kompakte Stadtstruktur kann Infrastruktur besser ausgelastet werden.

Frau Sieck betont, dass eine Verschärfung der Klimaschutzziele mittlerweile keine Frage des *ob*, sondern des *wann* und *wie* geworden ist. Hier böten die Szenarien A, B und C kein hinreichendes Ambitionsniveau, um den gegenwärtigen und zukünftigen Schutzzielen zu entsprechen. Eine Hinwendung zu einer Stadtentwicklung entsprechend des Szenarios D beinhaltet dabei jedoch keine Verluste, sondern könne auch eine positive Entwicklung hin zu einer zukunftsfähigen

Verkehrs- und Siedlungsflächenentwicklung anstoßen. Die Hansestadt sei bei vielen Überlegungen in diese Richtung nicht allein, sondern reihe sich ein in eine wachsende Zahl von Kommunen, die dem Klimaschutz hohe Priorität einräumen.

Für die Teilnehmer:innen des Stadtentwicklungsdialogs kann der folgende Punkt als elementar bedeutsam festgehalten werden:

Eine rein expansive Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklung oder eine Entwicklung im Sinne eines „weiter-so“ funktioniert nicht. Es ist eindeutig nicht das Präferenzszenario.

In Bezug auf die Ansprüche an die Siedlungsflächenentwicklung eignet sich aus Sicht der Verwaltung das Szenario C am besten, um die in Kommentaren und Stellungnahmen formulierten Zielkonflikte zwischen Eigentum in stabilen Nachbarschaften / Wohnungsbau in qualitativ hochwertigen Quartieren / qualitativem Wachstum von Gewerbeflächen und Nachhaltigkeitsaspekten zu lösen.

Für das Thema Mobilität existiert ein breiter, über längere Zeiträume stabiler Konsens weg vom individuellen Auto hin zu einer stärkeren Integration und Durchdringung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Fahrrad und ÖPNV. Hier bildet Szenario D die vorhandenen Kommentare und Stellungnahmen am ehesten ab. Es wird von den meisten Teilnehmer:innen am Stadtentwicklungsdialog präferiert; auch aus den anderen Beteiligungsformaten kann man eine tendenzielle Zustimmung ableiten. Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände weist jedoch darauf hin, dass eine Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs von essentieller Bedeutung für den Standort Lübeck sind. Veränderungen im Modal Split der Hansestadt Lübeck dürfen damit nicht auf rein restriktiven Maßnahmen beruhen, sondern müssten stets verhältnismäßig sein.

Obwohl in der Abstimmung das Szenario D dominiert, hält die Verwaltung an ihrer Präferenz für Szenario C fest. Grund hierfür ist neben der fachlichen Einschätzung der Verwaltung, dass nicht nur das Votum der beteiligten Bürger:innen, sondern auch die verschiedenen Stellungnahmen der Verbände integriert werden mussten, die nicht zwingend einem der vier Szenarien zugeordnet werden konnten, und die von dem Votum des Stadtentwicklungsdialogs in Einzelpunkten abwichen.

Dennoch soll das klare Statement der sich Beteiligten Richtung Szenario D integriert werden, um das mehrheitliche Ergebnis in geeigneter Weise widerzuspiegeln. Aufgrund dessen wird in der Beschlussvorlage ein Beschlusspunkt 3 ergänzt, der konkrete Instrumente beinhaltet, um Szenario C verbindlich mit den klimarelevanten Einsparzielen zu verknüpfen, die den Weg Lübecks zur Klimaneutralität 2040 beschreiben sollen.



Anlage B

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 112
christian.stolte@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Übersicht der Stellungnahmen von Verbänden und Stakeholdern zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs

1. Stellungnahme der Wirtschaft
(Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Kreishandwerkerschaft, Kaufmannschaft, Technikzentrum, Lübeck Management und Wirtschaftsunioren)
2. Stellungnahme KWL / Wirtschaftsförderung
3. Stellungnahme Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG
4. Stellungnahme Lübeck und Travemünde Marketing LTM
5. Stellungnahme Grundstücks-Gesellschaft TRAVE
6. Stellungnahme Lübecker Bauverein
7. Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck
8. Stellungnahme Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC
9. Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN
10. Stellungnahme BUND Lübeck
11. Stellungnahme NABU Lübeck
12. Stellungnahme FRIDAYS FOR FUTURE Lübeck
13. Stellungnahme ArchitekturForumLübeck



Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaft zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und Verkehrsentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck 2021

Inhalt

Präambel.....	3
Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck	3
Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien	4
Entwicklungsimpulse	5
Erfolg Lübecker Unternehmen	5
Neugründungen	6
Technologie und Digitalisierung	6
Klimaschutz und Klimaanpassung	6
Wissenschaft und Wirtschaft.....	6
Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung	7
Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans	8
1. Lübeck als Oberzentrum der Region.....	8
2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten	8
3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen.....	8
4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten	9
5. Gewerbebranchen revitalisieren.....	9
6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen	9
7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen	9
8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen	9
• Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern	10
• Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen	10
• Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern.....	10
• Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken	10
• City-Logistik ausprobieren.....	11
9. Digitalisierung vorantreiben.....	11
10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen	11
Fortlaufende Beteiligung sicherstellen	11
Zusammenfassung der Forderungen.....	12

Präambel

Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans hat die Hansestadt Lübeck einen Beteiligungsprozess gestartet. Aus diesem Prozess heraus wurden nun vier verschiedene Szenarien (A bis D) entwickelt, die die Bevölkerung und Institutionen für die weitere Meinungsfindung bewerten und darüber abstimmen soll.

Wir stellen fest, dass die vorgestellten Szenarien und die damit verbundenen Handlungsempfehlungen die Belange der Wirtschaft als Rückgrat unserer Stadt und Region nicht ausreichend berücksichtigen oder falsch einschätzen.

Aufgrund der hohen Wichtigkeit und großen Tragweite beider Planungen für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Lübeck, haben wir uns als Wirtschaftsorganisationen für eine gemeinsame Stellungnahme entschieden.

Die nachfolgenden Positionen geben daher die Meinung der

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- der Handwerkskammer Lübeck,
- der Kreishandwerkerschaft Lübeck
- der Kaufmannschaft zu Lübeck,
- des Technikzentrums Lübeck,
- des Lübeck Managements und der
- Wirtschaftsjuvenoren Lübeck

wieder.

Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck

In der Hansestadt Lübeck sind etwa 14.000 Unternehmen mit ca. 100.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ansässig. Diese Unternehmen erwirtschaften laut der Haushaltsplanung 2021 rund 117 Mio. Euro Gewerbesteuer. Dazu kommen aus wirtschaftlicher Tätigkeit weitere 89 Mio. Euro Einkommenssteuer, 22 Mio. Euro Umsatzsteuer sowie Einnahmen u.a. aus der Grundsteuer oder der Vergnügungssteuer. Insgesamt machen die steuerlichen Erträge aus wirtschaftlicher Tätigkeit damit gut 25 % des städtischen Haushaltsvolumens aus.

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte in der Hansestadt Lübeck sind die Branchen Verkehr und Logistik, Handel und Dienstleistungen, Ernährungswirtschaft und Medizintechnik, Handwerk sowie der Tourismus.

Zu den größten Arbeitgebern der Hansestadt gehören die von uns vertretenen Unternehmen Drägerwerke AG & Co. (rd. 6.600 Beschäftigte), die Bockholdt-Gruppe (rd. 4.700 Beschäftigte), die Stadtwerke-Gruppe (rund 1.250 Beschäftigte), die Lübecker Hafengesellschaft (rd. 1.050 Beschäftigte) und die Konditorei Junge (rd. 1.000 Beschäftigte). 2020 waren 15.675 Beschäftigte in Lübecker Industriebetrieben tätig.

Neben diesen großen Unternehmen bilden viele kleine und mittelständische Betriebe (KMU) das stabile Rückgrat unserer Wirtschaftskraft. Sie bieten vielen tausend Menschen in der Region in den verschiedensten Branchen eine große Bandbreite an Arbeitsplätzen. Darüber hinaus sind die kleinen und mittleren Unternehmen an unterschiedlichen Standorten im

gesamten Stadtgebiet ansässig. Gerade für diese Betriebe sind nicht immer nur Industrie- oder Gewerbegebiete erforderlich. Vielfach nutzen gerade kleinere Unternehmen Mischgebiete bzw. urbane Gebiete – sind also Teil des gesamtstädtischen Lebens.

Die lokalen und regionalen Wertschöpfungsketten spiegeln sich in den Clustern logRegio, foodRegio sowie den Kooperationen mit den Lübecker Hochschulen wider. Dabei haben sich die genannten Schwerpunktbranchen insbesondere aufgrund der Standortvorteile Lübecks herausgebildet. Lübeck war und ist eine Hafen- und Handelsstadt, die durch den Zugang zum Ostseeraum und zum Binnenwasserstraßennetz, die Anbindungen über Straße und Schiene und den Flughafen profitiert. Gleichzeitig ist Lübeck Dreh- und Angelpunkt für Handel und Warenverkehr im Ostseeraum. So sollten auch flächenintensive Branchen Berücksichtigung finden, da z.B. die Verkehrs- und Logistikunternehmen vielfach wichtige Dienstleister für die anderen Branchen sind.

In den letzten 30 Jahren hat sich zudem die Lübecker Hochschullandschaft in Verbindung mit dem Technikzentrum Lübeck (TZL) als bedeutender Faktor für Neugründungen entwickelt. An den Beispielen Euroimmun AG, Basler AG oder der VisiConsult X-ray Systems & Solutions GmbH kann man den Erfolg dieses Modells sehen. Diese – heute weltweit aktiven – Unternehmen haben in ihren ersten Jahren im TZL die optimalen Rahmenbedingungen gefunden, um sich auszuprobieren, zu wachsen und erste Erfolge zu erzielen.

Die Erfolgsgeschichte hat das Technikzentrum fortgeschrieben und unterstützt Neugründungen heute mit überregionalen Projekten und dem eigenen Acceleratorprogramm GATEWAY49. Laut KfW-Gründungsmonitor 2021 liegt Schleswig-Holstein mit 120 Gründungen je 10.000 Erwerbstätige im bundesweiten Ranking auf einem hervorragenden Platz 3! Sicherlich auch ein Verdienst der erfolgreichen Kooperation des TZL mit der Universität und der Technischen Hochschule.

Für die anstehenden Planungen ergibt sich, dass diese erfolgreiche, breit aufgestellte und in die Zukunft gerichtete Wirtschaftsstruktur weiter gefördert und entwickelt werden muss. So sollten für Neugründungen und Startups geeignete Angebote geschaffen werden, um von Ausgründungen der Lübecker Hochschulen zu profitieren und grundsätzlich neues Unternehmertum in der Hansestadt zu fördern.

Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien

Die im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs zur Diskussion gestellten vier Szenarien sollen die Bandbreite von reiner Wirtschafts- und Wachstumsorientierung auf Kosten der Umwelt (A: Volldampf voraus) bis hin zu reiner Umwelt- und Klimaschutzorientierung auf Kosten von Wirtschaft und Wachstum (D: Hart Backbord!) abbilden. Sie sind bisweilen stark zugespitzt formuliert. Problematisch ist aus unserer Sicht, dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen. Wirtschaft sollte nicht als Gegenspieler zum Klimaschutz gesehen werden!

Eine Festlegung auf ein Szenario erscheint uns unter diesen Vorgaben weder zielführend noch sinnvoll, da hier die grundlegenden Faktoren für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln nicht berücksichtigt werden. Wirtschaft ist kein abstrakter Begriff, sondern Lebenswirklichkeit – wir leben von, mit und für die Wirtschaft. Handel, Industrie und Gewerbe in allen ihren Facetten sind nicht einfach austausch- und verlagerbar. Sie müssen auch erreichbar und am optimalen Standort sein, damit sie erfolgreich funktionieren können.

Zweifellos gibt es Zielkonflikte zwischen mehr Wachstums- und mehr Umweltorientierung. Es gibt aber ebenso zahlreiche Chancen darin, sowohl Wirtschaftstätigkeit und Wachstum als

auch Klimaschutz und Nachhaltigkeit miteinander in Einklang zu bringen. Dies hat auch die Podiumsdiskussion im Rahmen der Auftaktveranstaltung zum Stadtentwicklungsdialog am 12. August 2021 gezeigt.

Aus unserer Sicht ist es deshalb für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahrzehnten entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. Hierzu gehört beispielsweise, die CO₂-Bepreisung aller Waren, Dienstleistungen und Produktionsverfahren als Leitlinie bei dem qualitativen Wachstum zu berücksichtigen.

Das in diesem Kontext neu zu erstellende Rahmenwerk, insbesondere der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan, sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebensgrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen.

In allen relevanten Themenfeldern wie Mobilität, Arbeiten, Wohnen und Freizeitverhalten finden massive, durch Technologiesprünge und Wertewandel unterlegte Veränderungen statt oder werden für die nähere Zukunft zu erwarten sein, wie z.B.:

- Intelligente Verkehrslenkungssysteme,
- die zunehmende Nutzung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Antriebsarten,
- innovative Ansätze zur Gestaltung des ÖPNV,
- neue Lösungen für mehr Energieeffizienz im Gebäudebestand,
- ein intelligentes Flächennutzungsmanagement,
- ein verändertes Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln unter Beachtung ihrer Umweltverträglichkeit und
- die wachsende Akzeptanz für neue Wohnformen.

Deshalb können aber viele für die Jahre 2035 oder 2040 maßgebliche Aspekte noch nicht seriös prognostiziert werden. Die Stadtentwicklungsplanung muss diese Dynamik unbedingt berücksichtigen, heute die notwendigen Weichen für gemeinsame Wirtschaftsentwicklung und Klimaschutz in den angesprochenen Rahmenplänen sowie auch in den zukünftigen Planwerken zu stellen und bei Bedarf fortlaufend anzupassen.

Entwicklungsimpulse

In den nächsten Jahren wird die wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt durch eine Reihe von Aspekten beeinflusst. Dabei sehen wir insbesondere die nachstehenden Impulse, die durch die Stadtplanung aufgegriffen werden müssen.

Erfolg Lübecker Unternehmen

Einen großen Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung haben die bestehenden Unternehmen in der Hansestadt. Aktuelle Beispiele wie die Coherent LaserSystems GmbH & Co. KG, die Dr. Klein Privatkunden AG oder die Brüggen KG sowie aus dem Handwerk die Wache GmbH oder die Krisch Elektrotechnik zeigen, dass Wachstum – und damit auch die Nachfrage nach Raum und Fläche – aus dem Bestand heraus erfolgt. Schon heute kommen rund 75 % der Gewerbeflächennachfragen von Unternehmen aus der Hansestadt Lübeck selbst oder aus der näheren Region.

Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend und das Erfordernis der Bestandspflege weiter fortsetzen wird, so dass die Stadtplanung den Rahmen schaffen muss, dass die Unternehmen

bei weiterem Wachstum an ihrem Standort verbleiben können. Dies dient der Sicherung von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen sowie der Vermeidung neuer Pendlerströme. Auch müssen die Firmenstandorte gesichert werden, damit Lübecker Schüler zukünftig die Möglichkeit für gute Ausbildungsplätze haben und an die Unternehmen gebunden werden.

Neugründungen

Neben den Bestandsunternehmen tragen Neugründungen zur Wirtschaftsentwicklung bei. Allein im 1. Halbjahr 2021 wurden 120 Unternehmen in Lübeck neu gegründet. Schwerpunkte sind Handel, Handwerk und Dienstleistungen. Dazu kommen weitere Kleingewerbegründungen, die nicht von der Statistik erfasst werden. Diese Unternehmen starten mit neuen Geschäftsideen und bereichern die Wirtschaft in der Hansestadt.

Für diese Unternehmen sollte Lübeck optimale Startbedingungen bieten. Dazu gehören bezahlbare Immobilien wie z.B. Ladenlokale, aber auch flexible Rahmenbedingungen für Handwerk und Gastronomie.

Technologie und Digitalisierung

Mit dem technologischen Fortschritt und der Digitalisierung verändern sich die Möglichkeiten, aber auch die Standortanforderungen der Unternehmen. Durch den Einsatz neuer Technologien lassen sich Produktionsprozesse so verändern, dass beispielsweise Emissionen auf ein Minimum gesenkt werden. Andererseits sind Unternehmen trotz moderner Technik darauf angewiesen, dass die betrieblichen Abläufe wirtschaftlich gestaltet werden können. Daher unterliegen auch in Zukunft innovative Ansätze wie z.B. vertikale Gewerbegebiete immer einer Einzelfallbetrachtung und können nicht von jedem Unternehmen umgesetzt werden.

Die zunehmende Digitalisierung eröffnet ebenfalls neue Möglichkeiten, erfordert aber auch die entsprechenden Rahmenbedingungen. In Lübeck müssen die dafür notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, in dem z.B. auch die bestehenden Gewerbegebiete mit einer flächendeckenden Breitbandanbindung/Glasfaser ausgestattet und die Infrastruktur für das 5G-Mobilfunknetz geschaffen werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimaschutz und Klimaanpassung werden uns in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen stellen. Um einerseits klimaschädliche Emissionen zu senken, andererseits die Auswirkungen des Klimawandels und der damit verbundenen Extremwetter-Ereignisse zu minimieren, sind technologische, räumliche und bauliche Maßnahmen erforderlich. Best-Practice-Beispiele könnten eine CO₂-neutrale Energieversorgung oder eine klimaneutrale Stadtverwaltung sein.

Die klimabedingten Veränderungen stellen auch die Unternehmen vor neue Herausforderungen. Je nach Standort müssen beispielsweise Maßnahmen gegen Starkregenereignisse oder Überflutung getroffen oder der Gebäudebestand gegen Hitze isoliert und ggf. klimatisiert werden. Für diese Klimaresilienz sind bauliche Maßnahmen auf den Grundstücken, Veränderungen bei den Gebäuden oder die Installation technischer Anlagen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung ermöglicht werden müssen.

Gleichzeitig erwarten wir eine Stärkung der örtlichen Bauwirtschaft und des Handwerks, die die Maßnahmen umsetzen soll.

Wissenschaft und Wirtschaft

Wir gehen davon aus, dass die Lübecker Hochschulen auch in Zukunft durch Ausgründungen oder die Kooperation mit Lübecker Unternehmen wichtige Impulse für die Lübecker Wirtschaft geben werden. Hierbei rücken auch innovative Ausgründungen, die durch Einsatz neuer

Technologien neue Lösungsansätze bieten, für die Lösung der Klimakrise in den Fokus. Die Stadt sollte solchen Projekten und Unternehmen den notwendigen Raum bereitstellen, damit sich Lübeck insgesamt als innovativer Standort weiter profiliert, und damit auch Ideen und Fachkräfte in der Hansestadt gehalten werden.

Es ist daher insgesamt erforderlich, das Flächenbedürfnis von großen und kleinen, neuen und eingesessenen, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industrieunternehmen gleichermaßen in Konzepten mit gemischten Flächennutzungen zu berücksichtigen. Dies sollte Areal- bzw. Stadtteilbezogen geschehen und zusätzlich aus übergeordneter Sicht für ganz Lübeck gesteuert werden.

Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung

Bis zum Jahr 2029 werden die Infrastrukturprojekte für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung realisiert. Neben dem Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke im Kreis Ostholstein ist auch auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen (vgl. u.a. www.deutschlandtakt.de). So soll zwischen Lübeck und Bad Schwartau ein drittes Gleis errichtet, die Verbindung in Richtung Bad Kleinen ausgebaut und elektrifiziert sowie die Bahnstrecke in Richtung Büchen ertüchtigt werden. Die dafür erforderlichen Maßnahmen müssen bei der Aufstellung der Planungen berücksichtigt werden. Darüber hinaus sehen wir die Chance, mit dem Ausbau der Infrastruktur die Schienenanbindung des Lübecker Hafens in Richtung Norden zu verbessern (Stichwort: „Nordkurve“).

Die Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung wird zusätzliche Impulse für die Gewerbeentwicklung in der Region geben. Wir gehen davon aus, dass skandinavische Unternehmen Flächen in unserer Region nachfragen werden (niedrigere Immobilien- und Lohnkosten) und Unternehmen mit skandinavischen Geschäfts- und Kundenbeziehungen sich an der Fehmarnbelt-Achse ansiedeln, wie es teilweise schon in den Gewerbegebieten an der Autobahn A1 beobachtet werden kann.

Unsere skandinavischen Nachbarn sind Vorreiter bei der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien und der Nutzung alternativer Energieträger wie z.B. Wasserstoff. Über das grenzüberschreitende Förderprogramm Interreg 5/6A werden schon heute Kooperationsprojekte, z.B. in den Bereichen Umwelttechnologie, Ausbildung und Forschung realisiert. Lübeck und die Hansebelt-Region können künftig von der schnelleren Verbindung nach Skandinavien und dem grenzüberschreitenden Wissensaustausch profitieren.

Nicht zuletzt trägt die verbesserte Anbindung nach Skandinavien dazu bei, dass Lübeck für Fachkräfte weiter an Attraktivität gewinnt und die Wirtschaftsförderung Lübeck sowie der HanseBelt e.V. aktiv mit diesem Standortfaktor werben können.

Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans

Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.

1. Lübeck als Oberzentrum der Region

Die Hansestadt Lübeck ist vom Land Schleswig-Holstein als Oberzentrum eingestuft. Damit verbunden hat Lübeck eine überörtliche, regionale Bedeutung und Funktion. Dies betrifft die Versorgung (des spezialisierten, höheren Bedarfs), aber auch Angebote wie z.B. Arbeitsplätze, Hochschulen, kulturelle Einrichtungen etc. Darüber hinaus soll Lübeck „(...) ein starkes, differenziertes Wirtschaftsgefüge mit einem bedeutenden industriellen Potential aufweisen, dessen Wachstum anzustreben ist“.

Die hohe Attraktivität und besondere Lagegunst Lübecks inmitten der erweiterten Metropolregion Hamburg-Kopenhagen, der Bau der festen Fehmarnbeltquerung und das anhaltende, erfolgreiche Wachstum der ansässigen Wirtschaftsbetriebe, lassen absehbar weitere Wachstumsimpulse und Nachfragen nach Flächen erwarten. Eine Stadtentwicklung, die auf eine Reduktion von Gewerbeflächen und Produktionsstandorten, eine Beschneidung des Wohnungsbaus und massive Einschränkungen für den Individualverkehr setzen würde, dürfte bei überörtlicher Betrachtung auch die Erreichung ambitionierter Umweltziele verfehlen, weil Wohnbevölkerung und Wirtschaft dann ins attraktivere Umland abwandern.

Aus unserer Sicht ist es daher unverzichtbar, in Lübeck in den Bereichen Wirtschaft und Wohnen qualitatives Wachstum zu ermöglichen sowie gut vernetzte Verkehrslösungen für alle Menschen zu schaffen.

2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten

In den letzten Jahren wurden in zum Teil aufwendigen Verfahren eine Reihe von strategischen Konzepten erarbeitet, die auf die Entwicklung Lübecks bis 2030 und darüber hinaus ausgelegt sind. Hier sehen wir die Ergebnisse aus dem Dialog LÜBECK:überMORGEN und daraus resultierend den Rahmenplan Innenstadt, die Fachkräfteinitiative der Wirtschaftsförderung, das Touristische Entwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK), den Hafenentwicklungsplan sowie die aktuelle Prognose für die Gewerbeflächenentwicklung. Diese Konzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und durch die Rahmenplanungen aufgenommen werden.

3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen

Die Unternehmen und die Beschäftigten erbringen einen maßgeblichen Anteil der Einnahmen der Hansestadt Lübeck. Die Stadt ist auch in Zukunft auf diese Einnahmen angewiesen, um finanziell handlungsfähig zu bleiben und die notwendigen Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung zu ergreifen. Vor diesem Hintergrund sollte es im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik mit ein.

Die häufigste Ursache für Standortverlagerungen von Betrieben ist die fehlende Erweiterungsmöglichkeit am bisherigen Standort. Ein attraktives Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten sind daher eine Investition in die bereits vorhandene Wirtschaft und dienen der Sicherung der Arbeitsplätze in der Region.

4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten

Die zunehmende Flächenkonkurrenz darf nicht zur Verdrängung einzelner Nutzungen führen. Wir beobachten, dass insbesondere Gewerbebestandorte zu Gunsten anderer Nutzungen aufgegeben werden (Beispiele: Nördliche Wallhalbinsel, Roddenkoppel). Gleichermaßen wird die Ausweisung neuer Gewerbegebiete in peripheren Bereichen schwieriger und sollte auch im Sinne des Flächensparens reduziert werden. Sollte es jedoch erforderlich sein, Gewerbeflächen aus Gründen einer positiven Stadtentwicklung anderen Nutzungen zuzuführen, müssen im Gegenzug adäquate Ausgleichsflächen für gewerbliche Nutzungen geschaffen werden.

5. Gewerbebrachen revitalisieren

Die Ressource Boden ist endlich. Wir brauchen daher neue Ideen und Instrumente, um brachfallende Standorte wieder in eine gewerbliche Nutzung zurückzuführen, und den Unternehmen ein attraktives Gewerbeflächenangebot bereitzustellen. Ein neuer Flächennutzungsplan und ein Verkehrsentwicklungsplan reichen dafür allein nicht aus. Sie können jedoch die Voraussetzungen für eine Revitalisierung schaffen, indem bestehende Gewerbegebiete nicht durch andere Nutzungen eingeschränkt werden. Darüber hinaus ist mit Beteiligung aller Stakeholder die Entwicklung und Erarbeitung eines Zielbildes für das Stadtbild Lübecks im Jahr 2040 erforderlich, in dem Arbeiten, Wirtschaften, Wohnen und Leben gleichermaßen unter Einhaltung der Klimaschutzziele möglich ist.

6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen

Grundsätzlich muss die Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung wesentlich zügiger, einfacher und besser abgestimmt erfolgen. Aktuell benötigt die Hansestadt für die Gewerbeflächenentwicklung rund 10 Jahre; die Revitalisierung bestehender, stadtnaher Flächen, wie das Schlachthofgelände und die Roddenkoppel, zieht sich ebenfalls schon über viele Jahre hin. Um die o.g. Entwicklungsimpulse und Chancen nutzen zu können und handlungsfähig zu bleiben, sollten die Planungsprozesse und die Fassung politischer Beschlüsse beschleunigt werden.

7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen

Ein qualitatives Wachstum sowie die erforderlichen Maßnahmen für den Klimaschutz und Klimaanpassungen erfordern Flexibilität und das Gehen neuer Wege. Die in den Szenarien skizzierten Maßnahmen, wie die Nachverdichtung, das „Bauen in die Höhe“ oder die energieeffiziente Ausstattung von Gebäuden, müssen beispielsweise mit den Anforderungen des Denkmalschutzes oder den Sichtachsen des UNESCO-Weltkulturerbes vereinbart werden. Aus Sicht der Wirtschaft ist hier in Zukunft eine größere Flexibilität in der Bauleitplanung und ein „Denkmalschutz mit Augenmaß“ erforderlich, um den Gebäudebestand und die jeweiligen Nutzungen zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Auch gehen wir davon aus, dass eine Nachverdichtung bestehender Gewerbebestandorte vor dem Hintergrund der Klimaresilienz nur in einem begrenzten Maße möglich sein wird. Daher wird es auch in Zukunft erforderlich sein, bedarfsgerecht neue Angebote für Unternehmen zu schaffen. Hierzu gehört auch die Überarbeitung unternehmensnotwendiger Nutzungsmöglichkeiten an Gewerbebestandorten, zum Beispiel das Wohnen am Ort der Arbeitsstätte.

8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen

Die Hansestadt Lübeck ist als Oberzentrum Mittelpunkt eines regionalen Verflechtungsraumes, der weit in das Umland hineinreicht. Gleichzeitig ist Lübeck ein bedeutsamer Bestandteil der überregionalen Verkehrsnetze – von der Metropolregion

Hamburg bis hin zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V). Das Verkehrsangebot und die Infrastruktur müssen daher einem breiten Spektrum an Anforderungen gerecht werden, um den wirtschaftlichen Funktionen der Stadt zu sichern und die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen reibungslos zu ermöglichen. Hierfür kann es keine pauschalen Lösungen geben, sondern es wird über einen längeren Zeitraum zu dynamischen Veränderungen und einem Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsformen kommen.

Aus Wirtschaftssicht ist und bleibt eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Betriebsstandorte für Beschäftigte, Kundenverkehr, Lieferverkehr und betriebseigene Fahrzeuge, insbesondere aber auch eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz der mit Abstand wichtigste Standortfaktor, gefolgt von der räumlichen Nähe zu Kunden/Laufkundschaft und der digitalen Anbindung. Im Mittelpunkt der künftigen Stadt- und Verkehrsplanung muss daher eine anforderungsgerechte und zeitgemäße Mobilität der Einwohner, der Güter und Dienstleistungen stehen. Dabei werden Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO₂-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.

Aufgrund der vielfältigen Anforderungen ergeben sich mehrere Grundsätze, die in den Planungen berücksichtigt werden müssen:

- Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern

Die bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen sowie die Unternehmensstandorte im Stadtgebiet müssen leistungsfähig an die Verkehrsnetze angebunden bleiben, um die Standortvorteile Lübecks im regionalen, überregionalen und internationalen Kontext nicht zu schwächen.

- Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen

Um verstärkt Güterverkehre auf die Schiene verlagern zu können, sollten die bestehenden Gleisanschlüsse der Unternehmens- und Hafenstandorte sowie die Reaktivierung von brach-liegenden Gleisanlagen im Stadtgebiet als Option gesichert werden. In diesem Kontext sollten die anstehenden Planungen für die Schienenanbindung des Fehmarnbelt-Tunnels berücksichtigt werden.

- Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern

Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vornherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (Batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.

Für die langfristige Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte braucht es vor weiteren Einschränkungen der Erreichbarkeit im ersten Schritt die Schaffung attraktiver zusätzlicher Mobilitätsangebote, einschließlich intelligenter Verkehrslenkungs-konzepte sowie die Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr. Eine bewusste Schlechterstellung einzelner Verkehrsträger ist gerade für ein Oberzentrum wie Lübeck abzulehnen, insbesondere, wenn sie mit einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte bzw. höherer Umweltbelastung durch Staus sowie Ausweichverkehren einhergehen.

- Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken

Der Wirtschaftsverkehr darf in der Stadt nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Die beispielsweise für das Baugewerbe, Handwerk und Anlieferungen oft unverzichtbaren

größeren Fahrzeuge müssen im Stadtgebiet – einschließlich der Innenstadt und der Stadtteilzentren wie z.B. dem Kernbereich von Travemünde – unmittelbar bis zum Einsatzort kommen und dort Park- bzw. Abstellmöglichkeiten nutzen können. Häufig ist es aufgrund des Volumens und Gewichts der zu befördernden Materialien/Waren und der unmittelbar am Einsatzort benötigten Werkzeuge und Gerätschaften nicht möglich, den Transport „auf der letzten Meile“ auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.

- City-Logistik ausprobieren

Der Gedanke eines MikroLogistik-Hubs für ansässige Gewerbebetriebe in der Lübecker Altstadt sollte zunächst auf experimenteller Ebene ausprobiert werden, bevor dafür Flächen langfristig im Flächennutzungsplan gebunden werden. Hintergrund ist, dass die Lübecker Innenstadt sicherlich Potenziale dafür aufweist, es aber auch eine Reihe von Warenanlieferungen gibt, für die solche Konzepte nicht geeignet sind. City-Logistik-Konzepte sollten derart ausgelegt sein, dass sie den innerstädtischen Einzelhandel sowie weitere, dort ansässige Unternehmen positiv befördern, statt diese zu schwächen.

9. Digitalisierung vorantreiben

Neben der verkehrlichen Erreichbarkeit gehört die digitale Anbindung der Betriebsstandorte und der Haushalte zu einer Selbstverständlichkeit. Alle Lübecker Wohngebiete und Gewerbeflächen müssen vollständig mit einer leistungsfähigen Breitbandanbindung und auf Glasfaser basierten Anschlüssen ausgestattet werden, um weiterhin für die Unternehmen attraktiv zu bleiben.

10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen

Sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Verkehrsentwicklungsplan werden für das Gebiet innerhalb der Stadtgrenze aufgestellt. Gleichwohl müssen die Verflechtungen mit dem angrenzenden und weiteren Umland sowie die Mobilität der Menschen über die Stadtgrenzen hinweg bei der Erarbeitung berücksichtigt werden.

Schon heute pendeln täglich rund 50.000 Menschen aus den umliegenden Kreisen und Gemeinden in die Hansestadt, um zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu gelangen (Quelle: Pendlerportal der Metropolregion Hamburg). Und auch umgekehrt sind viele Unternehmen in der Umgebung Arbeitsort für die Lübecker Bevölkerung. Als Oberzentrum nimmt Lübeck wichtige Versorgungsfunktionen für die Region wahr.

Aus unserer Sicht kann daher die künftige Entwicklung Lübecks nur gemeinsam mit dem Umland gedacht und gestaltet werden. Denkbar wäre eine gemeinsame Strategie, die sich auf die Wohnungsbau-, Gewerbeflächen- und Verkehrsentwicklung erstreckt. Dabei sollten Themen wie z.B. interkommunale Gewerbegebiete und Stadtgrenzen überschreitendes ÖPNV-Angebot erörtert und zur Umsetzung gebracht werden.

Fortlaufende Beteiligung sicherstellen

Gerne hätten wir uns noch ausführlicher mit diesem wichtigen und komplexen Thema beschäftigt als es die Frist zur Abgabe der Stellungnahme zugelassen hat. Wir hoffen auf eine weitere konstruktive Diskussion unter allen Beteiligten und mit allen Verantwortlichen zu unserer gemeinsamen Herausforderung für Lübeck: Klimaschutz und Wirtschaftswachstum möglichst gut und sich gegenseitig fördernd in Einklang zu bringen.

Wir erwarten daher während der Erarbeitung der Planwerke eine kontinuierliche Beteiligung, die über die TöB-Beteiligung hinausgeht.

Zusammenfassung der Forderungen

- A. Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.
- B. Lübeck innerhalb des zentralörtlichen Systems als Oberzentrum weiterentwickeln, um das finanzielle Rückgrat für Klimaschutz und -anpassung zu sichern.
- C. Wachstumsimpulse aufnehmen und durch den Flächennutzungsplan und den Verkehrsentwicklungsplan attraktive Rahmenbedingungen schaffen.
- D. Bestehende Entwicklungskonzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und die darin festgelegten Maßnahmen in die Rahmenplanungen aufgenommen werden.
- E. Ein attraktives, klimaresilientes Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten schaffen, um die vorhandene Wirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze in der Region zu sichern.
- F. Bestehende Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen müssen erhalten bleiben und klimaresilient entwickelt werden.
- G. Brachfallende Standorte müssen revitalisiert werden.
- H. Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren bei der Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung.
- I. Die Lagegunst und die Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil für Unternehmen sichern.
- J. Potenziale für Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene nutzen.
- K. Erreichbarkeit Lübecks sichern.
- L. Wirtschaftsverkehre nicht unverhältnismäßig einschränken.
- M. City-Logistik ausprobieren.
- N. Flächendeckende digitale Breitband-Anbindung vorantreiben.
- O. Künftige Entwicklung Lübecks gemeinsam mit dem Umland gestalten, interkommunale Gewerbegebiete und ein Stadtgrenzen-überschreitendes ÖPNV-Angebot entwickeln.
- P. Wirtschaftsakteure über die TöB-Beteiligung hinaus bei der Erarbeitung der Planwerke beteiligen.

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH, Falkenstraße 11, D-23564 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
[REDACTED]
[REDACTED]
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Falkenstraße 11
D-23564 Lübeck
Tel.: [REDACTED]
Fax: [REDACTED]
www.luebeck.org

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen
[REDACTED]

Datum
28.10.2021

Sehr geehrte [REDACTED],

mit Bezug auf die ausführliche Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- Handwerkskammer Lübeck,
- Kreishandwerkerschaft Lübeck,
- Kaufmannschaft zu Lübeck,
- Technikzentrum Lübeck,
- Lübeck Management
- und der Wirtschaftsunioren Lübeck,

der sich die Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH und die KWL GmbH inhaltlich anschließen, möchten wir einige Punkte hervorheben, die im Sinne einer wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck zu berücksichtigen sind.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Ausweisung neuer Gewerbe- aber auch Wohnbauflächen unabdingbar ist. Durch die Mitarbeit in gemeinsamen Arbeitskreisen (Raum für Wirtschaft im Hansebelt mit den Nachbarkreisen Ostholstein, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg) zur Erarbeitung eines neuen Gewerbeflächenleitfadens und zur Abstimmung der Gewerbeflächenbedarfe im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans sowie zusammen mit LPA, FB 3 und FB 5 zur Vorprüfung neuer Gewerbe- und Wohnbauflächen im Rahmen der Neuaufstellung des FNP der Hansestadt Lübeck sind Ihnen die Randbedingungen (GE-Flächennachfrage im Zeitraum 2014 -2019 zwischen 60 bis rd. 100 ha pro Jahr, Corona-bedingte Abnahme 2020 auf 63,5 ha und Stand September 2021 rd. 45 ha / GE-Flächenverfügbarkeit in Lübeck geht aktuell gegen 0) und die Ziele bei der Flächenbelegung bekannt. Die Bedarfe sind in der aktuellen Gewerbeflächenprognose dokumentiert.

Alleine durch Nachverdichtung oder die Sanierung alter Gewerbebestände / Brachflächen werden wir der vor allem aus dem Bestand resultierenden Gewerbeflächennachfrage nicht entsprechen können. Auch für größere Ansiedlungen bzw. Umsiedlungen aus dem Bestand oder Flächenbedarfe im Zusammenhang mit der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung wird seitens der Wirtschaft Vorsorge bei der Bereitstellung geeigneter Gewerbeflächen erwartet.

[REDACTED]

Wir plädieren jedoch dafür, zukünftige Standorte und Nutzungen im Vorwege zu klassifizieren, so dass z. B. dringend notwendige Entwicklungen im Bereich der Universität / Hochschule / UKSH / Hörgeräteakustiker Akademie / Technikzentrum Lübeck im Sinne einer „Ein-Campus-Lösung“ oder ergänzend an einer zukünftigen Entwicklungsachse in Richtung Blankensee verortet werden. Große Flächen für Produktions-, Großhandels-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen sollen an verkehrlich gut erreichbaren Standorten in Autobahnnähe konzentriert werden (z.B. Gewerbepark Semiramis 1. und 2. Bauabschnitt). Bestehende Gewerbegebiete sollen maßvoll ergänzt werden, so dass auch dort der Nachfrage für Handwerksbetriebe entsprochen werden kann.

Seit Jahren weist die Wirtschaftsförderung darauf hin, dass insbesondere im Stadtteil Travemünde Bedarf für die Verlagerung von Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen besteht, dem dringend Rechnung getragen werden muss.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck betreut seit vielen Jahren zwei für die Lübecker Wirtschaft sehr bedeutende Branchencluster (foodRegio für die Lebensmittelwirtschaft und logRegio für die Logistik- und Hafenwirtschaft). Dabei steht seit einiger Zeit auch die clusterübergreifende Gewinnung von Fachkräften im Fokus, so dass auch in dieser Hinsicht dafür Sorge getragen muss, dass um- und ansiedlungswillige Fachkräfte entsprechenden Wohnraum finden können.

Aus verkehrlicher Sicht weisen wir auf die dringend erforderliche Verbindungsspanne zwischen Berliner Allee und Mönkhofer Weg hin. Mit deren Realisierung könnten viele Umwegfahrten im Stadtteil St. Jürgen im Zusammenhang mit den Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie dem Campus-Center im Hochschulstadtteil sowie Schleichverkehre im dicht bebauten Bereich Kalkbrennerstraße / Röntgenstraße / Billrothstraße / Robert-Koch-Straße vermieden bzw. reduziert werden.

Aus Sicht der KWL GmbH als Erschließungsträgerin für Gewerbe- und Wohnbauland möchten wir unsere Bereitschaft und Verantwortung unterstreichen, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung neuer Bauflächen am Gesamtziel einer klimafreundlichen Stadtentwicklung mitzuarbeiten. Dementsprechend wird die KWL GmbH z.B. die Entwicklung des neuen Gewerbeparks „Semiramis“ gemäß DGNB zertifizieren lassen.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck setzt bereits in enger Abstimmung mit der Verwaltungsspitze das in den vergangenen Monaten erarbeitete Kommunikationskonzept für die Hansestadt Lübeck um. Dabei geht es neben der Ansprache von Fachkräften in Kooperation mit in Lübeck ansässigen Unternehmen auch explizit um die Gewinnung von Gründer:Innen, neuen Unternehmen und Investoren. Um gegenüber diesen Zielgruppen lieferfähig zu bleiben, ist die Ausweisung neuer GE- und Wohnbauflächen sowie die entsprechende Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur unabdingbar.

Mit freundlichen Grüßen



Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Stellungnahme der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) schließt sich vollinhaltlich der „Gemeinsamen Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen“ an. Der Hafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Hansestadt. Als einer der großen Arbeitgeber ist auch die LHG an einer Stadtentwicklung interessiert, die Lübeck Wohlstand und Lebensqualität erhält. Dabei schließen sich Wirtschaft, Wohnen und Tourismus nicht gegenseitig aus.

Als der größte Hafenbetreiber in Lübeck hat die LHG ein hohes Interesse an den Perspektiven für die zukünftige Entwicklung ihrer Hafenstandorte in Lübeck und Travemünde und damit für die Zukunft des Gesamtunternehmens. Ein 24/7-Betrieb, d.h. ein Betrieb rund um die Uhr, muss sichergestellt bleiben. Soweit der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan auch hafenspezifische Belange berühren, sollten folgende Punkte berücksichtigt werden.

Hafenumschlag ist ein flächenintensives Geschäft, das neben den erforderlichen Betriebsflächen innerhalb und außerhalb des Hafengeländes (Vorstau- und Bereitstellungsflächen für einen geordneten Lkw-Verkehr) auch Freiflächen für künftige Expansionen voraussetzt. Dies gilt insbesondere, um das prognostizierte Mengenwachstum mit den damit verbundenen Ladungsströmen in stärkerem Maße über die umweltschonenden Verkehrsträger See, Schiene und Binnenwasserstraße abzuwickeln und damit die Straße zu entlasten. Die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsketten erfordert zusätzliche Vorstauflächen.

Die weitere Entwicklung der Bahnverkehre wird eine Ausdehnung des Kombiterminals von Baltic Rail Rate erfordern. Auch die künftige Bereitstellung von Infrastruktur für alternative Energien (Landstrom, LNG, Wasserstoff) erfordert Flächen. Schließlich sollten hafennah ausreichende Gewerbeflächen ausgewiesen werden, um die Ansiedlung von Unternehmen mit Hafenbezug und verbundenen logistischen Dienstleistungen zu ermöglichen (Logistikzentren). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle Maßnahmen, die im Hafenentwicklungsplan aufgeführt sind, auch ausführbar sein müssen.

Diese Forderung schließt die Verpflichtung der LHG ein, die vorhandenen Flächen durch organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen unter Einsatz der Digitalisierung optimal und umweltschonend (Luft, Lärm) zu nutzen und Flächen nur insoweit zu beanspruchen, wie es für einen ordnungsgemäßen Betrieb und die Geschäftsentwicklung unerlässlich ist. Die eigenen Umschlaggeräte sollen zunehmend auf alternative Antriebe umgestellt werden.

Das Hafengeschäft setzt schließlich eine ausreichende infrastrukturelle Anbindung der ein- und ausgehenden Verkehre voraus. Dies gilt in besonderem Maße für die Verkehrsträger Straße und Schiene. Im Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) kann der Lübecker Hafen auf Sicht seine Funktion als Logistik-Hub nur wahren, wenn er die Möglichkeit erhält, durch die sog. „Nordkurve“ an den veränderten Ladungsströmen im intermodalen Verkehr zu partizipieren. An diese Schienenverbindung muss vor allem der Skandinavienkai direkt und ohne Rangieraufwand angeschlossen sein.



Stellungnahme der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH zu den Szenarien im Rahmen des Stadtentwicklungsdialoges Lübeck übermorgen

Kontext Unternehmensstrategie

Die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH ist mit 8.500 eigenen und 400 verwalteten Mietwohnungen im gesamten Stadtgebiet der größte und vielseitigste Vermieter in der Hansestadt Lübeck. Als Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck und als städtisches Wohnungsunternehmen beschäftigen wir uns bei der Weiterentwicklung des Immobilienbestandes und der zugehörigen Infrastrukturen intensiv mit den Themen Stadtentwicklung und Stadterneuerung. In den letzten Jahren haben die Anforderungen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der nachhaltigen Energieversorgung sowie der lokalen Mobilitätswende an unsere Arbeit deutlich zugenommen.

Seit der Jahrtausendwende hat die Revitalisierung von Wohnquartieren der Nachkriegsjahrzehnte durch grundlegende Modernisierungen sowie durch Abbrüche und Ersatzneubauten, z.B. in den Lübecker Stadtteilen Buntekuh, Kücknitz und Moisling, das Baugeschehen der TRAVE wesentlich bestimmt. Hinzu kamen neue Wohnbauten auf ehemals anders genutzten Flächen im Stadtgebiet, z.B. auf dem ehemaligen Großparkplatz Baggersand. Auch für die Zukunft setzt die Unternehmensstrategie der TRAVE auf Bestandserneuerungen in eigenen Quartieren, die Nachverdichtung in integrierten Lagen sowie auf die Umnutzung von Flächen für Wohnzwecke im engeren Siedlungsgebiet Lübecks (Flächenrecycling). Konkrete Planungen dafür sind vorhanden. Neuentwicklungen auf der sog. „grünen Wiese“, wie noch in den 2000er Jahren das von der TRAVE erworbene und entwickelte Wohngebiet Bornkamp, schließen wir im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklung künftig aus, zumal diese eine zusätzliche und kostenaufwändige Infrastruktur (z.B. Erschließungen, Kindertagesstätten) erfordern, die mit dem Ziel des bezahlbaren (Miet-)Wohnens immer schwerer vereinbar ist.

Lübeck übermorgen

Wohnen: Wir glauben an eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung Lübecks in den nächsten Jahren und Jahrzehnten und gehen in Folge von einer Stabilisierung bzw. einer weiteren leichten Steigerung der Zahl der Einwohner:innen, der Haushalte und damit der Wohnungsnachfrage aus. Ein attraktiver Wirtschaftsstandort erfordert einen Wohnungsmarkt mit guten Angeboten für unterschiedliche Wohnbedürfnisse und Einkommensverhältnisse. Dafür sind nach unserer Auffassung die Grundlagen und erforderlichen Flächenausweisungen für den Zubau aber bereits heute vorhanden bzw. in unmittelbarer planerischer Vorbereitung (dokumentiert im Wohnungsmarktbericht 2020). In den Lübecker Bestandsquartieren sind aus unserer Sicht zudem ausreichend Potentiale für qualitative und quantitative Nachverdichtungen vorhanden, um innovative Wohnformen - auch im Eigentum - im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zu ergänzen. Als Beispiel sei hier das Wohnquartier Roter Hahn in Kücknitz genannt. Eine über den im Wohnungsmarktbericht dokumentierte hinausgehende Ausweisung größerer Wohnbauflächen, gerade im Außenbereich, halten wir in einem neuen Flächennutzungsplan nicht für erforderlich.

Verkehr: Viele unserer Mieter:innen verfügen über keinen eigenen PKW und nutzen den ÖPNV und das Fahrrad als ihr tägliches Verkehrsmittel. Wir versuchen daher, unsere Bestandsstrategie an den ÖPNV-Angeboten und Planungen auszurichten (z.B. Wohnungsbau an den Bahnhaltetpunkten Kücknitz und

Moisling). Insofern begrüßen wir die Initiative für eine Regio-S-Bahn Lübeck und eine Orientierung künftiger städtebaulicher Verdichtungen in direkter Nachbarschaft der potentiellen Haltepunkte. Dies auch vor dem Hintergrund, dass für Neubauten (und auch bei umfassenden Modernisierungen) kostenaufwändige Stellplatzanlagen erstellt werden müssen, die die verbleibenden Grünanlagen um unsere Wohngebäude minimieren. Je schlechter die Anbindung oder Verkehrslage, umso mehr Stellplätze müssen vorgehalten werden.

Klimaresilienz: Im Jahr 2020 haben wir uns als TRAVE eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie gegeben und eine Nachhaltigkeitsmanagerin eingestellt. Bis 2022 werden wir einen Klimapfad für unseren Gebäudebestand erstellen und ein Konzept entwickeln, wie dieser bis 2045 klimaneutral umgebaut bzw. mit Energie versorgt werden kann und das Wohnen dennoch bezahlbar bleibt. Der Grad der Klimaresilienz der Wohnquartiere wird künftig an Bedeutung zunehmen. Hier sind die aufgelockerten Bestandssiedlungen der 1950er bis 1970er Jahre sogar im Vorteil gegenüber neuen, aufgrund hoher Grundstückspreise dichter bebauten Quartieren. Grünanlagen im direkten Wohnumfeld besitzen eine hohe Bedeutung für die Zufriedenheit und stellen damit auch einen wirtschaftlichen Wert bei der Vermietung von Wohnraum dar. Wir sind dabei, diese für eine erhöhte Klimaresilienz und zur Förderung der Artenvielfalt ökologischer zu gestalten und zu bewirtschaften. Ebenso passen wir Gebäudeplanungen an künftig zu erwartende Bedingungen an, z.B. durch Gründächer und Versickerungsflächen.

Szenarien: Bei aller wissenschaftlich unbestreitbaren Dringlichkeit, umfassend wirksame Klimaschutzmaßnahmen schnell und kompromisslos umzusetzen (*Szenario 4, Hart Backbord!*), ist und bleibt die wesentliche Aufgabe der TRAVE, Wohnraum für alle Lübecker:innen bezahlbar zu halten und Nachbarschaften sozial stabil zu gestalten. Wir sind daher der Auffassung, dass das **Szenario 3 (Beidrehen)** gegenwärtig am ehesten geeignet ist, Lübeck effektiv und mit breiter gesellschaftlicher Mehrheit auf einen nachhaltigen Weg zu bringen und damit letztlich erfolgreicher zu sein als mit harten Einschnitten, die Menschen zurücklassen und die Stadtgesellschaft potentiell spalten. Wir sind gern bereit, diesen ambitionierten Weg als Wohnungsunternehmen und als Sanierungsträger der Stadt mitzugestalten und durch konkrete Projekte in unserem Gebäudebestand und in unseren Wohnquartieren Verantwortung zu übernehmen.

Lübeck, 10. September 2021, [REDACTED]

LÜBECKER BAUVEREIN eG
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Stadtplanung und Bauordnung

Mühlendamm 12
23552 Lübeck



Ansprechpartner

Telefon

E-Mail

Datum

6. Oktober 2021

Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs

Sehr geehrter [REDACTED],


da der Stadtentwicklungsdialog bereits am 12.08.2021 mit der Auftaktveranstaltung im Schuppen 6 gestartet ist, lässt sich vermuten, dass der IPCC-Bericht des Weltklimarates der Vereinten Nationen vom 09.08.2021 keinen Einfluss mehr auf die aufgezeigten Szenarien hatte.

Der Klimanotstand ist real, Menschen gemacht und wird von wissenschaftlicher Seite nicht in Frage gestellt. Laut den Hauptaussagen des IPCC-Berichtes (https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-WGI.pdf), „wird eine globale Erwärmung von 1,5 °C und 2 °C im Laufe des 21. Jahrhunderts überschritten werden, es sei denn, es erfolgen in den kommenden Jahrzehnten drastische Reduktionen der CO₂- und anderer Treibhausgasemissionen“ wobei „zumindest netto Null CO₂-Emissionen erreicht werden müssen“. Unabhängig davon hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck bereits am 23. Mai 2019 den Klimanotstand festgestellt und betont, dass weitere kommunale Maßnahmen zum Klimaschutz zwingend erforderlich sind. Vor diesem Hintergrund ist fraglich, in wie weit die ersten Szenarien eine Option sind. Es wäre wünschenswert gewesen, für jedes Szenario die daraus resultierenden CO₂-Emissionen im Abgleich mit den politisch und gesetzlich geforderten Einsparungen plakativ darzustellen.

Als genossenschaftliches Wohnungsunternehmen stehen wir seit Jahrzehnten für urbanes, soziales Wohnen bei hoher Aufenthaltsqualität und gelebter Nachbarschaft. In den vergangenen Jahren verstärkt auch für Mobilitätsangebote in den Quartieren und nachhaltiges Bauen und Sanieren. Noch scheitern einige der nachhaltigen Ideen an fehlenden Umsetzungsmöglichkeiten, sei es durch Bundes- und Landesgesetzgebung (z. B. Mieterstrom), unterschiedliche oder widersprüchliche Zielsetzungen in den einzelnen Bereichen der Hansestadt Lübeck (z. B. Verkehr, Nachverdichtung), noch fehlendes Know-how bei den Partnern (z. B. Quartierslösungen für E-Mobilität, Photovoltaik) oder daraus resultierend noch an der fehlenden Wirtschaftlichkeit (Förderung). Das gemeinsame Ringen um nachhaltige Lösungen hat in den vergangenen Jahren jedoch deutlich zugenommen und könnte durch ein klares Statement der Stadt (und des Landes bzw. Bundes) weiter verstärkt werden.

Seite 1 von 2

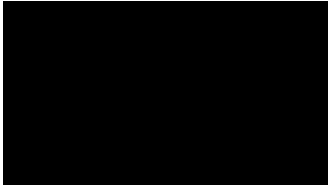


 LÜBECKER BAUVEREIN eG
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Szenario C mit Aspekten aus D (insbesondere hinsichtlich der Beschränkung des Verkehrs in der Innenstadt) halten wir für den erstrebenswerten Zielkorridor, wenn nicht zur Umsetzung geboten.
Für die wohnungswirtschaftliche Umsetzung stehen wir als lokales und der Hansestadt Lübeck verbundenes Unternehmen gerne als verlässlicher Partner zur Verfügung.

Freundliche Grüße

LÜBECKER BAUVEREIN
eingetragene Genossenschaft



Stadtverkehr Lübeck GmbH, Ratekauer Weg 1-7, 23554 Lübeck

Hansestadt Lübeck
[REDACTED]

Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

14.09.2021 [REDACTED]

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [REDACTED],

wir danken Ihnen für Ihre Einladung, eine schriftliche Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialoges zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung anlässlich der Neuauflistung des Flächennutzungsplans sowie des Verkehrsentwicklungsplans abzugeben.

Als hundertprozentig kommunales Unternehmen und als der Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck schätzen wir die Möglichkeit der Beteiligung bei einem so wichtigen und strategisch bedeutenden Thema sehr.

Wir sind von der Hansestadt Lübeck mit dem Busverkehr und dem Fährverkehr in Lübeck und Travemünde betraut. Mit mehr als sechshundert Mitarbeiter:innen sorgen wir dafür, dass etwa 200 Busse ca. 30 Millionen Menschen und vier Fähren über fünf Millionen Fahrgäste jährlich sicher ans Ziel bringen.

Wir halten es für unbedingt erforderlich, dass die Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck auf städtebaulicher Ebene bereits heute nach einem klaren Zielbild erfolgt, um jetzt bereits die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Klimaschutzziele der Hansestadt Lübeck erreicht werden können.

Stadtverkehr Lübeck GmbH
Ratekauer Weg 1 - 7, Lübeck
Telefon: 0451/888-0
Telefax: 0451/888-2706
www.stadtverkehr-luebeck.de

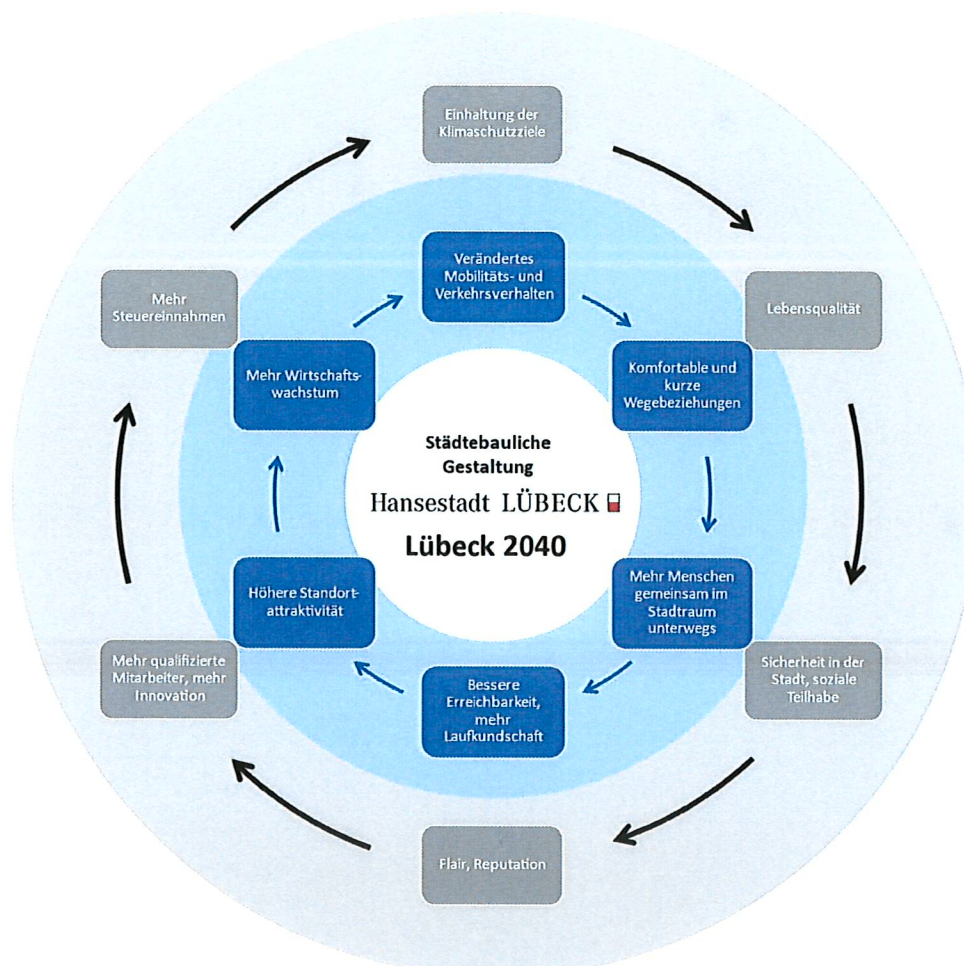
Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel: Haltestelle Ratekauer Weg – Linie 7 oder Haltestelle Sereetzer Weg - Linie 3



2. Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote und ÖPNV haben einen relevanten volkswirtschaftlichen Nutzen für eine Stadt und eine Region.

Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote sind im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich und äußerst selten kommerziell zu betreiben.² Daher ist es üblich, dass Aufgabenträger, hier die Hansestadt Lübeck diese – je nach den gesetzlichen Möglichkeiten – beauftragen und betrauen. Dies dient dem Wohle der Allgemeinheit. Der Standort gewinnt an Attraktivität, von der letztendlich alle – Menschen, Einrichtungen und Unternehmen – gleichermaßen profitieren.

Abbildung 1: Mehrdimensionaler Einfluss einer langfristigen städtebaulichen Gestaltung, die auf ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten abzielt - Entwurf.



² Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007



Von geteilten öffentlichen Mobilitätsangeboten profitieren nicht nur die Nutzer:innen, es sind auch:

- Alle Wirtschaftsunternehmen, Geschäfte, Handel
- Gastronomie, Kultureinrichtungen und sonstige Einrichtungen
- Arbeitgeber, Schulen
- Menschen: Arbeitnehmer:innen, Kinder, Senior:innen, Familien, Frauen, alle Bewohner:innen und Besucher:innen der Hansestadt Lübeck

Es ist wichtig zu erkennen, dass von dem Angebot an öffentlich geteilten Mobilitätsformen ein volkswirtschaftlicher Vorteil über den einzelnen Kundenvorteil hinaus entsteht. Es gibt somit ein allgemeines wirtschaftliches Interesse an dem Angebot an öffentlicher geteilter Mobilität und es profitieren davon nicht nur die eigentlichen Kund:innen, sondern volkswirtschaftlich alle Unternehmen und Menschen in der Region.

Öffentlich geteilte Mobilität und das damit verbundene Verkehrs- und Mobilitätsangebot haben einen direkten Wohlfahrtseffekt auf eine Stadt und eine Region, über Lebensqualität, das Stadtbild und die Attraktivität. Dieser Umstand wird in der EU dadurch abgebildet und damit auch anerkannt, dass Kommunen den ÖPNV direkt an kommunale Verkehrsunternehmen beauftragen und aus dem Haushalt finanzieren können.³

Es ist somit erforderlich, bei der Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote die indirekten Effekte bei der wirtschaftlichen Betrachtung mitzuberücksichtigen und über neue Finanzierungsmöglichkeiten⁴, z.B. über eine Internalisierung der externen Kosten des ÖPNV-Angebotes, nachzudenken.

3. Gemischte, verdichtete Flächennutzungen sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Die Erreichung der Klimaschutzziele erfordert ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten in Lübeck und der Region, was zu einer Veränderung des Stadtbilds führt. Dazu müssen alle verantwortlichen und beteiligten Stellen an einem Strang ziehen.

Das bedeutet auch, dass es unbedingt notwendig ist, im Flächenentwicklungsplan Vorgaben zu machen, die eine Erreichung der Klimaschutzziele über geeignete Maßnahmen und Handlungsfelder grundsätzlich ermöglichen und die Voraussetzungen für eine Klimaneutralität im Jahre 2040 schaffen.

³ Ebenso.

⁴ civity_matters-No.4_Neue-Einnahmequellen-braucht-der-OePNV.pdf (Abruf 06.09.2021)

Es ist dabei wichtig, dass:

- eine Vermischung von Flächen mit unterschiedlichen Nutzungen stattfindet, so dass ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten einfach und komfortabel möglich ist. Dabei ist eine Innen- vor einer Außenentwicklung und die Entwicklung von nachhaltig konzipierten Quartieren anzustreben; Ziel ist nicht nur die „Stadt der kurzen Wege“ sondern auch die „Stadt der komfortablen Verbindungen“. Dies lehnt sich an das Konzept der „15-Minuten-Stadt“⁵ an.
- eine möglichst hohe Nutzungsdichte erreicht wird, damit die begrenzte Fläche innerhalb der Stadt bestmöglich genutzt wird. Die damit einhergehende hohe Bevölkerungsdichte ermöglicht effektive Mobilitätsangebote und einen hochwertigen ÖPNV;
- neue Mobilitäts- und Verkehrsangebote entwickelt werden und diese bevorzugt Flächen zur Verfügung gestellt bekommen;
- Flächen, die ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten nicht fördern, z.B. bestehende, versiegelte Flächen wie Parkplätze, umgewidmet werden, so dass ein motorisierter Individualverkehr unattraktiv wird;
- die Teile eines intermodalen Mobilitätsangebotes miteinander verzahnt werden;
- neue Wege, Lösungen und Finanzierungen für Verkehrs- und Mobilitätsangebote entwickelt und die Voraussetzungen geschaffen werden, dass diese umgesetzt werden können.

4. Die Funktion von Lübeck als überregional wichtiger Verkehrs- und Mobilitätsknotenpunkt sollte berücksichtigt und gestärkt werden.

Weiterhin empfehlen wir eine überregionale Entwicklung und Koordination von überregionalen Mobilitäts- und Verkehrsthemen, die die Funktion von Lübeck als Oberzentrum und logistischem Knotenpunkt im Norden berücksichtigen. Dies würde aus unserer Sicht den Aufbau von dafür geeigneten Strukturen für die Einbeziehung der Beteiligten erfordern.

Dabei ist die Logistik der Güterverkehre ebenso wichtig wie die Berücksichtigung von Ein- und Auspendlern und überregional reisenden Menschen.

⁵ Das Konzept der gemischte Flächennutzungen wird unter anderen in folgenden Videos dargestellt: <https://www.youtube.com/watch?v=McGyONofhi4>, <https://youtu.be/3w30HmKePjC> oder <https://youtu.be/jvk-BsHJgH4>

5. Neue Ansätze und neue Technologien werden im strategischen Zielbild für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 eine wichtige Rolle spielen.

Sie haben mit dem StadtentwicklungsdialoG eine notwendige Diskussion in die richtige Richtung angestoßen. Um ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten zu unterstützen und eine gemeinsame Grundlage zu schaffen, wäre – wie in anderen Städten⁶ - die Entwicklung eines Zielbildes für Lübeck für die Zukunft hilfreich. In diesem Zielbild würde deutlich, wie ein Lübeck im Jahr 2040 aussehen könnte, in dem die Klimaschutzziele erreicht sind und es würde aufgezeigt, wie die Klimaschutzziele erreicht werden können.

Wir plädieren außerdem dafür, bei einer Entwicklung eines strategischen Zielbildes für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 für Lübeck innovative Technologien (z.B. autonomes Fahren), moderne Angebotsformen (z.B. On-Demand- und Sharing-Angebote) und neue Ansätze in verschiedenen Bereichen, z.B. Finanzierung, zu nutzen. Es muss ein intelligentes Gesamtkonzept mit allen verfügbaren und zukünftigen Mobilitätsangeboten unter Einbeziehung neuer Technologien und möglicher Optionen erarbeitet werden.

6. Lübeck braucht Klimaschutz, wirtschaftliche Entwicklung sowie eine übergreifende und integrierende Zusammenarbeit beim Thema Fläche, Mobilität und Verkehr sowie die Nutzung aller Hebel, um im Jahr 2040 ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum zu sein.

Die Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele ist eine äußerst anspruchsvolle Herausforderung, weil sie Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild für alle Menschen erfordert. Daher ist eine neue Zusammenarbeit über alle Bereiche, Unternehmen und Gruppen hinaus notwendig.

Wir brauchen in Lübeck eine bewusste, nachhaltige und strategisch ausgerichtete Stadtentwicklung, die sich ihrer gestalterischen Bedeutung und ihrer Verantwortung für die Erreichung der Klimaschutzziele bewusst ist. Wir schätzen daher Ihre Initiative mit dem StadtentwicklungsdialoG sehr und wollen ausdrücklich dazu ermutigen, dass Sie und alle weiteren Verantwortlichen in Lübeck der Gestaltung der Zukunft Lübecks und der Einhaltung der Klimaschutzziele oberste Priorität einräumen.

⁶ Beispiele sind Köln [Die Stadtstrategie "Kölner Perspektiven2030+" - Stadt Köln \(stadt-koeln.de\)](#) oder Leipzig [INSEK Leipzig 2030, Broschüre, Teil 1](#) (Abruf 10.09.2021)

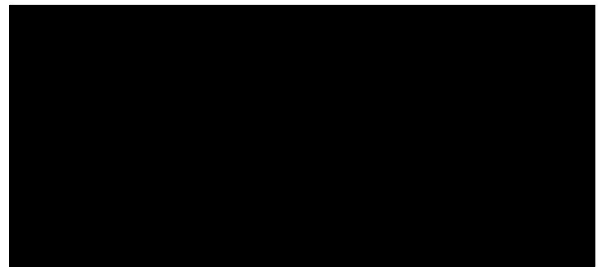
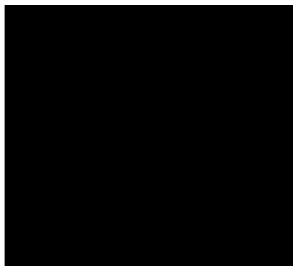


Als der kommunaler Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck sehen wir diese Weiterentwicklung auch als unsere Aufgabe an und unterstützen Sie gerne dabei, diese Ziele strategisch zu entwickeln und zu erreichen.

Gerne stehen wir für eine weitere Mitarbeit zur Verfügung und freuen uns auf den weiteren Fortgang der Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen

Stadtverkehr Lübeck GmbH





Stellungnahme im Stadtentwicklungsdiallog zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Hansestadt Lübeck

August 2021

Einleitung

Der rapide Klimawandel bedroht die Existenzbedingungen der gesamten Menschheit; davon sind auch die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Lübeck betroffen. Die notwendigen Maßnahmen zur Abwendung einer Klimakatastrophe werden allen Menschen deutlich spürbare Veränderungen ihrer Lebensweise abverlangen. Der ADFC Lübeck begrüßt deshalb ausdrücklich die Entscheidung der Hansestadt Lübeck, die notwendigen Beschlüsse im Dialog mit den Menschen in unserer Stadt zu treffen. Er dankt der Hansestadt auch dafür, dass sie ihm Gelegenheit gibt, als Kreisverband zu den erforderlichen Maßnahmen Position zu beziehen.

Nach übereinstimmender Ansicht der an der Stellungnahme beteiligten Mitglieder des AFC-Kreisverbandes Lübeck enthalten die Szenarien C und D des Stadtkonzepts Schritte in die richtige Richtung. Die darin enthaltenen Mobilitätsprognosen sind allerdings nicht nachvollziehbar abgeleitet. Deshalb skizziert die nachfolgende Stellungnahme ein weiteres Szenario für die Mobilitätsentwicklung, welches auf Prognosen relevanter Akteure und auf bereits ermittelten Korrelationen zwischen Angebotsqualität und Nachfrage basiert. Das Szenario benennt auch die damit verbundenen Auswirkungen.

Aktuelle Mobilität in Lübeck

Die letzte umfangreiche Mobilitätsenerhebung für Lübeck ist die Infas-Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017. Zudem wurde durch die Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 eine detaillierte lokale Datenerfassung vorgenommen. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1

Mobilität in der Hansestadt Lübeck 2017

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Durchschnittliche Wegelänge (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	6,698
Modal Split nach Wegen (%)	21	25	43	11	100
Wegezahl jährlich	48.232.036	57.419.090	98.760.835	25.264.400	229.676.361
Verkehrsleistung (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Modal Split HL Verkehrsleistung (%)	11,6	5,2	53,3	29,9	100,0

Der Modal Split nach Wegen entstammt der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die durchschnittliche Wegelänge und die Wegezahl sowie die daraus errechnete Verkehrsleistung entstammt der Lübecker Studie aus 2010, diese Daten wurden aber um den jährlichen deutschlandweiten Trend zwischen den MiD-Studien 2008 und 2017 korrigiert. Nach der Studie der Hansestadt Lübeck beträgt die durchschnittliche Verkehrsleistung je Einwohner*in und Jahr, hochgerechnet auf 2017, in Lübeck nur 6.994 km, etwas weniger als die Hälfte des Bundesdurchschnitts.

Abbildung 1

Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge 2010 (Hansestadt Lübeck)

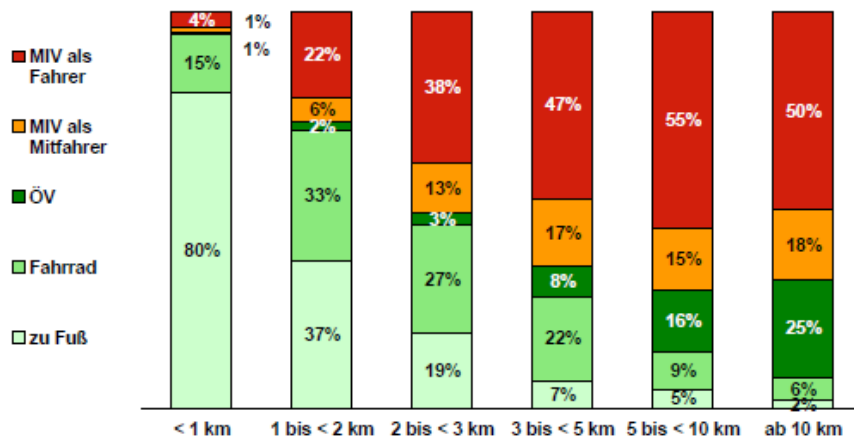


Abbildung 1 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl auch in Lübeck sehr stark von der zurückgelegten Distanz abhängt. Lediglich der MIV (Pkw und Krafträder) wird fast über das gesamte Distanzspektrum in wesentlichem Umfang genutzt. Der Schwerpunkt von Gehen und Radfahren liegt sehr klar auf den kurzen Distanzen, der Schwerpunkt des öffentlichen Verkehrs ebenso klar auf den langen Strecken.

Auswirkungen

Jedes Mobilitätsmuster hat vielfältige Auswirkungen. In dieser Stellungnahme werden die Effekte auf die Umwelt, die Gesundheit, den Zeitaufwand, und die kommunalen Finanzen untersucht.

Umwelteffekte

Tabelle 2 fasst Energieverbrauch, CO₂-Emission, Flächenverbrauch, und Lärm für die unterschiedlichen Verkehrsträger zusammen.

Tabelle 2

Umwelteffekte der Verkehrsträger

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Energieverbrauch (kwh / 100 Pkm)	0 (Pedelec 0,6)	0	41,0	14,3
CO ₂ -Emission (kg/100 Pkm)	0	0	10,5	3,7
Beförderungskapazität P/h je m Trassenbreite (MIV und Stadtbus 50 km/h)	2.882	2.732	1.000	Stadtbus 13.983 Regionalbahn 12.590
Lärm				

Beim Energieverbrauch und der CO₂-Emission wurde beim MIV ein Pkw mit 1,3 Insassen und einem Verbrauch von 6 l Super je 100 km zugrunde gelegt. Für den ÖV bestehen hierzu unterschiedliche Angaben; sie schwanken personenbezogen meist zwischen 25% (längere Distanzen) und 50% (Stadtverkehr) des MIV. Die Tabelle kalkuliert mit einem relativen Verbrauch von 35%. Die Berechnung der CO₂-Emission berücksichtigt noch keine aktuellen Dekarbonisierungsfortschritte. Insgesamt schneidet in diesen beiden Kategorien der MIV mit Abstand am schlechtesten und Gehen und Radfahren am weitaus besten ab; der zusätzliche Energieverbrauch von Pedelecs ist nur geringfügig. Der zusätzliche Nahrungsbedarf beim Gehen und Radfahren dürfte um eine kWh je 100 km liegen.

Der Flächenverbrauch des fahrenden Verkehrs ist der Kehrwert der Beförderungskapazität je Meter Trassenbreite. Zugrunde gelegt wurden die Trassenbreiten der technischen Regelwerke und die Sicherheitsabstände, die von den Verkehrsgerichten gefordert werden. Auch hier schneidet der MIV am schlechtesten ab; Fußgänger und Radfahrer bilden fast gleichauf das Mittelfeld, den weitaus geringsten Flächenbedarf hat der öffentliche Verkehr, sowohl im Stadtverkehr als auch auf längeren Strecken. Im ruhenden Verkehr belegt ein Pkw soviel Platz wie zwölf Fahrräder; öffentlicher Verkehr und Fußgänger sind in dieser Hinsicht konkurrenzlos günstig.

Bezogen auf die Verkehrsleistung wird öffentlichem Verkehr und MIV eine vergleichbare Lärmbelastung zugeschrieben. Fußgänger und Radfahrer verursachen praktisch keinen Lärm.

Gesundheit

Zahlreiche Untersuchungen haben sich in den letzten gut 20 Jahren mit der gesundheitsfördernden Wirkung von Gehen und Radfahren befasst. Hervorzuheben ist hier vor allem eine Metaanalyse aller relevanten Publikationen durch die WHO aus dem Jahr 2013. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 3.

Tabelle 3

Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl auf Sterblichkeitsrisiko und Lebenserwartung

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Sterblichkeitsrisiko (Änderung in %)	-25,9	-7,5	0	0
Lebenszeitverlängerung (Jahre)	3,7	1,1	0	0

Die Senkung des Sterblichkeitsrisikos ist abhängig von der zurückgelegten Entfernung. Zugrunde gelegt wurde eine wöchentliche Radfahrleistung von 42,6 Kilometern bzw. eine wöchentliche Gehstrecke von 16,5 Kilometern; beides entspricht der durchschnittlichen Leistung von Menschen, die in Deutschland zumindest annähernd täglich gehen bzw. Rad fahren. Der assoziierte Lebenszeitgewinn wurde mithilfe von Sterbetafeln ermittelt. Trotz des sehr geringen Unfallrisikos konnte für den öffentlichen Verkehr keine signifikante Minderung des Sterblichkeitsrisikos gegenüber dem MIV festgestellt werden.

Der Einfluss auf die Krankheitshäufigkeit wurde ebenfalls in mehreren Studien untersucht. Er ist global etwas geringer als der Einfluss auf das Sterblichkeitsrisiko, bei den Diagnosegruppen Herz-/ Kreislauferkrankungen und Krebserkrankungen ist er aber höher als beim Sterblichkeitsrisiko. Diese beiden Diagnosegruppen verursachen in Deutschland 70% der Todesfälle.

Zeitaufwand

Der Zeitaufwand für einen Weg ist nicht streng proportional zur zurückgelegten Strecke und wurde deshalb für vier unterschiedliche Distanzen ermittelt. Neben der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit ist beim Gehen und Radfahren auch der Zugewinn an disponibler Lebenszeit zu berücksichtigen, beim öffentlichen Verkehr die Wegezeiten zu bzw. von den Haltestellen und die fahrplanbedingten Wartezeiten.

Tabelle 4

Zeitaufwand für unterschiedliche Distanzen und Verkehrsmittel

Zeitaufwand 1 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bus	Bus + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	30,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	4,0	15,0	2,0	3,0	3,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	7,3	5,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	-3,3	9,5	2,0	20,7	17,1

Zeitaufwand 5 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bus	Bus + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	35,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	20,0	75,0	8,6	15,0	15,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	36,5	27,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	-16,5	47,5	8,6	32,7	29,1

Zeitaufwand 20 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	50,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	80,0	300,0	24,0	20,0	20,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	33,1	263,9	24,0	61,6	25,8

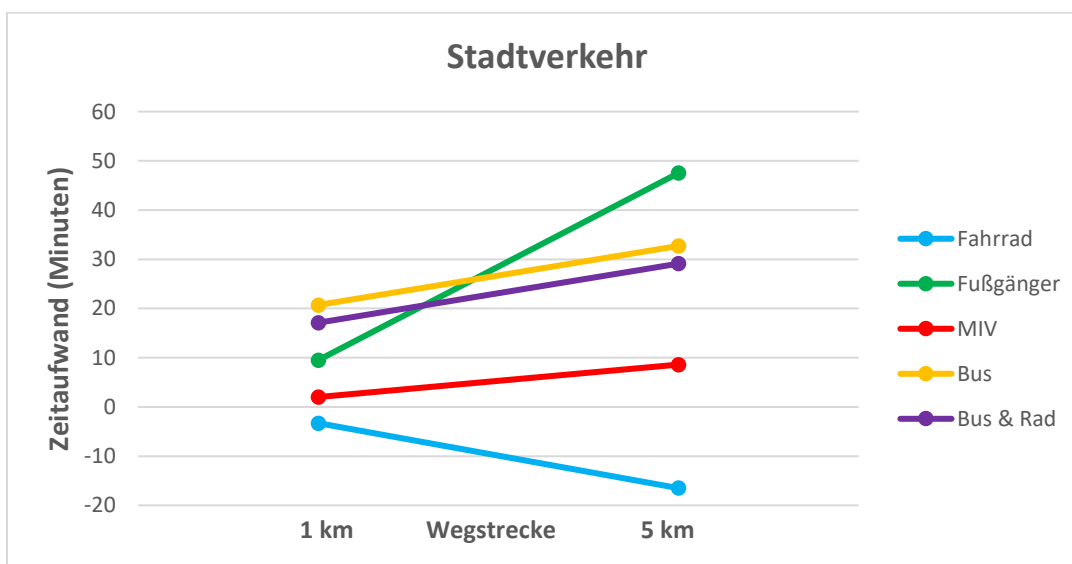
Zeitaufwand 50 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	60,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	200,0	750,0	50,0	50,0	50,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	153,1	713,9	50,0	91,6	55,8

Der streckenbezogene Zugewinn disponibler Lebenszeit durch Gehen und Radfahren wurde mittels Division des Lebenszeitgewinns (12 Stunden je Tag) täglicher Nutzer*innen durch die bei 60-jähriger Anwendung insgesamt zurückgelegte Strecke berechnet. Angenommen wurden 10 Wege wöchentlich. Für Radfahrer und Fußgänger ist spätestens bei einer Distanz von 20 km je Weg die maximale Minderung des Sterblichkeitsrisikos erreicht; für längere Strecken gibt es keine Daten. Für den MIV wurde eine kontinuierliche Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit bei längeren Strecken angenommen. Für den öffentlichen Verkehr wurde beim Stadtbus (Distanzen 1 und 5 km) ein Einzugsgebiet von 200 m um die Start- und Zielhaltestelle angenommen, bei der Regionalbahn (Distanzen 20 und 50 km) ein Einzugsgebiet von 2 km Radius. Angenommen wurde für Bus und Bahn ein Halbstundentakt, demzufolge eine durchschnittliche fahrplanbedingte Wartezeit von 15 Minuten.

Zusammengefasst unterscheiden sich die Ergebnisse je nach zurückgelegter Strecke beträchtlich. Abbildung 2 zeigt die Zeitbilanz für Wege im Stadtverkehr.

Abbildung 2

Wegezeitbilanz im Stadtverkehr



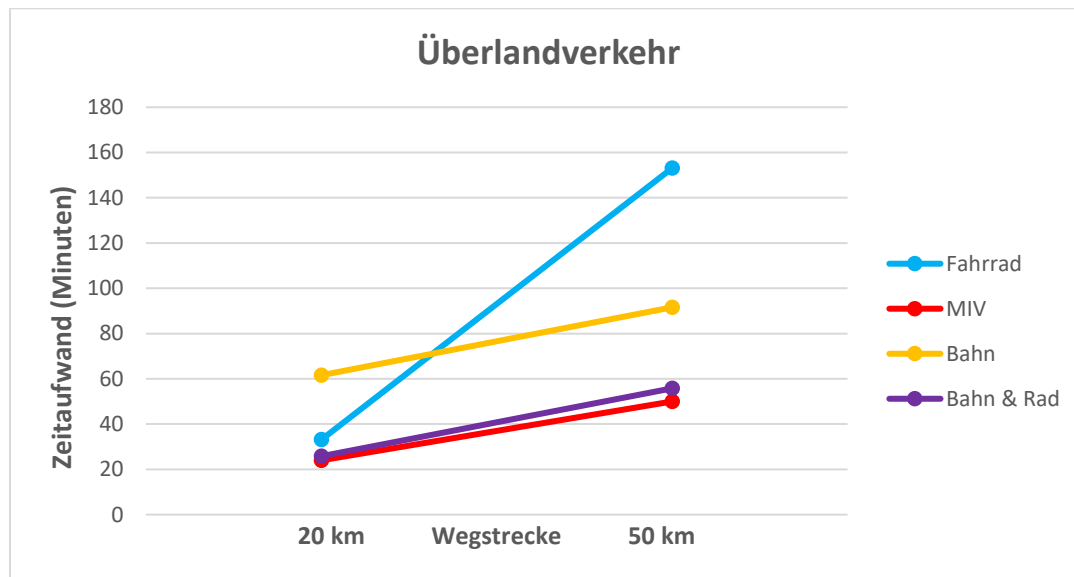
Auf den kurzen Strecken (1 und 5 km) schneidet der öffentliche Verkehr strukturbedingt schlecht ab; insofern ist die bereits erwähnte Fokussierung der Fahrgäste auf lange Distanzen als rationale individuelle Optimierung zu interpretieren. Auch unter Berücksichtigung der gesundheitsfördernden Wirkung ist Gehen bereits auf kurzen Distanzen mit einem deutlichen Zeitnachteil behaftet. Der MIV

schneidet auf beiden kurzen Distanzen gut ab, zumindest solange Staus und Parkplatzsuche den Zeitaufwand nicht steigern. Überraschend ist hier aber das Ergebnis des Radfahrens: auf beiden kurzen Distanzen ist der Zugewinn disponibler Lebenszeit sogar größer als die aufgewendete Fahrzeit.

Die Zeitbilanz im Überlandverkehr fasst Abbildung 3 zusammen.

Abbildung 3

Wegezeitbilanz im Überlandverkehr



Erst auf den längeren Strecken wird der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig; sehr auffällig ist, dass er deutlich an Attraktivität gewinnt, wenn er gut mit dem Radverkehr verknüpft ist. Gehen konnte aus Gründen der Skalierung nicht abgebildet werden; es ist auf diesen Distanzen mit einem extrem hohen Zeitaufwand verbunden und für tägliche Wege fast schon physisch unmöglich. Radfahren schneidet auf der 20 km-Strecke zwar schlechter ab als die Kombination Bahn + Rad, aber immer noch deutlich besser als die Bahn ohne Radnutzung. Der MIV hat auf beiden langen Distanzen den geringsten Zeitaufwand; im Vergleich zur Kombination Rad + ÖV ist der Zeitvorsprung aber auf beiden ausgewählten Distanzen nur gering.

Kommunale Wegekostenzuschüsse

Sommer (Universität Kassel) hat 2015 in einer aufwändigen Recherche die kommunalen Wegekostenzuschüsse in den Städten Bremen, Kassel, und Kiel ermittelt. Die Durchschnittswerte je 100 Personenkilometer zeigt Tabelle 5.

Tabelle 5

Kommunale Wegekostenzuschüsse in deutschen Großstädten

	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Zuschuss je 100 Pkm	0,80 €	7,80 €	3,10 €	6,50 €

In dieser Kategorie hat der Radverkehr das mit Abstand günstigste Ergebnis, teuer sind streckenbezogen vor allem Gehen und öffentlicher Verkehr. Tendenziell sind die ÖV-Kosten in

Bremen und Kassel (Straßenbahn) höher als in Kiel (Bus). Beim Kostenansatz für Fußgänger ist zu berücksichtigen, dass dieser auch Kosten für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität inkludiert.

Betrachte man alle untersuchten Kategorien, dann weist das Fahrrad im Vergleich der Verkehrsträger die mit Abstand günstigsten Auswirkungen auf. Lediglich auf langen Strecken lässt seine Eignung nach; hier ist aber die Kombination des Fahrrads mit einem verbesserten öffentlichen Verkehr schon unter Zeitaspekten mit dem MIV fast gleichwertig und unter Einbeziehung von Kosten-, Umwelt-, und Gesundheitsaspekten sowohl individuell als auch gesellschaftlich deutlich überlegen. Deswegen ist ein möglichst hoher Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen anzustreben, verbunden mit spürbaren Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und für Fußgänger.

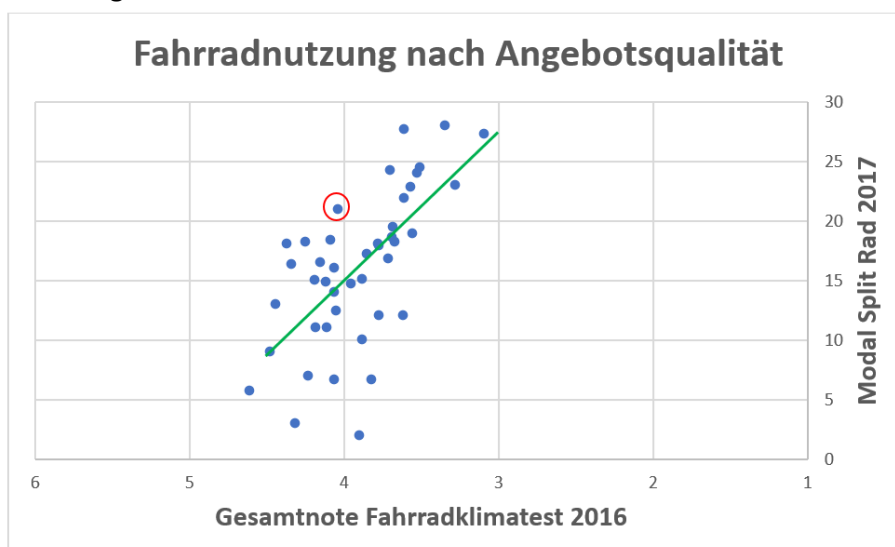
Potenziale

Für den öffentlichen Verkehr und für das Radfahren existieren Aussagen und Untersuchungen, aus denen Entwicklungsoptionen abgeleitet werden können. Allerdings divergieren diese Aussagen teilweise. So hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn eine Verdoppelung des Fahrgastaufkommens bis 2030 (gegenüber dem Stand vor der Corona-Pandemie) als Ziel formuliert; dagegen strebt Nah.SH im Entwurf zum Landesweiten Nahverkehrsplan nur ein Wachstum von 20% bis 2027 an. Als Kompromisslösung geht diese Stellungnahme von einem Zunahmepotenzial von 50% aus, das sich aus den oben genannten Gründen im Wesentlichen auf längeren Distanzen (Bahn und Regionalbus) realisieren lassen wird.

Untersuchungen zum Entwicklungspotenzial des Gehens sind dem ADFC nicht bekannt. Da Lübecks Gehwege – ähnlich wie die Radwege – häufig zu schmal und in einem schlechten baulichen Zustand sind, wird bei Verbesserung ein Wachstumspotenzial von 20% angenommen.

Deutlich besser ist die Datenlage für den Radverkehr. Als Qualitätsindikator wird alle 2 Jahre der ADFC-Fahrradklimatest durchgeführt. Lokale Erhebungen zum Modal Split des Radverkehrs erheben in mehrjährigen Abständen Infas mit der bereits erwähnten Studie „Mobilität in Deutschland“ sowie die TU Dresden mit ihrem Projekt SrV. Beide Institute haben 2017 ihre letzte Erhebung vorgenommen. Abbildung 4 zeigt die Fahrradnutzung zu diesem Zeitpunkt, gespiegelt gegen die zugrunde liegenden Qualitätsdaten aus dem ADFC-Fahrradklimatest 2016:

Abbildung 4



43 deutsche Städte > 100.000 Einwohner; Kreismarkierung: Hansestadt Lübeck
ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Zwischen der Benotung im Fahrradklimatest und der Fahrradnutzung besteht ein hoch signifikanter ($p < 0,001$), im vergebenen Notenbereich annähernd linearer Zusammenhang. Eine Verbesserung der Angebotsqualität um eine Schulnote steigert den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen um 12,5 Prozentpunkte.

Ausgehend von dieser Datenlage wird zunächst das Entwicklungspotenzial für den Radverkehr kalkuliert, in einem zweiten Schritt dann die wünschenswerten Verlagerungen zwischen den drei anderen Verkehrsträgern. Zugrunde gelegt werden Tabelle 1 sowie die folgenden Daten:

- 219.956 Einwohner*innen;
- Jahresstrecke je EW 6.994 km;
- 2,86 Wege je EW täglich.

Angenommen wird, dass sich die Bedingungen für den Radverkehr von der Note 4,04 (aus 2016) auf die Note 2 verbessern. Dies lässt eine Steigerung des Radverkehrsanteils um $2,04 * 12,5 = 25,5$ Prozentpunkte erwarten, also einen Anstieg des Modal Split von 21% auf 46,5%. Tabelle 6 zeigt den weiteren Rechengang.

Tabelle 6

Mobilitätsmuster durch gute Radfahrbedingungen

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	16,9	29,1	7,4	100,0
Wegelänge alt (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	
Wegezahll jährlich	106.799.508	38.885.080	66.882.338	17.109.435	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	1,7205	0,23702532	2,416981013	1,35578481	5,730291139
Verkehrsleistung (Pkm/a)	461.890.926	63.632.574	648.870.443	363.978.321	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	30,0	4,1	42,2	23,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	

Der Modal Split der übrigen Verkehrsträger verringert sich proportional zu ihrem bisherigen Anteil am Verkehrsaufkommen. Der Rechenwert „Relative Verkehrsleistung“ ergibt sich aus der Multiplikation von Wegelänge und Modal Split der einzelnen Verkehrsträger.

Analog werden im zweiten Schritt die genannten Steigerungen von Fußgänger- und öffentlichem Verkehr kalkuliert, jeweils zulasten des MIV. Tabelle 7 zeigt diesen Vorgang.

Tabelle 7

Mobilitätsmuster nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	20,3	22,0	11,2	100,0
Wegelänge alt (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	
Wegezahll jährlich	106.799.508	46.662.096	50.550.604	25.664.153	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	2,011051222	0,33246386	2,135288689	2,37711656	6,855920331
Verkehrsleistung (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	29,3	4,8	31,1	34,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,2	1,6	9,5	20,8	

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Im Vergleich zur aktuellen Mobilität (Tabelle 1) ergeben sich die folgenden Veränderungen:

Tabelle 8

Änderung des Mobilitätsmusters nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

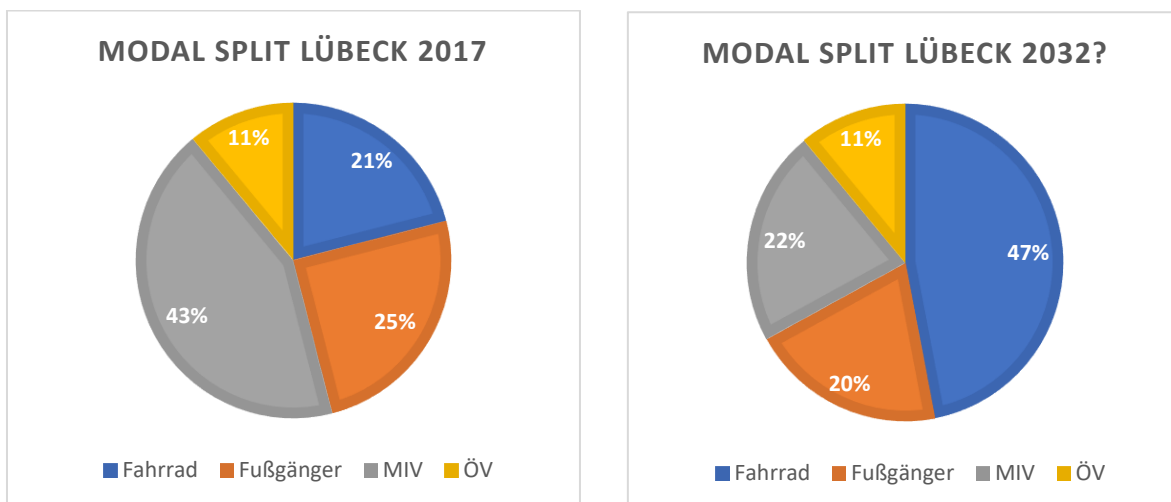
Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	25,5	-4,7	-21,0	0,2	0,0
Wegezahl jährlich	58.567.472	-10.756.994	-48.210.231	399.753	0
Verkehrsleistung (Pkm/a)	272.793.127	-5.786.505	-340.586.129	73.579.508	0
MS Verkehrsleistung (%)	17,7	-0,4	-22,1	4,8	0,0
Durchschnittliche Wegelänge (km)	0,5	0,2	1,2	2,6	

Durch die Verlagerung mittellanger Fahrten vom motorisierten Verkehr auf Gehen und Radfahren verlängern sich die durchschnittlichen Wegelängen aller Verkehrsarten. Beim Verkehrsaufkommen dominiert die starke Zunahme des Radverkehrs, der sich mehr als verdoppelt. Diese Änderung vollzieht sich vor allem zulasten des MIV, aber auch des Gehens. Für den ÖV ändert sich in dieser Kategorie wenig, bei der Verkehrsleistung wächst er aber deutlich an. Jährlich werden fast 50 Millionen Pkw-Fahrten überflüssig.

Abbildung 5 stellt das Mobilitätsmuster aus 2017 dem absehbar erreichbaren Mobilitätsmuster dieses Szenarios gegenüber.

Abbildung 5

Aktuelles und zukünftiges Mobilitätsmuster in Lübeck



Konsequenzen

Aus den Veränderungen des Mobilitätsmusters ergeben sich wiederum Änderungen in den eingangs erwähnten Kategorien Umwelt, Gesundheit, und kommunale Finanzen. Tabelle 9 fasst die Änderungen im Energieverbrauch zusammen.

Tabelle 9

Veränderung des Energieverbrauchs

Energieverbrauch	MIV	ÖV	Summe	Änderung
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	819.714.931	459.812.074	1.279.527.005	
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	479.128.802	533.391.582	1.012.520.384	-21%
Energieverbrauch 2017 (kWh)	336.083.122	65.753.127	401.836.248	
Energieverbrauch neu (kWh)	196.442.809	76.274.996	272.717.805	-32%

Die motorisierte Verkehrsleistung nimmt um 21% ab; durch die Umverteilung zwischen MIV und ÖV sinkt der Energieverbrauch im Personenverkehr sogar um 32%. Die CO₂-Emission kann und muss durch gezielte Dekarbonisierung noch stärker sinken; wegen der Akzeptanzprobleme im Kontext mit regenerativen Energien und der kritischen Rohstofflage z.B. für Batterien bleibt aber auch der Energieverbrauch ein sehr wichtiges Kriterium.

Durch die sinkende Verkehrsleistung des MIV und den absehbar sinkenden Pkw-Bestand wird es möglich sein, Verkehrsflächen zu begrünen, z.B. durch Anlegen von Alleen oder Entsiegelung bisheriger Parkflächen, die allerdings auch für den Wohnungsbau relevant sein können. Die Verhinderung von Verkehrslärm durch MIV und ÖV bleibt darüber hinaus wichtig.

Deutschlandweit wurden 2017 10,9% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt; 18% der Bevölkerung fahren zumindest annähernd täglich Rad. Nimmt man an, dass sich beide Größen proportional zueinander verhalten, dann ergibt sich für Lübeck im Jahr 2017 ein Anteil von 34,7% und für das beschriebene Zukunftsszenario ein Anteil von 76,8% täglich Radfahrenden.

Berücksichtigt man, dass in Lübeck 2.769 Menschen jährlich sterben, und dass tägliches Radfahren das Sterblichkeitsrisiko um 25,9% senkt, dann werden bereits jetzt durch regelmäßiges Radfahren jährlich rund 250 vorzeitige Sterbefälle verhindert. Im beschriebenen Szenario würde diese Zahl um etwa 300 auf 550 verhinderte Todesfälle steigen. Gleichzeitig ist mit einem beträchtlichen Rückgang von Krankheiten einschließlich der damit verbundenen Kosten auszugehen.

Den Effekt des Szenarios auf die kommunalen Wegekostenzuschüsse zeigt Tabelle 10:

Tabelle 10

Änderung der kommunalen Wegekostenzuschüsse

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
Kommunale Kosten je Pkm	0,008 €	0,078 €	0,031 €	0,065 €	
Kommunale Kosten 2017	1.427.668 €	6.270.165 €	25.411.163 €	29.887.785 €	62.996.781 €
Kommunale Kosten neu	3.610.013 €	5.818.817 €	14.852.993 €	34.670.453 €	58.952.276 €
Änderung	2.182.345 €	-451.347 €	-10.558.170 €	4.782.668 €	-4.044.504 €

Die Kosten für den MIV sinken um mehr als 10 Millionen EUR jährlich, allerdings steigen die Kosten für den ÖV um knapp 5 Millionen EUR an, und auch die Kosten für den Radverkehr wachsen um gut 2 Millionen EUR. Insgesamt verringern sich die jährlichen Wegekostenzuschüsse um 4 Millionen EUR.

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Umsetzung

Gute Bedingungen für den Radverkehr erfordern ein umfassendes Bündel von Maßnahmen. Vorhandene Radwege müssen hinsichtlich ihrer Oberflächenqualität, ihrer Abmessungen, und der Distanzflächen zum Kfz-Verkehr zumindest den geltenden Regeln entsprechen. Als kostengünstige und schnell umsetzbare Ergänzung bieten sich die Umwidmung von Erschließungsstraßen als Fahrradstraßen sowie die Anlage geschützter Radstreifen auf breiten Straßen an. Der Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau ist zügig umzusetzen; weitere Radschnellverbindungen (z.B. von Moisling nach Kücknitz oder von Stockelsdorf nach Eichholz und Schlutup) sind zu prüfen. Dafür müssen Flächen des Kfz-Verkehrs umgewidmet werden; aufgrund der absehbaren Abnahme der Verkehrsleistung des MIV und des Kfz-Bestandes sind solche Umwidmungen auch möglich. Auf innerstädtischen Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen ist die Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h zu senken. Lichtsignalanlagen müssen den Radverkehr weit besser berücksichtigen als bisher; auch andere Knotenpunkte müssen sicherer gestaltet werden. Das Angebot an Abstellanlagen ist qualitativ und quantitativ deutlich zu verbessern.

Bessere Bedingungen für Fußgänger erfordern ebenfalls eine Verbesserung der Oberflächen und in vielen Fällen auch eine Verbreiterung der Wege. Das Abstellen von Kfz auf Gehwegen ist überall dort zu unterbinden, wo die verbleibende Gehwegfläche die Anforderungen der Regelwerke unterschreitet.

Das bei weitem größte Nachfragepotenzial des öffentlichen Verkehrs besteht aufgrund seiner Leistungsstruktur in den langen Distanzen. Im Lübecker Busverkehr betrifft das vor allem die Linien nach Travemünde und nach Krummesse, außerdem das Regionalbusangebot. Besonders auf diesen Linien ist die Taktichte zu steigern und eine bedarfsgerechte Fahrradmitnahme anzubieten. Eine Verbesserung von Taktichte und Fahrradmitnahme ist auch im Schienenverkehr erforderlich. An allen Bahnhöfen und allen Haltestellen des regionalen Busverkehrs sind Abstellanlagen für Fahrräder in guter Qualität und ausreichender Kapazität vorzusehen.

Zusammenfassung

Das dargestellte Szenario ist angebotsorientiert und beruht auf der Herstellung guter Bedingungen für den Radverkehr, einem verbesserten Angebot des öffentlichen Verkehrs vor allem auf langen Distanzen, und verbesserten Bedingungen für Fußgänger*innen. Außer einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h auf Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen erfordert es keine weiteren Restriktionen. Nach Überprüfung anhand verfügbarer Daten erweist es sich als entscheidender Beitrag für den Klimaschutz. Es ist auch in anderer Hinsicht umweltfreundlich und gesundheitsfördernd, es beschert Lübecks Bürgerinnen und Bürgern zusätzliche Lebenszeit in guter Qualität, und es erspart den einzelnen Menschen, der Hansestadt Lübeck, und der Allgemeinheit beträchtliche Kosten. Die Kalkulation beruht auf einer unveränderten Zahl der Wege und einer konstanten Gesamtverkehrsleistung; selbstverständlich ist durch einen Verzicht auf überflüssige motorisierte Wege noch eine weitere Verbesserung möglich.

Quellen

ADFC-Fahrradklima-Test 2016

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-fahrradklima-test-2016/>

Agora Verkehrswende, DLR: Städte in Bewegung (2020)

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-2.pdf

Celis-Morales CA, Lyall DM, Welsh P, Anderson J, Steell L, Yibing G, Maldonado R, Mackay DF, Pell JP, Sattar N, Gill JM: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study

BMJ 2017;357:j1456

<https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>

Hansestadt Lübeck: Mobilitätsverhalten in Lübeck (2011)

http://www.luebeck.de/files/tourismus/stadtplaene/broschuere_mobilitaetserhebung_luebeck.pdf

infas: Mobilität in Deutschland 2008

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf

Infas: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnisbericht

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Kemen J: Mobilität und Gesundheit – Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger (2016)

<https://www.springer.com/de/book/9783658135935>

Sommer C: NRVP – Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten (2015)

http://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/Endbericht_NRVP_VB1211.pdf

TU Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich

https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de

WHO: Development of the health economic assessment tools (HEAT) for walking and cycling Meeting report of the consensus workshop in Bonn, Germany, 1–2 October 2013

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/248900/Development-of-the-health-economic-assessment-tools-HEAT-for-walking-and-cycling.pdf?ua=1

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL



Fahrgastverband
PRO BAHN e.V.
Landesverband
Schleswig-Holstein/ Hamburg

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] 10.09.2021

Sehr geehrter [REDACTED],

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien, welche die planerische Grundlage für den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan und den neu aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplan bilden können.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

[REDACTED]

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, spricht sich hinsichtlich der im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien dafür aus, kurz- bis mittelfristig das **Zukunftsszenario C** und mittel- bis langfristig das **Zukunftsszenario D** umzusetzen.

Hinsichtlich der kurz- bis mittelfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios C** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der vorhandenen Infrastruktur so weit wie möglich zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen und die Achsen Malente – Lübeck, Neustadt – Lübeck, Travemünde – Lübeck, Schlutup – Lübeck, Schönberg – Lübeck, Mölln – Lübeck sowie Bad Oldesloe – Lübeck durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** mit der Region Lübeck zu verbinden.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **die Einführung eines Buslinien-Grundnetzes**, welches die Kreise Ostholstein, Herzogtum Lauenburg, Stormarn sowie Segeberg mit der Region Lübeck verbindet, und durch die Einführung eines **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **die Einführung von Mobilitätsstationen**, welche die Bahnstationen, die Haltestellen des kreisweiten Buslinien-Grundnetzes und des Stadtverkehrs sowie die Fahrradstationen mit barrierefreien und kurzen Umsteigewegen verknüpfen, auszubauen.

Die Siedlungsplanung ist durch **die Einführung einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung**, in der zunächst die starken und die ergänzenden Verkehrsachsen definiert und darauf aufbauend die Siedlungsplanung definiert werden, neu zu ordnen, um eine weitgehend deregulierte und unkontrollierte Siedlungsplanung auszuschließen.

Hinsichtlich der mittel- bis langfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios D** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes angepassten und ausgebauten Infrastruktur weiter zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **den Ausbau der Regio-S-Bahn Lübeck** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes weiter auszubauen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **den Ausbau des Buslinien-Grundnetzes** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes sowie mit einer Verdichtung des Angebotes des **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck weiter auszubauen.

Die vorhandene Infrastruktur ist deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes anzupassen und auszubauen, in dem sowohl ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur als auch für den Fahrradverkehr und den Fußverkehr zusätzliche Infrastruktur errichtet wird.

Die ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur ist baulich und planerisch aufwärtskompatibel für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Region Lübeck** zu errichten.

Die technische Machbarkeit **einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise **einer Stadtbahn Region Lübeck** ist in einer Grundlagenstudie und detailliert in einer Trassenstudie durch den ÖPNV-Aufgabenträger Hansestadt Lübeck zu untersuchen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **den Ausbau der Mobilitätsstationen** mit einer Erhöhung der Stellplatzkapazitäten der Fahrradstationen weiter auszubauen.



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND Kreisgruppe Lübeck

BUND Lübeck

Per E-Mail
 Hansestadt Lübeck
 Der Bürgermeister
 Bereich Stadtplanung und Bauordnung
 Mühlendamm 12
 23552 Lübeck

Datum: 22. September 2021

Stellungnahme des BUND Lübeck im Stadtentwicklungsdialog

Zu den dargestellten Szenarien im Stadtentwicklungsdialog nimmt der BUND Lübeck wie folgt Stellung:

Voraussetzungen und Anforderungen an die Stadtentwicklung

1. In Folge der beginnenden globalen Klimakrise hat Lübeck den Klimanotstand ausgerufen. Angesichts der Tatsache, dass die Auswirkungen bereits bei einer Erwärmung um 1,1 Grad Celsius auch Mitteleuropa massiv treffen können - wie es die Hochwasserkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen nahe legt - gehen wir davon aus, dass es sich um einen Beschluss handelt, der nicht nur Symbolcharakter haben darf, sondern handlungsleitend für die Stadtentwicklung sein muss. Es ist zu planen und umzusetzen, was die Hansestadt Lübeck zur Beseitigung der globalen Notsituation beitragen kann und muss.
 Jegliche städtische Entwicklungsplanung darf den Anforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht widersprechen.
2. Das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz setzt das Ziel, dass in Deutschland bis 2040 die Treibhausgase um 88 Prozent gemindert und bis 2045 Treibhausgasneutralität verbindlich erreicht werden. Die Stadtentwicklung Lübecks hat sich an dieser Zielsetzung zeitlich (mindestens) zu orientieren. Dafür sind in der Stadtentwicklung umgehend erhebliche Neuorientierungen notwendig.
3. Der Verbrauch an unbebauter, freier Fläche für Siedlungen und Infrastruktur ist gemäß der Zielsetzung des Bundes auf 30 ha/Tag und anteilmäßig des Landes SH auf 1,3 ha/Tag bis zum Jahr 2030 zu begrenzen. In SH liegt der Verbrauch zurzeit bei 3 ha/Tag. Entsprechend muss der Flächenverbrauch auch in Lübeck zügig gesenkt und spätestens bis 2040 auf Null gebracht werden. Die Umsetzung der bestehenden und beschlossenen Bebauungspläne „verbraucht“ bereits weitgehend die noch zulässige Flächeninanspruchnahme in Lübeck.

4. Der Rückgang der Biologischen Vielfalt gilt nach wissenschaftlicher Aussagen weltweit als ein dem Klimawandel mindestens ebenbürtiges Problem. Es wird verschärft durch den Klimawandel, der viele Arten in ihren bisherigen Arealen zusätzlich zu bisherigen Faktoren gefährdet und Verschiebungen der potentiellen Verbreitungsareale bewirkt. In Deutschland sollte bereits bis zum Jahr 2020 der Rückgang gestoppt sein. Das Ziel wurde aufgrund unzureichender Schutzmaßnahmen eklatant verfehlt. Entsprechendes gilt europaweit für die Ziele der FFH- und Vogelschutz-Richtlinien. Auch in Lübeck geht trotz einiger ausgewiesener Schutzgebiete die biologische Vielfalt zurück. Es gilt nicht nur neue Schutzgebiete auszuweisen, sondern diese zu vernetzen und die Schutzbestimmungen in der Realität durchzusetzen. Hier bestehen erhebliche Defizite, die unter anderem durch die Stadtentwicklungsplanung beseitigt werden müssen.
5. Der sog. *Earth Overshoot Day*, der auf der Grundlage wissenschaftlicher Berechnungen angibt, wann im Jahr der menschliche Ressourcenverbrauch die jährliche ökologische Regenerationsfähigkeit aufgebraucht hat, lag im Jahr 2021 am 29. Juli und wird bisher von Jahr zu Jahr früher erreicht. Das allseits deklarierte Ziel der Nachhaltigkeit erfordert ein rigoroses umsteuern im Ressourcenverbrauch, nicht nur im Bereich Energienutzung, sondern bei fast allen Rohstoffen – unter anderem in den Rohstoffen der Bauwirtschaft. Dieser Notwendigkeit hat sich auch die Stadtentwicklungsplanung Lübecks zu stellen.

Schlussfolgerungen für die Szenarien

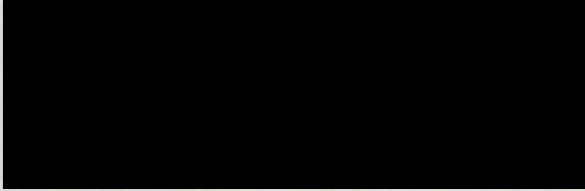
Die **Szenarien A und B** stehen nicht nur in absolutem Widerspruch zu den oben aufgeführten Anforderungen, sondern sind nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 12. Juni 2021 zum Klimaschutzgesetz des Bundes vom 12. Dezember 2019 als nicht verfassungskonform einzustufen, weil sie die Grundrechte jüngerer Menschen zukünftig verletzen. Sie sind bereits aus diesen Gründen auszuschließen.

Das **Szenario C** bindet zwar im Ansatz das Ziel der Nachhaltigkeit ein und beinhaltet ein vorsichtiges umsteuern, bleibt jedoch in den beschriebenen Maßnahmen unzureichend. Mit ihnen kann Lübeck insbesondere den Anforderungen des Klimaschutzes nicht erfüllen.

Es bleibt nur das **Szenario D**, das trotz seiner Rigorosität und möglicher Umsetzungsprobleme als einziges der Mitverantwortung Lübecks für die jüngere und zukünftigen Generationen mit einiger Wahrscheinlichkeit gerecht wird. Allerdings erfordert seine Umsetzung und Akzeptanz in der Bevölkerung erhebliche Begleitmaßnahmen. Als Beispiel sei eine Wohnungspolitik genannt, die nicht allein auf die Schaffung weiteren Wohnraums durch Neubau setzt, sondern auch darauf ausgerichtet wird, der seit Jahren steigenden Inanspruchnahme von Wohnraum pro Person entgegen zu wirken und den vorhandenen, aber in hohem Maße ungleich verteilten Wohnraum besser zu nutzen.

Abschließend sei angemerkt, dass der Verweis auf die Nachbargemeinden, die die Umsetzung des Szenarios D in Lübeck für die Abwerbung von Bevölkerung und Gewerbe nutzen könnten, stark an die Argumentation von Klimaschutzgegnern und Leugnern des Klimawandels (AfD u.a.) erinnert. Dort sind es andere Länder hier die

Nachbargemeinden, deren unterstelltes mögliches Verhalten als Argument gegen konsequente Maßnahmen heran gezogen werden. Stattdessen muss Lübeck davon ausgehen, dass auch die Nachbargemeinden und das Land Schleswig-Holstein ihrer Zukunftsverantwortung gerecht werden. Allerdings wird die Bereitschaft der Nachbargemeinden wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen. Auch dafür trägt Lübeck Verantwortung.



NABU Lübeck · Glockengießerstr. 42a, 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck

Bereich Stadtplanung und Bauordnung



Lübeck, 19. September 2021

NABU Position zum Stadtentwicklungsdialog

Ausgangspunkt für die grundlegenden Planungen muss auch eine für die Menschen lebenswerte Umwelt und die Bewahrung intakter Natur sein. Die bisher praktizierte Strategie des unbedingten Wachstums führt in die (Klima-) Katastrophe. Es ist zu begrüßen, dass sich die Lübecker Stadtplanung dieser Erkenntnis stellt.

Räume, die für das Wohlbefinden der Menschen und für eine intakte Natur und Umwelt wichtig sind, müssen unter allen Umständen bewahrt und wo möglich erweitert werden. Dazu zählen die geschützten Bereiche (NSG, LSG, Natura 2000, Ausgleichsflächen), aber auch die Grünachsen entlang der Gewässer, Parks und Alleen sowie die Gartenareale.

Wichtig ist aber auch der Erhalt der großflächigen unbebauten Areale. Dazu zählen weitgehend unzerschnittene Grünareale im Westen und Süden beiderseits der A20. Auch dort, wo die Natur auf diesen Flächen heute die Last der intensiven konventionellen (= allein auf Ertragsmaximierung ausgerichteten) Landwirtschaft tragen muss, besteht für die Zukunft Potenzial zur Regeneration, wenn hier in steigendem Maß ökologisch bessere Bewirtschaftungsverfahren zum Tragen kommen. Steigendes Umweltbewusstsein der städtischen Bevölkerung wird diese Entwicklung durchaus fördern.

Diese Flächen dürfen daher nicht zur Disposition für Bebauungsvorhaben stehen. Vielmehr sind sie ökologisch aufzuwerten und dauerhaft als Frischluftschneisen sowie für Artenschutzprojekte aufrecht zu erhalten.

Wenn ein Areal erstmals – möglicherweise für eine als prioritär eingestufte Gewerbeansiedlung – zur Bebauung zur Verfügung steht, ist die Schwelle relativ niedrig, es für weitere – auch weniger bedeutende - Bauungen zu nutzen. Nutzungen mit relativ geringer Wertigkeit (Wertschöpfung bzw. Beschäftigungswirkung), bei denen relativ große Flächen in Anspruch genommen werden, sollten zukünftig keinen Platz mehr finden.

Die bisher sehr stark auf die PKW-Nutzung ausgerichtete Verkehrssituation hat sowohl für den öffentlichen Sektor wie auch für die Wirtschaftsunternehmen einen gewaltigen Bedarf an Parkplatzflächen zur Folge. Vorrangiges Ziel der Stadtplanung muss für die Zukunft sein, Bedarf (und auch Angebot) für solche Flächen zu verringern. Durch ein verbessertes Angebot an ÖPNV und durch attraktive Fahrradverbindungen können hier nennenswerte Flächen für höherwertige Nutzungen freigesetzt werden.

Naturschutzbund Deutschland e.V.

Ortsgruppe Lübeck

Glockengießerstr. 42a
23552 Lübeck

Telefon 0451 766 66

Telefax 0451 766 66

nabu-luebeck@t-online.de

www.nabu-luebeck.de

Vorstand

Der NABU ist ein staatlich

anerkannter Naturschutzverband

(nach § 63 BNatSchG) .

Spenden und Beiträge sind steuerlich
absetzbar.

Seite 2/2

Die Planung der Verkehrswege nach Lübeck bietet im Übrigen auch einen Ansatzpunkt, die Umlandgemeinden für eine Koordinierung ihrer Planung mit Lübeck zu interessieren.

Es ist erwartbar, dass sich Naturschutzverbände für den Erhalt von Flächen einsetzen, auf denen Natur wertvolle Landschaftselemente, Lebensgemeinschaften und schützenswerte Arten vorhält sowie von Flächen, auf denen sich hierfür Potenzial bietet. Es ist ebenso erwartbar, dass solche Forderungen in Konflikt geraten mit den als notwendig zur Weiterentwicklung der Stadt angesehenen Planungen insbesondere der Bebauung für Wohnzwecke, gewerbliche Nutzung und Verkehrswege. Als Konsequenz wäre es sinnvoll, Instrumente zu schaffen, die solche Konflikte in einem möglichst frühen Stadium zu entschärfen oder aufzulösen helfen.

Als ein Beispiel, wie die städtische Planung Ansprüche an Nutzflächen mit dem Ziel eines Erhalts der natürlichen Ressourcen einer Stadt in Einklang bringen will, möchte ich auf den wegweisenden Hamburger Senatsbeschluss „Hamburgs Grün erhalten“ verweisen, der auf eine Entschärfung der regelmäßig bei Planungsvorhaben auftretenden Zielkonflikte abzielt.



Stellungnahme von Fridays for Future zum Stadtentwicklungsdialog bezüglich des FNP und VEP



Vorwort:

Für die Bekämpfung der Klimakrise bedarf es großräumiger Umstrukturierungen von Planungsunterlagen und im Allgemeinen muss ein grundlegendes Umdenken in der Politik erfolgen. Unsere derzeitige Weise, über die planetaren Grenzen hinaus zu wirtschaften, verursacht das ungebremste Voranschreiten der Klimakrise. Im Sinne einer Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 Grad, wie im Pariser Abkommen von 2015 beschlossen, müssen auf Bundesebene, aber eben auch auf kommunaler Ebene alle unsere wirtschaftlichen Ziele und Handlungen auf Leitlinien des Klimaschutzes basieren. Das ist aktuell noch nicht der Fall - und das obwohl ein "Stoppen" der Erderhitzung schon nicht mehr möglich ist. Obwohl wir uns mitten in der Klimakrise befinden und Folgen dieser Krise auch hier in Deutschland Realität sind.

Es bedarf also dringend der Umsetzung von Maßnahmen für Klimaanpassung, um langfristig bewohnbare und lebenswerte Städte zu bauen. Solche Konzepte unterscheiden sich deutlich vom Status Quo der Stadtplanung.

Daher begrüßt Fridays for Future Lübeck die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für Lübeck - zumindest vom Grundgedanken her. Mit diesem Schritt kann ein Kurswechsel auf rechtzeitige Klimaneutralität erreicht werden, das Drehen einzelner Stellschrauben kann in ein vorausdenkendes Konzept integriert werden, das tatsächlich etwas zugunsten kommender Lübecker Generationen bewegt.

Dies ist allerdings nach Ansicht der Scientists for Future Lübeck und nach unserer Ansicht nicht mit jedem Szenario möglich, über das abgestimmt wird.

Kommentierung der Szenarien und des Prozesses

Verfassungswidrige Szenarien

"Die Frage ist nicht, was wir wollen, sondern was wir müssen." Spätestens nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts sollte das klar sein. Daher ist das Aufstellen eines Szenarios A, das mit der Ressource Boden haushaltet als sei dieser eine erneuerbare Energiequelle, für uns unverständlich. Sowohl Szenario A als auch Szenario B sind daher weder zeitgemäß noch ausreichend. Die lebenserhaltenden, Bodenfruchtbarkeit bestimmenden und treibhausgasbindenden Funktionen des Bodens sind begrenzte Güter, vielmehr Schätze. Mit einer ausufernden Siedlungspolitik mit langen Wegen, die für den motorisierten Individualverkehr gemacht sind (wie sie in den Szenarien A und B aufgezeigt werden), werden diese Dienstleistungen des Bodens in ihrem Zustand und ihrer Verfügbarkeit massiv gefährdet. Und wofür? Für eine reaktionäre, rückwärtsgewandte Wohnungspolitik, die sich nicht umschaufelt und weder dem Klima- noch dem demographischen Wandel gerecht wird. Für das neoliberale

Freiheitsdogma des eigenen "Haus und Hof", das in Zeiten der Klimakrise nicht möglich ist und für große Teile der Gesellschaft auch nie zugänglich war.

Die Klimakrise ist nicht die einzige Herausforderung, der wir gegenüber stehen, aber die grundlegendste. Politik und Wirtschaft müssen konkret auf die Auswirkungen des demographischen Wandels eingehen. Mit der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, einer parallel laufenden Singularisierung und Ausdifferenzierung müssen die Fragen des Wohnens neu gestellt werden. Keines der Szenarien übernimmt dies in ausreichendem Maß, Szenario A unterbindet gar Ideen kompakter barrierefreier Siedlungspolitik, die zum Beispiel Mehrgenerationenhäuser einschließen könnte.

Ein waghalsiger Kompromiss

Das Szenario C wirkt auf uns wie ein fader Kompromiss zwischen beschlossenen Klimazielen und dem Status Quo, der die planetaren Grenzen deutlich übersteigt. Schon in der Vorstellung des Szenarios heißt es, dass "auch in diesem Szenario [...] die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar [sind]", weshalb ein Verfehlen wahrscheinlich ist. Für uns heißt das ganz klar, dass auch dieses Szenario keine der so dringend notwendigen Visionen für die Stadt zulässt oder Lösungen für die Problematiken unserer Zeit bereithält.

Szenario D

Bei der Vorstellung des Szenario D wird leider davon ausgegangen, dass die politische und wirtschaftliche Situation außerhalb Lübecks kaum Wandel erfährt. In der Konsequenz habe Lübeck einen Standortnachteil gegenüber umliegenden Gemeinden, was sich im zum Szenario gehörigen Video an einigen Beispielen festmachen lässt. So sei die Ausweisung von Bauflächen "restriktiv" und Gewerbe könne nur begrenzt expandieren und würde dadurch abwandern. Dadurch würden sich Arbeitswege in einem signifikantem Maß verlängern. Dies ist aus Sicht der Scientists for Future Lübeck und unserer Ansicht nach zu kurz gedacht.

Lübeck ist nicht die einzige Stadt, die Klimaziele erreichen muss und in diesem Zuge den Flächennutzungsplan umstrukturiert. Im Gegenteil: Die Klimaziele der Kommunen beruhen auf denen des Landes, die sich auf die Klimaziele des Bundes berufen. (Nebenbei sei gesagt: Alle dieser Ziele sind nicht ausreichend, um das Pariser Abkommen einzuhalten.) Es ist also absurd, davon auszugehen, dass Arbeitgeber*innen und Gewerbetreibende ihre Aktivitäten außerhalb Lübecks weiterhin unverändert fortsetzen können wie bislang. Vielmehr werden alle ökonomischen Akteur*innen kreative Ideen vor Ort umsetzen, die platzsparend sind und sich in eine gesamtgesellschaftliche Transformation von Konsum, Leben und Arbeiten einfügen.

Dies ist nur ein Beispiel der vielen aus dem Vorstellungsvideo, die zeigen, dass die Präsentation des Szenarios auf Annahmen beruht, die sich bis 2040 zwangsläufig auf mehreren Ebenen verändert haben werden.

In der Abwägung mit den anderen vorgeschlagenen Szenarien stellt Szenario D jedoch trotz der Kritik noch die sinnvollste Option dar, wenngleich auch hiermit eine wirklich pariskonforme Politik sehr weit weg erscheint. Im letzten Abschnitt haben wir daher unsere Forderungen und

Vorstellungen für eine Neuaufstellung des Flächennutzungsplans skizziert, die den Klimaschutz ernst nehmen und auch weitere gesellschaftliche Probleme ansprechen.

Kritik am Prozess und der Vorstellung

Die Darstellung der Szenarien suggeriert, dass ein "Weiter so" hinsichtlich der Flächennutzung eine gleichberechtigte Option neben wirksamem Klimaschutz wäre. Die Bekämpfung der Klimakrise ist jedoch ebenso wenig eine Wahlmöglichkeit wie die Klimakrise selbst. Klimaschutz ist kein Luxus. Der weitere Weg, die Ausgestaltung der Maßnahmen innerhalb der Einhaltung zumindest der selbstgesetzten Klimaziele ist verhandelbar, aber die Pariser Klimaziele, die mit Szenario A und B krachend verfehlt werden, sind es nicht. "Lübeck übermorgen" ist das Lübeck für die Generationen, die übermorgen in der Stadt leben. Das bedeutet, dass die Stadtentwicklung Verantwortung für diese jungen Menschen übernehmen muss. Dabei sind Menschenleben nicht über kurzfristige Interessen von Profitmaximierung und flächenfressender Siedlungspolitik zu stellen.

Wir leben in einem Zeitalter der multiplen Krisen. Die Klimakrise kann nicht unabhängig von der ökologischen Krise betrachtet werden, die sich mit massiver Flächenversiegelung weiter verschärft. Biodiversität ist kein "nice to have", sondern ein Belang mit hoher Relevanz für die Ernährungssicherheit.

Leider müssen wir auch die Darstellungsform der Videos stark kritisieren. Die "Tagesabläufe", die dort abgebildet werden, sind keine Darstellung von Stadtentwicklungsszenarien, sondern von Stereotypen von Gesellschaftsgruppen. Ob man in einem Einfamilienhaus oder einem Plattenbau wohnt, hat nicht primär etwas mit der Stadtentwicklung, sondern vor allem mit der finanziellen Lage der Familie zu tun. Die Idee, solche Szenarien bürgernah zu beschreiben, unterstützen wir zwar, ebenso wie die möglichst breite Bevölkerungsbeteiligung, die durch diesen Prozess angestoßen werden soll. Die Umsetzung ist mit den Videos leider völlig missglückt, denn hier werden Rollenbilder reproduziert, die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind.

Beim Thema Beteiligung wäre uns auch eine deutlich längere Abstimmungszeit sowie eine offensivere Bewerbung wichtig gewesen, um eine möglichst große Repräsentativität unter den abstimmenden Lübecker*innen zu erreichen. Da es sich um einen Prozess der Verwaltung handelt, hätte es möglich sein sollen, digitale Werbeanzeigen an öffentlichen Plätzen und gut sichtbaren Orten zu platzieren.

Konkrete Leitlinien einer generationengerechten Stadtplanung

Wir haben aus der oben formulierten Kritik heraus einige eigene Leitlinien formuliert, die wir für die weitere Planung gerne ans Herz legen möchten. Auch möchten wir auf die Pressemitteilung der Scientists for Future Lübeck (<https://www.imgwf.uni-luebeck.de/klimawandel/stellungnahme-s4f-hl.html>) hinweisen, in der valide Kritikpunkte und Anregungen formuliert sind.

...für den FNP

Für den Bereich Flächennutzung und Bauen ist es unbedingt notwendig, einen Stopp der Flächenneuversiegelung festzulegen. Es ist sogar überdies notwendig, Flächenentsiegelung aktiv voranzutreiben und als Ziel zu verankern, da so neben Klimaschutz und Klimaanpassung (bspw. Versickerung bei Starkregen) Biodiversität stark gefördert werden kann. Das führt im Umkehrschluss dazu, dass wir weniger auf un bebauten Flächen neu- und stattdessen in die Höhe bauen sollten, dass wir zum Beispiel durch Mischnutzung in aufgestockten Gebäuden Gewerbeflächen und Wohnraum schaffen können. Gewerbe muss sich nicht auf riesigen Flächen auf der Grünen Wiese ansiedeln. Bei attraktiven Bodenrenten, guter Anbindung und einem geringeren Platzverbrauch - sprich einer erhöhten Flächeneffizienz durch eine Umstrukturierung der Arbeitsweise - können die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten Lübecks näher an der Stadt oder gar in der Stadt stattfinden. Weiteren (Wohn)raum kann man über die Bebauung bereits besiedelter Flächen wie Parkplätze oder (ehemals) vierspuriger Straßen gewinnen. Dort kann günstiges Bauland entstehen, für welches keine Fläche neu versiegelt werden muss, sondern Fläche umgedacht und umgenutzt wird. Der Wandel wird dort erlebbar.

Eine zentrale Leitlinie generationengerechter Stadtentwicklung ist auch, von Wachstum als Selbstzweck wegzukommen und sich die Frage zu stellen: (Warum) brauchen wir eigentlich Wachstum in allen Bereichen? Lübeck als Stadt ist bereits groß, hat viele Außensiedlungen und Gewerbeflächen, warum müssen noch weitere hinzukommen?

Der Bau vieler Einfamilienhäuser auf der Grünen Wiese übergeht Fragen des demographischen Wandels. Antworten könnten Mehrfamilienhäuser bieten, die zentral gut angebunden liegen. Auch Versorgungsmöglichkeiten und der Einzelhandel sollten nicht auf eine weite Fläche verstreut werden und so schwieriger erreichbar werden. Ein lebendiger Stadtkern bedeutet nicht nur kürzere Wege, sondern auch mehr Lebensqualität in einer belebten Innenstadt. Ferner kann die "Grüne Wiese" am Stadtrand auch tatsächlich zu einem ruhigen natürlichen Ort werden, der außer mit einer Erholungsfunktion nicht noch durch weitere Funktionen beansprucht wird. Die kürzeren Wege ermöglichen ein Aufblühen intraregionaler wirtschaftlicher Kooperationen, die lokale Netzwerke fördern und eine intakte krisensichere Ökonomie aufbauen. Überregionaler Handel wird immer wichtig bleiben, auch aus kultureller Sicht, kann und sollte jedoch durch regional orientierte kreislaufwirtschaftliche Ansätze ergänzt werden. Diese leben von räumlicher Nachbarschaft und persönlichem Austausch der Gewerbetreibenden. Stadtentwicklung bedeutet auch, solche Aspekte einzubeziehen und nicht nur Lübecks Konkurrenzfähigkeit in 20 Jahren zu betrachten.

Bäume sollten im kommenden FNP ein eigenes Kapitel bekommen. Um Baumpflanzungen klug mit Siedlungs- und Verkehrsplanungen zu verbinden, braucht es Mehrjahreskonzepte.

Baumpflanzungen sind wichtig für die Regulierung des Stadtklimas oder zur Erhöhung der Infiltrationsrate des Bodens bei Starkregen. Zugleich weisen Bäume nach einigen Jahrzehnten eine nennenswerte CO₂-Senkenfunktion auf. Die Klimapolitik der nächsten zehn Jahre entscheidet über das Erreichen der Klimaziele, also einer lebenswerten Zukunft. Daher können Bäume in der Stadtplanung nicht den Hauptanteil der Klimaschutzmaßnahmen darstellen, sondern sind zusätzlich

zu proaktiver Flächenentsiegelung und der Flächenumnutzung zu Freiflächen, Wiesen oder Stadtgartenräume zu sehen. Vor allem für die Lebensqualität der Bürger*innen sind sie aber abseits des Klimaaspekts ein essentieller Bestandteil von Stadtplanung.

Im Sinne einer grünen Architektur sollten Gebäude begrünt werden können. Mit dem Ziel eines reduzierten Flächenverbrauchs sollte eher in die Höhe geplant werden als in die Breite und die Gebäude sollten solardachtauglich angelegt werden. An dieser Stelle bieten sich Flachdachbauten an, die unkompliziert das Aufstellen von PV-Anlagen ermöglichen oder Begrünungsmöglichkeiten bieten. So kann ein geringerer Flächenverbrauch mit dem Gewinn erneuerbarer Energie verbunden werden, die konkret vor Ort gebraucht wird. Gleichermaßen kann durch begrünte Dächer ebenso wie durch einen erhöhten städtischen Baumbestand die Biodiversität erhöht werden sowie das Stadtklima verbessert.

Des Weiteren ist es wichtig, dass nicht nur für Privathaushalte, sondern auch für gewerblich genutzte Gebäude Solarförderungsprogramme greifen, was bisher kaum bis gar nicht der Fall ist.

Wenn wir die Verkehrswende auch im FNP verankern wollen, dann ist der Stellplatzschlüssel ein zentrales Mittel zum Erfolg. Der motorisierte Individualverkehr darf in der Planung nicht länger stärker berücksichtigt werden als der Umweltverbund, wie es derzeit noch immer der Fall ist. Ein Stellplatz vor der eigenen Haustür bringt mehr Menschen dazu, weiterhin auch für kurze Wege das Auto zu nutzen und nimmt zugleich den Platz für andere Nutzungen. Daher sollte dieser so weit wie möglich heruntergeschraubt und perspektivisch möglichst abgeschafft werden.

.... und für den VEP

Die Mobilitätswende ist eine der wichtigsten Säulen zur Erreichung der Klimaziele Lübecks. Entsprechend muss der Verkehrsentwicklungsplan diese vorantreiben. Der Schlüssel zum Erfolg der Verkehrswende sind klug und vorausschauend gesetzte Verkehrsknotenpunkte, die Netzzusammenhänge schaffen. Das kann im Konkreten bedeuten, dass Bushaltestellen mit überdachten und sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden. Eine Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel kann durch eine sehr enge Taktung oder die Reaktivierung alter Nahverkehrsstrecken sowie durch die Einführung von Quartiersbussystemen vermieden werden. Für den verbleibenden Bedarf an Autoverkehr stellt die E-Mobilität ein wichtiges Mittel dar, jedoch nicht für die Menge an bislang fahrenden PKWs. Genannte Verkehrsknotenpunkte, darüber hinaus der sichere und lastenradgerechte Ausbau der Radwege in einem der Dringlichkeit angemessenen Tempo - das bedeutet deutlich schneller als es bisher der Fall war -, sowie sich aus vertikal orientierter Bebauung ergebende kurze Wege sind die entscheidenden Stützpfiler eines Verkehrsentwicklungsplans, der auf gerechte Klimaneutralität zusteuert.

Eine stadtweite Maximalgeschwindigkeit von 30km/h fördert die Sicherheit der klimaschonenden Verkehrsmittel und reduziert die Lärmbelastung. Dies gilt im Besonderen auch für Bundesstraßen, auf denen eine Begrenzung des Tempos auf 30km/h nun auch rechtlich möglich ist.

Verkehrsberuhigung eröffnet im innerstädtischen eine neue Nutzung der straßenanliegenden Flächen, die noch allzu oft durch Kfz-Stellflächen blockiert werden.

Dies sind hoffentlich ein paar Anregungen für Sie, wir sind uns bewusst, dass das natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat. Trotz der inhaltlichen Kritik haben wir uns sehr über die Möglichkeit dieser Stellungnahme gefreut. Für konkreten Austausch stehen wir natürlich immer gerne zur Verfügung.

ArchitekturForumLübeck^{eV} Großer Bauhof 5 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck
[REDACTED]
[REDACTED]

Per Mail

Lübeck, den 12. September 2021

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [REDACTED],

vielen Dank für Ihr Angebot, uns als Stakeholder mit einer Stellungnahme zu den vier Szenarien an dem Stadtentwicklungsdialog Lübeck 2040 zu beteiligen. Eine inhaltliche Abstimmung mit den Mitgliedern des ArchitekturForumLübeck war in der kurzen Zeit nicht möglich, so dass es sich hier lediglich um ein Statement des Vorstandes handelt.

Wie Sie wissen, ist es unser grundlegendes Anliegen, dass städtebauliche Entwicklungen ganzheitlich und im Zusammenhang betrachtet werden (siehe unser Engagement bei Lübeck Nordwest, Lübecks grünem Band, dem Thema Stadt am Gleis oder unseren aktuellen Apellen zur Mittleren Wallhalbinsel). Das erwarten wir uns auch für die Entwicklung von FNP und VEP.

Die Hansestadt Lübeck fragt nun die Bürger:innen, „unter welchen Vorzeichen wir diese Planwerke aufstellen wollen“. Ihr Gastredner Herr Monheim hat aus unserer Sicht Recht, wenn er sagt: „Es geht nicht darum, was wir wollen, sondern was wir müssen.“. Insofern hinterfragen wir grundsätzlich Ihren Ansatz der vier Szenarien, die sich u.a. ja stark an Aspekten des Klimawandels orientieren.

Lübeck hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. „Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen alle ihren Beitrag leisten: Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, die Zivilgesellschaft sowie die Verwaltung. Bei städtischen Vorhaben und Planungen beispielsweise sind die Klimaschutzziele konsequent zu verfolgen.“ (Quelle: www.luebeck.de)

Die Bunderepublik Deutschland hat sich u.a. dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet. Jüngste Ereignisse wie das Hochwasser in Mitteldeutschland verdeutlichen die Notwendigkeit, den Klimawandel ernst zu nehmen. Die Szenarien A und B kommen vor diesem Hintergrund nicht infrage, denn wir planen für künftige Generationen, wozu uns das Baugesetzbuch in §1 verpflichtet.

Sie schreiben: „Das Szenario D ist das einzige, bei dem mit Sicherheit davon auszugehen ist, dass Lübeck die gesetzten Klimaschutzziele auch erreichen kann.“ Insofern fragen wir uns, ob es neben dieser Feststellung überhaupt zulässig ist, andere Szenarien zu verfolgen – wenn Lübeck seine übergeordneten Ziele weiterhin ernsthaft verfolgen will. Warum in Szenario D die Klimaschutzziele erreicht werden, in Szenario C jedoch nicht, wird aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar deutlich.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

Sie äußern zudem im Szenario D die Befürchtung, dass die meisten anderen Gemeinden in der Region Lübecks dem Beispiel Lübecks nicht folgen, was zu Lasten der Lebensqualität in Lübeck zu gehen scheint. Ein Argument, das seit Jahrzehnten z.B. bei Ausweisung von Gewerbegebieten wiederholt wird.

Dieser Kausalkette mögen wir nicht folgen. Wenn Deutschland die Klimaschutzziele einhalten will (und muss), können sich Gemeinden dem Thema langfristig nicht entziehen. Es geht eher darum, ob Lübeck selbstbewusst und mutig ist, hier voranzugehen – um sich sogar Wettbewerbsvorteile zu sichern. Andere Städte machen es vor. Das übergeordnete Ziel des „*Entwicklungsplans Kopenhagen 2025*“ ist es zu zeigen, wie Lebensqualität durch Klimaschutz erreicht werden kann. Lübeck sollte also Vorbild sein für Lebensqualität und Umweltschutz. Anders als Ihre vier Szenarien es suggerieren, halten wir das für keinen Widerspruch.

In dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C, „Beidrehen“, irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der die Fläche der Roddenkoppel von allen historischen Hallen, u.a. auch der Kulturwerft Gollan, entledigt ist und bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt („Neue Bauflächen für Einfamilienhäuser und Wirtschaftsunternehmen entstehen verstärkt auf ungenutzten Grundstücken in der Stadt.“) Dieses, wenn auch nur skizzenhafte Bild, können wir nicht teilen.

Wir erwarten grundsätzlich eine schlüssige Verknüpfung der Themen Grünraumentwicklung (Monheim: „Planen Sie Baumschulen ein!“), Verkehrsentwicklung (auch ÖPNV, Rad und Bahn) und Flächenverbrauch (Wohnen, Arbeit, Gewerbe, Industrie).

Die „doppelte Innenentwicklung“ halten wir für grundsätzlich notwendig. „Innenentwicklung muss stets doppelt gedacht werden – im Sinne einer baulichen und zugleich einer grünen Entwicklung.“ (Difu). Dies sollte schon jetzt beachtet werden. Für Lübeck gilt neben der grünen Entwicklung auch noch die „blaue Entwicklung“, die Einbindung der Wasserflächen.

Wir wünschen uns einen weitergehenden Dialog, in dem Sie die Zusammenhänge vertiefen. Grundlage erster Planskizzen kann aus unserer Sicht nur das Szenario D sein. Die von Ihnen dargestellten negativen Rückschlüsse auf die Lebensqualität Lübecks müssten dann genauer beleuchtet und erläutert werden.

Wir begrüßen es sehr, dass die Hansestadt Lübeck seit einiger Zeit ihre Bürgerinnen und Bürger befragt und beteiligt, wenn es um die Entwicklung der Stadt und ihrer Zukunft geht. Die Komplexität der Themen kann und muss man den Beteiligten, Bürger:innen wie „der Politik“, zumuten.

Für einen Dialog mit Verwaltung und Politik stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß



für den Vorstand



Hansestadt LÜBECK 



Aktive Baulandentwicklung

Durch die Hansestadt Lübeck

Anlage C

LÜBECK  überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
rasmus.vonzamory@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Aktive Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck

Die im Rahmen der Vorlage angedachte aktive Baulandentwicklung soll in Ergänzung zum Beschluss der Bürgerschaft VO/2020/09014 vom 27.08.2020 nach folgenden Maßgaben erfolgen:

1. Die Hansestadt Lübeck wird - unter Beachtung des §1 Abs. 3 BauGB (kommunales Planungserfordernis) und des §1 Abs. 7 BauGB (Abwägungsgebot) bevorzugt Wohnbau- und Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplan aufnehmen, die im städtischen Eigentum stehen.
2. Die Hansestadt Lübeck und die KWL GmbH erwerben aktiv Flächen, um diese entsprechend den ermittelten Bedarfen einer gewerblichen, wohnbaulichen oder sonstigen baulichen Nutzung zuzuführen, als Kompensationsfläche zu entwickeln oder als Tauschfläche einzusetzen. Die für die Baulandentwicklung erforderlichen Kompensationsflächen nach BauGB oder Tauschflächen können auch außerhalb des Stadtgebietes liegen (sowie im Fall von Kompensationsflächen innerhalb desselben Naturraums). Die strategische Bodenbevorratung orientiert sich konsequent an den Zielsetzungen des neuen Flächennutzungsplanes.
3. Bebauungsplanverfahren auf Flächen im Außenbereich (§35 BauGB), die im zukünftigen Flächennutzungsplan als zusätzliche Wohnbau- oder Gewerbefläche dargestellt werden, werden ausschließlich eingeleitet, wenn die Flächen im Eigentum bzw. in der Verfügungsgewalt der Hansestadt Lübeck stehen oder im Wege des kommunalen Zwischenerwerbs vor Schaffung des Planungsrechtes mindestens ein Anteil von 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wird (liegenschaftliche Partizipation) und sich die Planungsbegünstigten verbindlich dazu verpflichten die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten und Folgekosten, die mit der Schaffung von Bauland verbunden sind bzw. entstehen, zu übernehmen. Dieser Beschlusspunkt wird nicht auf Bebauungsplanverfahren angewendet, die bereits eingeleitet wurden oder auf geplante Baugebiete, für die aufgrund von bestehenden politischen Beschlüssen konkrete Zielvorstellungen bestehen.
4. Die Ankaufspreise im Rahmen des Zwischenerwerbs nach Beschlusspunkt 3 orientieren sich im Regelfall am Preis für Bauerwartungsland. Grundsätzlich müssen die Ankaufspreise wirtschaftlich tragfähig sein und sämtliche Kosten, die vom Bauvorhaben hervorgerufen werden oder Voraussetzung für die Bauverwirklichung sind, berücksichtigen.

5. Die Verwaltung wird beauftragt Richtlinien zur Vergabe von städtischen Grundstücken zu erarbeiten. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielsetzungen sind zu berücksichtigen (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019).
6. Die erforderlichen finanziellen Mittel sind in den Haushalt einzustellen.

Begründung:

Aktuell wird der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck neu aufgestellt. Der Flächennutzungsplan wird die erforderlichen Wohnbau- und Gewerbeflächen bis in das Jahr 2040 darstellen. Die Hansestadt Lübeck soll in die Lage versetzt werden die Umsetzung des Flächennutzungsplanes aktiv zu steuern, um Bodenspekulationen entgegen zu wirken und die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen abzusichern. Die Grundsatzbeschlüsse sollen sowohl Gleichbehandlung als auch Transparenz für alle beteiligten Akteure gewährleisten.

Im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens orientiert sich die Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen ausschließlich an städtebaulichen Kriterien (§1 Abs.6 BauGB). Im Einzelfall, bspw. wenn vergleichbare städtebauliche Voraussetzungen vorliegen, soll dem Belang „städtisches Eigentum“ das ausschlaggebende Gewicht für die Auswahl einer Fläche zukommen.

Die bereits bestehenden Ansätze der strategischen Bodenbevorratung der Hansestadt Lübeck und der KWL GmbH (bspw. Gewerbegebiet Kronsfordter Landstraße) sind weiter auszubauen. Der Flächenerwerb ist dabei konsequent auf die Umsetzung des neuen Flächennutzungsplanes auszurichten. Aufgrund der vielen Nutzungskonkurrenzen und des hohen Flächendrucks innerhalb des Stadtgebietes sind Tauschflächen und Kompensationsflächen auch außerhalb der Hansestadt Lübeck zu erwerben. Insbesondere Landwirte sind eher an einem Tausch als an einer Veräußerung ihrer Flächen interessiert, da die Flächen im Regelfall ihre Existenzgrundlage bilden.

Durch die strategische Bodenbevorratung kann nur ein Teil der im zukünftigen Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen durch die Hansestadt Lübeck gesichert werden, weshalb durch einen Grundsatzbeschluss der anlassbezogene Zwischenerwerb im Außenbereich eingeführt werden soll. Bebauungspläne sind nach §8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden. Die Hansestadt Lübeck erwirbt die zu entwickelnden Grundstücke und refinanziert die Kosten der Baulandentwicklung aus der Differenz zwischen Ankaufs- und Verkaufspreis. Die wirtschaftlich tragfähigen Ankaufspreise müssen im Rahmen einer transparenten (Vor-)Kalkulation ermittelt werden. Zielsetzung ist ein ausreichendes Angebot an baureifen Wohn- und Gewerbeflächen, die zur richtigen Zeit in der richtigen Lage und vor allem zu einem angemessenen Preis auch tatsächlich zur Verfügung stehen. Nur bei angemessenen An- und Verkaufspreisen können die

städtebaulichen Zielsetzungen abgesichert und der Bodenspekulation entgegengewirkt werden. Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren auf Flächen im privaten Eigentum sind weiterhin entsprechend der gängigen Praxis die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten- und Folgekosten auf die Planungsbegünstigten zu übertragen und die weiteren städtebaulichen Zielsetzungen über städtebauliche Verträge abzusichern.

Vergaberichtlinien für Flächen im städtischen Eigentum sollen transparente und einheitliche Regeln, insbesondere zur Vergabe für Einfamilienhaus- und Geschosswohnungsbaugrundstücke, schaffen. Über die Vergabekriterien sollen zudem die sozial- und wohnungspolitische Zielvorstellungen abgesichert werden (bspw. bei Einfamilienhäusern: Förderung des Ersterwerbs von Eigentum für Familien mit Kindern). In diesem Zusammenhang muss die Einführung einheitlicher Regeln zur grundsätzlichen Entscheidung zwischen Vergabe von Erbbaurechten oder Verkauf des jeweiligen Grundstücks geprüft werden. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielvorgaben, bspw. die Quoten zum geförderten Wohnungsbau (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019) sind zu berücksichtigen und ggfs. für Flächen im städtischen Eigentum entsprechend der neuen Grundsätze anzupassen.



Grundsatzbeschluss

Verkehrswendeorientierter ÖPNV

Anlage D

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
michael.stoedter@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 28. Oktober 2021

Verkehrswendeorientierter ÖPNV in Lübeck

1. Wo steht der ÖPNV in Lübeck aktuell?

In der Vergangenheit wurde der kommunale ÖPNV vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck stetigen Einsparbemühungen unterzogen. Die Diskussion zur Entwicklung des Linienverkehrs von SL und LVG wurde vor allem mit Fokus auf einer Verringerung des Defizits geführt. Größere Einsparungen im Netz erfolgten 2009/2010. Im Anschluss daran wurde eine gutachterlich begleitete sog. „Liniennetzoptimierung“ gestartet, die weitere Einsparpotentiale, jedoch auch Verbesserungspotentiale identifizieren sollte. Die Maßnahmen der Liniennetzoptimierung wurden 2012/2013 umgesetzt - zusammen mit den Kürzungen von 2009/2010 sollte das politisch von der Bürgerschaft beschlossene Ziel verfolgt werden, das jährliche Defizit des Busverkehrs in Lübeck um weitere 2,5 Mio. Euro zu reduzieren. Hierbei wurden die Taktstrukturen des sog. „Travetakts“, der auf den Hauptachsen 10-Minutentakte durch die minutengenaue Überlagerung von jeweils zwei 20-Minutentakt-Linien vorsah, aufgegeben. Erste Ansätze für das in puncto Marktdurchdringung (200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr im Jahr 2000) und Modal Split-Anteil (16 % ÖPNV-Anteil im Jahr 2000) erfolgreiche Netz wurden mit dem sog. „Busdemonstrationsvorhaben“ bereits ab Ende der 1980er Jahre entwickelt. Hierbei ging man strategisch mit einem guten Fahrplanangebot in Vorleistung, um sog. wahlfreie Fahrgäste anzusprechen. Also Fahrgäste, die andernfalls beispielsweise mit ihrem Auto fahren würden.

Bei der Liniennetzoptimierung erfolgte dagegen gutachterlicherseits eine linienhafte Optimierung mit der Frage, welche Einsparpotentiale einzelne Linien haben – ohne dies immer im systematischen Netzzusammenhang zu sehen. Beispielsweise überlagern sich im heutigen Netz nicht automatisch zwei 30-Minutentakte zu einem 15-Minutentakt oder zwei 15-Minutentakte zu einem 7,5-Minutentakt. Vielmehr kommt es vielfach zu Pulkbildungen und Doppelverkehren, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf einer Relation verkehren. Dies ist beispielsweise bei den Linien 1 und 9, 4 und 11, 11 und 21 sowie 30 und 40 der Fall. Dennoch ist zu konstatieren, dass es insgesamt gelungen ist, keine größeren flächenhaften Erschließungsdefizite im Haltestellennetz zu erzeugen und sogar neue Angebote, wie den Schnellbus vom Hbf zum Hochschulstadtteil und zur Universität (Linie 32) zu implementieren.

Insgesamt folgte die Planungsphilosophie in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des politischen Einsparziels einer nachfrageorientierten Strategie, d. h. einer maßgeschneiderten Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzer:innengruppen, also einem Angebot im Sinne einer Daseinsvorsorge vor allem für Schüler:innen, Student:innen, Senior:innen und alle weiteren Nutzer:innengruppen, die nicht Auto fahren wollen oder können. Folglich weist die Hansestadt Lübeck derzeit nur ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in). Durch dieses vergleichsweise dünn ausgeprägte Angebot teilt sich Lübeck

zusammen mit Koblenz in einer Studie der Agora Verkehrswende (laut Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten) den drittletzten Platz bei der Beliebtheit des ÖPNV in allen untersuchten Großstädten: Nur 39 % der Befragten nutzen in Lübeck gerne oder sehr gerne den ÖPNV. Bei der Zeitkartennutzung erreichte Lübeck folglich den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen.

Lag der ÖPNV in Lübeck im Jahr des letzten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2000 noch mit einer Marktdurchdringung i. H. v. 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr in der Spitzengruppe der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren Städten, ist diese derzeit (Datenstand: 2019) mit nur noch 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr unterdurchschnittlich (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr).

Dies schlägt sich auch im Modal Split-Anteil des ÖPNV wieder. Dieser ist in den vergangenen Jahren von 16 % (2000) auf nur noch 12 % (2017) gesunken (vgl. Tabelle 1). Das Ziel des letzten VEP, den Modal Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu heben, wurde somit ins Gegenteil verkehrt. Laut den Werten der Agora Verkehrswende hat Lübeck im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe beim Modal-Split den niedrigsten ÖPNV-Anteil. Die Modal-Split-Werte aller anderen Verkehrsmittel bewegen sich in Lübeck im Durchschnitt.

Tab. 1: Modal Split in Lübeck im Vergleich

Modal Split im Jahr 2000 (= Veröffentlichungsjahr des letzten VEP)	Modal Split gemäß Ziel-Szenario des letzten VEP	Modal-Split 2017 gemäß MiD-Erhebung
15 % zu Fuß	14 % zu Fuß	25 % zu Fuß
11 % Fahrrad	15 % Fahrrad	20 % Fahrrad
16 % ÖPNV	22 % ÖPNV	12 % ÖPNV
58 % MIV	49 % MIV	44 % MIV

Die Tatsache, dass der Modal Split-Anteil insgesamt nicht noch stärker geschrumpft ist, ist dem Umstand zuzuschreiben, dass im gleichen Zeitraum die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der ebenfalls als Teil des ÖPNV in Lübeck zu sehen ist, gestiegen ist. Schlaglichtartig sei hier verwiesen auf die fünf neuen Stationen im Stadtgebiet seit 2000 (Lübeck Flughafen, Lübeck Hochschulstadtteil, Lübeck St. Jürgen, Lübeck-Dänischburg IKEA, Lübeck-Kücknitz), das Wachstum von etwa 1.700 Fahrgästen pro Tag im Schnitt auf der Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand (im Jahr 2010) auf 2.400 Fahrgäste pro Tag (im Jahr 2019) sowie die insgesamt wachsende Zahl von Fahrgästen am Hauptbahnhof von 20.000 Ein-/Umsteigern pro Tag (im Jahr 2010) auf 24.000 (im Jahr 2019).

Die geringe Nutzung der Busse bringt auch hohe Mobilitätskosten mit sich. Diese sind, gemessen in Defizit pro Personenkilometer, mit 15,9 ct/Personenkm bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV relativ hoch (bundesweiter Median bei 10,32 ct/Personenkm). Die Ursache hierfür liegt in einer sehr niedrigen Auslastung der Busse von lediglich 14,52%. Das bundesweite Mittel bei reinen Busunternehmen liegt eigentlich bei rund 25 %. Dies ist bei der Frage nach dem Nutzen-Kosten Verhältnis der Einsparungen von 2009/2010 sowie der Umsetzung der Liniennetzoptimierung zu berücksichtigen.

Angesichts der geringen Marktdurchdringung und der geringen Auslastung stellt sich auch die Frage, inwieweit der Busverkehr in Lübeck in seiner heutigen Form einen sinnvollen ökologischen Beitrag leistet. So liegt der „Break-Even-Verbrauch“, bei dem die Busflotte genauso viel Treibstoff pro Fahrgast benötigt wie der PKW pro Insasse, derzeit bei einer durchschnittlichen Auslastung

von etwa 10 % (laut „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“). In Anbetracht weiterer Effizienzgewinne im Automobilsektor wird dieser Wert in der Zukunft vermutlich noch höher liegen.

Insgesamt kann damit das Fazit gezogen werden, dass der ÖSPV in Lübeck mittels einer nachfrageorientierten Strategie konsequenten Einsparungen unterzogen wurde, hierbei jedoch gleichzeitig an die Grenzen dessen gekommen ist, was ökologisch (Auslastung) und wirtschaftlich (Mobilitätskosten) noch sinnvoll erscheint.

2. Welche Chancen und Risiken bietet ein Festhalten an einer nachfrageorientierten ÖPNV-Strategie?

Ein Festhalten an der nachfrageorientierten Ausgestaltung bietet vor allem den Vorteil, keine zu hohe Belastung des kommunalen Haushalts hervorzurufen. Für eine verkehrswendeorientierte Strategie müssten dagegen - nach Ausschöpfen der Potentiale zur Optimierung des vorhandenen Netzes - finanzielle Mittel neu geordnet werden, um erstmal mit einem guten Angebot an Stellen mit hohem Potential gezielt in Vorleistung zu gehen. Dieses in Vorleistung gehen müsste ggf. erstmal über mehrere Jahre durchgezogen werden, bevor es strategisch in einem potentiellen Mehr an Fahrgästen verfängt. Dies birgt natürlich Risiken, auch vor dem Hintergrund, dass noch gar nicht gesagt werden kann, wie nachhaltig sich das Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie zuungunsten des ÖPNV verändert hat.

Eine nachfrageorientierte Strategie bietet hier den Vorteil, nicht zu große Risiken und Wagnisse einzugehen. Vielmehr ließen sich maßgeschneiderte Angebote für heutige Haupt-Nutzer:innengruppen nach wie vor gut auf diese zuschneiden, z. B. durch eine nachfrageorientierte Ausrichtung an Schulzeiten oder Schichtwechselzeiten großer Arbeitgeber:innen.

Gleichzeitig birgt die nachfrageorientierte Strategie die Gefahr der weiteren Marginalisierung des ÖPNV; dieser könnte weiterhin für viele Bürger:innen als keine ernstzunehmende Alternative zum Auto wahrgenommen werden. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass Bürger:innen, die den ÖPNV zur Zeit durchaus aus idealistischen Motiven nutzen, durch mögliche Versprechen der Automobilindustrie zu Null-Emissionen-Fahrzeugen irgendwann auch dauerhaft dem ÖPNV als Kund:innen verloren gehen (z. B. Effekt des sog. Mental Rebound bei E-Autos).

Bei steigender Effizienzoptimierung der Kfz-Verbräuche insgesamt könnte der ÖPNV zudem den ökologischen Vorteil irgendwann vollends einbüßen. Der ÖPNV hätte dann nur noch eine soziale Funktion und Bedeutung (Daseinsvorsorge).

Eine alleinige Fokussierung auf Nachfrageorientierung und Kostenoptimierung birgt zudem das Risiko, aus dem Blick zu verlieren, dass eine Angebotsoptimierung nicht automatisch eine Defizitsteigerung bedingt, sondern auch die Erträge steigern und die Mobilitätskosten senken kann.

3. Welche Chancen und Risiken bietet eine verkehrswendeorientierte ÖPNV-Strategie?

Die Hansestadt Lübeck bietet aufgrund ihrer Größe sowie ihrer Stadtstruktur mit historischer Altstadt und umgebenen Stadtquartieren mit z.T. gründerzeitlicher, dichter Bebauung sowie kompakter Siedlungsstrukturen umliegender Stadtteile theoretisch ideale Voraussetzungen für ein

gutes ÖPNV-Angebot. Ausnahme bildet hier allein der z.T. ländlich geprägte Süden des Stadtgebiets. Mit einer verkehrswendeorientierten Strategie, einem neuen Netz, welches nach dem Prinzip eines Integralen Taktfahrplans (ITF)¹ aufgebaut ist, mehr Tangentialverbindungen- und Schnellbusverbindungen sowie insgesamt dichtere Takte und eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln bietet, ließen sich in den letzten Jahren verloren gegangene Kund:innengruppen zurück bzw. neue hinzugewinnen. Dies kann in einem ersten Schritt über eine Optimierung des vorhandenen Netzes (z. B. dichtere Takte durch den Abbau von Doppelverkehren) und im zweiten Schritt durch eine Ausweitung des Leistungsangebotes erfolgen.

In zahlreichen Kommunen wird der Weg einer Verkehrswendeorientierung beschritten, wie auch die Vergleichszahlen aus dem „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“ zeigen. Allerdings ist kontrastierend zu Lübeck herauszustellen, dass andernorts das Handeln hin zu einem stärkeren Angebot von Kontinuität von teilweise den 1990er Jahren bis heute geprägt war. Lübeck beschritt diesen Weg auch im Wesentlichen bis Anfang der 2000er, stagnierte dann und nahm letztlich ab 2009/2010 im Wesentlichen nur noch Einsparungen am Netz vor. Vor diesem Hintergrund ist ein Paradigmenwechsel hin zu verkehrswendeorientierten Fahrplänen mit diversen Herausforderungen – sowohl an die Politik, als auch den Aufgabenträger wie auch dem Verkehrsunternehmen – verknüpft. Auch der Herausforderung, nicht die Bürger:innen zum Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV zu bewegen, sondern primär wahlfreie Fahrgäste anzusprechen, die bislang dem Auto den Vorzug geben.

Grundsätzlich verspricht sich der Aufgabenträger von einer Strategie im Sinne der Verkehrswende eine bessere Marktdurchdringung mit höheren Fahrgastzahlen für den ÖPNV. Hierfür spricht auch der angedachte Ausbau des Angebots auf der Schiene (Regio-S-Bahn Lübeck): Ein qualitativ hochwertiges, nachgeordnetes ÖPNV-Netz zur Feinverteilung kann mit als Erfolgsfaktor zum nachhaltigen Erfolg dieses Systems beitragen und die Argumentationsgrundlage der HL gegenüber dem Land zur Verbesserung der Takte im SPNV verbessern. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass in Lübeck angesichts der guten Nutzer:innenzahlen der Vergangenheit noch ein großes Potential für Fahrgastzuwächse gegeben ist – ggf. ist dieses Potenzial mit fortschreitendem demografischem Wandel mittlerweile sogar noch höher.

4. Welche Chancen und Risiken bieten moderne Mobilitätsangebote?

Unabhängig von der Frage nach einem nachfrageorientierten oder verkehrswendeorientierten System macht es Sinn, moderne Mobilitätsangebote zu integrieren. Diese sind beispielsweise in der Form von Rufbussen (ASTi und On-Demand-Systeme, wie LÜMO) oder anderen Sharing-Systemen (z.B. Fahrradverleihsystem) dazu geeignet, ein zunehmend multimodal denkendes Zielpublikum anzusprechen und die Flexibilität in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu verbessern, hin zu einem 24/7-Angebot. Bei allen Chancen, die dies zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

¹ Grundsatz eines sog. Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, nicht jede Linie einzeln zu betrachten, sondern die Fahrpläne verschiedener Buslinien und Bahnlinien mit Augenmerk auf Abstimmung integriert zu betrachten. Beim ITF werden Fahrpläne so konstruiert, dass sie immer an der gleichen Symmetrieminute gespiegelt sind - die Umsteigezeiten sind dadurch bei der Hinfahrt und der Rückfahrt identisch. Man spricht dann auch von einem symmetrischen Fahrplan. Im Ergebnis führt dieses Fahrplanmodell zu besseren Anschlüssen. Sowohl zwischen Bus und Bus - als auch zwischen Bus und Zug.

des ÖPNV bietet, ist jedoch gleichzeitig zu konstatieren, dass diese Systeme rein quantitativ nicht das nötige Volumen für die Verkehrswende mit sich bringen.

Im Rahmen einer nachfrageorientierten Strategie bieten beispielsweise On-Demand-Systeme die Möglichkeit, für ökologische Optimierung zu sorgen, indem schwach ausgelastete Fahrten im Linienverkehr ersetzt werden – hierbei steht jedoch die Frage im Raum, wie bei zwangsläufig limitierten Kapazitäten in Bezug auf die eingesetzten On-Demand-Fahrzeuge und das Fahrpersonal tatsächlich verlässliche und verbindliche Angebote kreiert werden können, die in puncto Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit bei den Fahrgästen erfolgreich verfangen.

Im Rahmen einer verkehrswendeorientierten Strategie bieten On-Demand-Systeme die Möglichkeit eines Angebotsausbaus in Teilen der Stadt, in denen es bislang aufgrund der Straßenverhältnisse nicht möglich war, ÖPNV anzubieten. So besteht die Chance, mit derlei Systemen neue Angebote auf Relationen, die bislang nicht bedient wurden, auf Quartiersebene oder in der Nacht zu etablieren. Im Sinne einer Ausweisungsstrategie besteht so die Möglichkeit, neues Fahrgastpotential zu erschließen. Auch in diesem Anwendungsfall ist jedoch die Frage zu klären, wie ein plausibles Konzept erstellt werden kann, damit Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit gewährleistet werden können.

So sehr solche Systeme in bestimmten Nischen wertvolle und sinnvolle Ergänzungen darstellen können, bleiben sie in Bezug auf die beförderten Mengen limitiert - allein aufgrund der Tatsache, dass aus wirtschaftlichen Gründen die Menge an Fahrzeugen und Fahrer:innen gewissen Grenzen unterliegt und damit limitiert bleibt.

5. Auf welche Strategien setzten das Land, Nachbarkommunen und benachbarte Landkreise?

Schleswig-Holstein blickt inzwischen auf eine lange Tradition des Angebotsausbaus der NAH.SH und deren Vorgänger LVS und auch auf die Zeit davor zurück: Bereits lange vor der Regionalisierung, also der offiziellen Übertragung der Verantwortung für den SPNV in die Zuständigkeit der Bundesländer, wurde in Schleswig-Holstein 1986 Dank damals avantgardistischen Engagements des Landes in Kooperation mit der damaligen Bundesbahn mit Einführung des Regionalschnellbahn-Konzeptes ein bundesweit beachteter Maßstab gesetzt. Vorher folgte das Angebot auf der Schiene einer strikt nachfrageorientierten Strategie mit einer Orientierung auf Schul- und Pendlerzeiten. Bahnstrecken, wie beispielsweise Kiel - Eckernförde - Flensburg und Husum - Tönning - Bad St. Peter-Ording waren in den 1980er Jahren noch akut von Einstellung und Stilllegung bedroht. Es gab keinen Taktverkehr, die letzten Züge fuhren am frühen Abend und an den Wochenenden war das Angebot noch einmal mehr ausgedünnt. Der neue Ansatz bestand dann ab 1986 aus Takt und Tempo; verlässliche Verbindungen wurden über den kompletten Tag hinweg geschaffen, rund um die Uhr und mit guten Anschlüssen. Letztlich wurde mit einem gutem Angebot in Vorleistung gegangen, um einen breiteren Kundenkreis anzusprechen. Infolge war eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf zuvor tot geglaubten Strecken möglich. Im weiteren Verlauf wurden mit großem Erfolg dann auch die Bahnstrecken Bad Segeberg - Neumünster, Barmstedt - Henstedt-Ulzburg, Tondern - Niebüll und Burg West - Burg auf Fehmarn reaktiviert.

Zunehmend ist zudem zu konstatieren, dass selbst sehr ländlich geprägte Regionen innerhalb von Schleswig-Holstein, wie die Kreise Rendsburg-Eckernförde (+45% Fahrplan-km) und Schleswig-Flensburg (+40% Fahrplan-km) diesen Weg beschreiten und ihre Angebote im Busverkehr massiv ausweiten und im Sinne eines ITF vertakten.

Ein anschauliches Beispiel für einen seit vielen Jahren erfolgreich betriebenen Verkehrswendeorientierten ÖPNV im städtischen Kontext bietet die Stadt **Flensburg** (95.000 Einwohner:innen) mit ihren 10-Minuten-Taktachsen: So wird auf den Hauptachsen tagsüber gut merkbar alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit geboten. Dies ist möglich durch die Überlagerung von zwei Linien, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren. Eine umfassende Busbeschleunigung dient dort der Unterfütterung des Erfolgs, steigert die Zuverlässigkeit und sorgt für psychologische Vorteile beim Fahrgast. Flensburg hatte trotz der im Vergleich zu Lübeck geringen Stadtgröße dadurch 2019 eine Marktdurchdringung von etwa 172 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Im September 2021 wurde in Flensburg montags bis freitags die Hauptverkehrszeit auf einigen Linien (1, 3 und 7) bis 22 Uhr verlängert, sodass seitdem auf zwei Hauptachsen (Am Lachsbach – Innenstadt und Twedter Plack – Innenstadt) auch nach 20 Uhr noch ein 10-Minutentakt angeboten werden kann (bislang: um diese Uhrzeit 30-Minutentakt). Ein Ausbau auf weiteren Relationen und eine Ausweitung der Hauptverkehrszeit bis 22:30 Uhr sind bis 2024 geplant. Nachdem 2020 mit der Linie 5 die zweite Ringlinie in Betrieb genommen werden konnte, soll bis 2027 eine dritte Ringlinie entstehen. Zudem steht im Raum, die bisherigen 10-/20-Minutentakte zu 7,5-/15-Minutentakten weiter zu verdichten. Eine Grundsatzentscheidung hierzu soll mit dem neuen RNVP im Jahr 2022 getroffen werden,

Auch in der **Landeshauptstadt Kiel** findet seit einiger Zeit ein stetiger Ausbau des ÖPNV statt. So wurde beispielsweise bei der Schnellbuslinie 60S der Takt von einem 30-Minutentakt im Jahr 2016 zu einem durchgehenden 15-Minutentakt im Jahr 2021 verdichtet. Auch auf der Stammlinie 11 konnte der Takt verdichtet werden: Diese verkehrt nun teilweise alle 7,5 Minuten. Mitte 2020 wurde zudem ein neues Nachtbusnetz eingeführt, das in der ganzen Woche verkehrt und Verbindungen im 30- oder 60-Minutentakt vorsieht. Insgesamt wurde das Leistungsangebot der KVG in Kiel 2011 bis 2021 um 23,5 % ausgebaut. Die Marktdurchdringung des Kieler Busangebots betrug 2019 136 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Darüber hinaus soll in mehreren Schritten in den kommenden Jahren eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt, die in den lokalen ÖPNV eingebunden ist, stattfinden. Die Linie F 2 (West-Ost-Linie) wurde beispielsweise von einem 30-Minutentakt stellenweise auf einen 15-Minutentakt verdichtet, eine Ausweitung auf weitere Tageszeiten sowie eine Verbesserung der Linie F1 (Nord-Süd-Linie) stehen in weiteren Schritten in den nächsten Jahren an.

In der **Hansestadt Rostock**, die in puncto Stadtstruktur und Einwohnerzahl am besten mit Lübeck vergleichbar ist, sorgte der dort gut ausgebaute kommunale ÖPNV mit Bus und Straßenbahn 2019 für eine Marktdurchdringung von 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Ein Ausbau des Angebots erfolgte dort in den vergangenen Jahren dergestalt, dass eine Taktverdichtung auf nachfragestarken Relationen mit der Reduktion des Angebots in Bereichen des Netzes mit schwächerer Nachfrage einher ging – und so die Fahrgastzahlen insgesamt gesteigert werden konnten. Durch diese Strategie konnte in den vergangenen Jahren ein 10-Minuten-Takt auf allen wichtigen Hauptstrecken im Stadtgebiet eingeführt werden, der sich stellenweise auf einigen Relationen zu einem 5-Minuten-Takt überlagert. Weitere Angebotsmaßnahmen waren ein Ausbau des Abend- und Nachtverkehrs, die Einführung einer Expressbuslinie durch den Warnowtunnel sowie eine Verbesserung der Quartierserschließung.

Nachdem alle Potentiale der o. g. Strategie ausgeschöpft waren, beschloss die Bürgerschaft eine Angebotsoffensive mit 10% mehr Fahrleistung im Busbereich, um ab Sommer 2022 in einer Reihe von Großwohnsiedlungen 10-Minuten-Takte einführen zu können. Ebenso wurde durch die Bürgerschaft der Auftrag zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für drei weitere Straßenbahnneubaustrecken erteilt.

Ein Blick in weitere Oberzentren in Norddeutschland zeigt, wie groß in Lübeck das Potential für eine Ausweitung des ÖPNV sein kann (vgl. Tab. 2).

Tab. 2.: Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

Kommune	Marktdurchdringung des Angebots der kommunalen Verkehrsunternehmen (in ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr)
Flensburg	172
Kiel	136 (nur KVG, ohne Förderschiffahrt)
Neumünster	34
Lübeck	94
Schwerin	175
Rostock	200

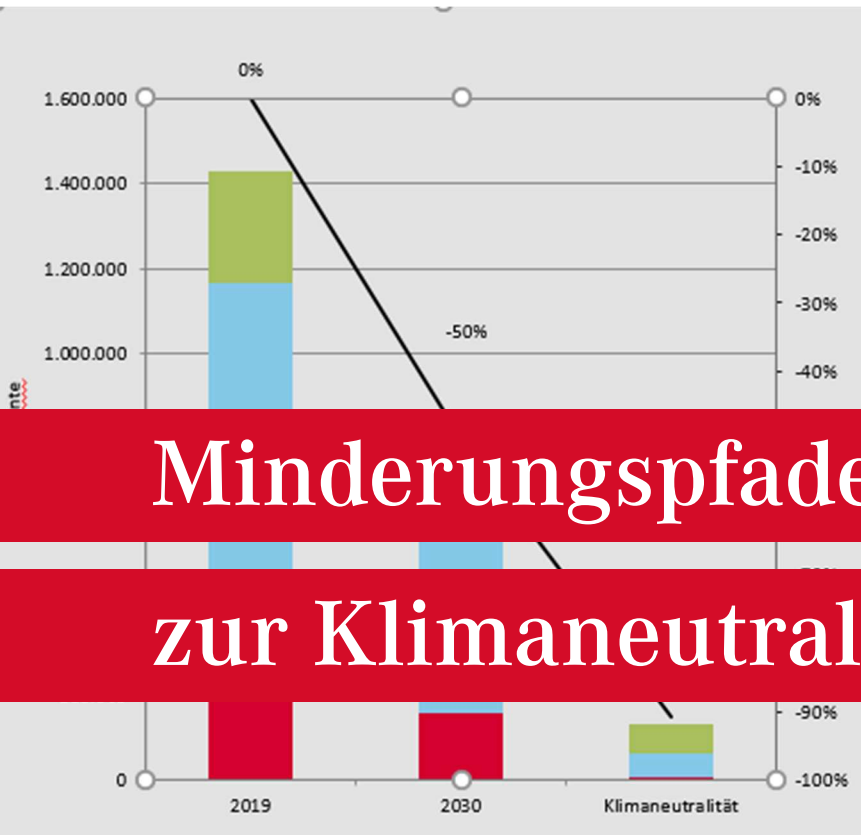
6. Mit welcher Strategie kann der ÖPNV einen wertvollen Beitrag zur gewünschten Verkehrswende liefern?

Mit dem bestehenden Angebot kann der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende in Lübeck leisten. Um den Busverkehr zu einem der Träger der Verkehrswende zu machen, muss ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen werden und ein Prozess zur Entwicklung von verschiedenen Konzepten und Ideen hin zur weiteren Ausweitung des Angebots gestartet werden. Hierzu soll der Auftakt des neuen VEP den Startschuss geben.

Hiermit sind keine Angebotserweiterungen nach dem „Gießkannenprinzip“ gemeint. Vielmehr strebt der Aufgabenträger an, die Marktdurchdringung und damit auch den Modal-Split-Anteil des ÖPNV über eine gezielte Angebotsoptimierung zu erhöhen, um so den ÖPNV zu einer Säule der Verkehrswende machen zu können.




Hansestadt LÜBECK 



Minderungspfade

zur Klimaneutralität in Lübeck

Anlage E

LÜBECK  überMORGEN

Hansestadt Lübeck
 Fachbereich Planen und Bauen
 Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
 Klimaleitstelle
 (0451) 112 3919
 birte.froehlich@luebeck.de
 www.luebeck.de

Lübeck, 13. Oktober 2021

Minderungspfade zur Klimaneutralität in Lübeck

Die Verwaltung kommt mit der Aufstellung des Masterplans Klimaschutz dem Auftrag aus dem Klimanotstandsbeschluss (VO/2019/07738) nach, die Treibhausgas (THG)-Emissionen drastischer zu senken, um den Beitrag Lübecks zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C zu erfüllen. Ziel auf lokaler Ebene ist die Halbierung der THG-Emissionen bis 2030 (Referenzjahr 2019) und mittelfristig das Erreichen der Klimaneutralität (bis 2040). Mit Klimaneutralität wird das Gleichgewicht zwischen dem Ausstoß von Treibhausgasen und deren Aufnahme aus der Atmosphäre bezeichnet.

Ein Vergleich der gesetzten Ziele in Lübeck mit den Zielen der Bundes- und der EU und dem Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) sind in Abbildung 1 dargestellt. Der SRU hat das 1,5 Grad Ziel auf Deutschland übersetzt und dabei eine lineare Abnahme angenommen. Mit dem Ziel, die Klimaneutralität 2040 zu erreichen, verfehlt Lübeck gemäß dieser Grafik knapp das 1,5 Grad Ziel. Da sich die Erreichung der Klimaneutralität jedoch immer auf ein „Treibhausgas Budget“ bezieht und nicht linear erfolgt, kann Lübeck auch mit einem späteren Zeitpunkt der Klimaneutralität das 1,5 Grad Ziel noch einhalten. Voraussetzung dafür ist jedoch jetzt zu handeln, um frühzeitig eine große Menge an Treibhausgasen einzusparen.

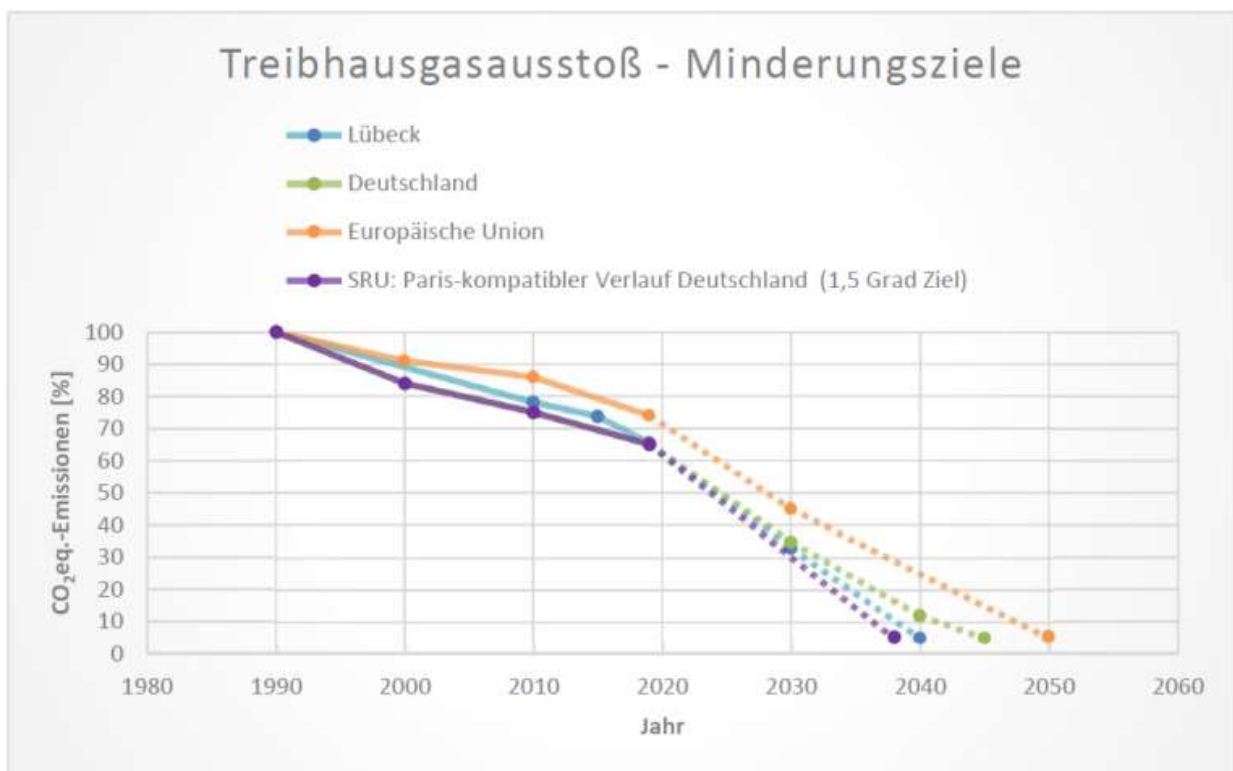


Abbildung 1: Darstellung der Minderungsziele im Vergleich: SRU 1,5 Grad Ziel (lila), Lübeck klimaneutral 2040 (blau), Deutschland klimaneutral (grün), Europäische Union (orange)

Der Masterplan Klimaschutz wird derzeit in einem großen Beteiligungsprozess erarbeitet, um das vorhandene Potenzial zur Einsparung von THG-Emissionen und zur Senkung des Endenergiebedarfs mit realistischen und umsetzbaren Maßnahmen zu hinterlegen. Die Minderungspfade für Treibhausgase stellen dar welche Menge an Treibhausgasen, aufgeteilt nach Verursachern, eingespart werden muss, um Klimaneutralität zu erreichen.

Die Senkung des Energiebedarfs und somit auch der Treibhausgasemissionen erfolgt unter Berücksichtigung der drei E´s: Einsparung, Effizienzsteigerung, Erneuerbare Energien. Zunächst muss die Menge benötigter Energie durch Sparmaßnahmen gesenkt werden. Dies können bauliche Maßnahmen wie z.B. energetische Sanierungen oder anwendungsbezogene Maßnahmen sein. Durch die Erhöhung der Energieeffizienz kann bei weniger benötigter Energie der gleiche Nutzen erzielt werden. Hierfür werden meist neue Technologien verwendet. Durch dieses Vorgehen sinkt die Menge an benötigter Energie stark, sodass die restliche Energie durch Erneuerbare Energieproduktion gedeckt werden kann.

Minderungspfade für Treibhausgasemissionen für Lübeck

Die Minderungspfade für die Hansestadt Lübeck wurden auf der Basis eines Gutachtens „Potentialanalyse und Szenarien der Hansestadt Lübeck“ (*link folgt*), der aktuellen Treibhausgasbilanz 2019 (<https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/treibhausgasbilanz.html>), der Beratung und dem Sachstandsbericht des European Energy Awards (VO/2021/09802) und der Fachkräfte der Klimaleitstelle erstellt. Aus dem Gutachten wurden die Zielpfade übernommen. Die im Gutachten ebenfalls vorgeschlagenen operativen Ziele sind teilweise nicht auf die Lübecker Verhältnisse

anwendbar oder die kommunale Verwaltung hat keinen Einfluss, daher können sie erst nach Einordnung und Bewertung im Masterplanprozess einbezogen werden.

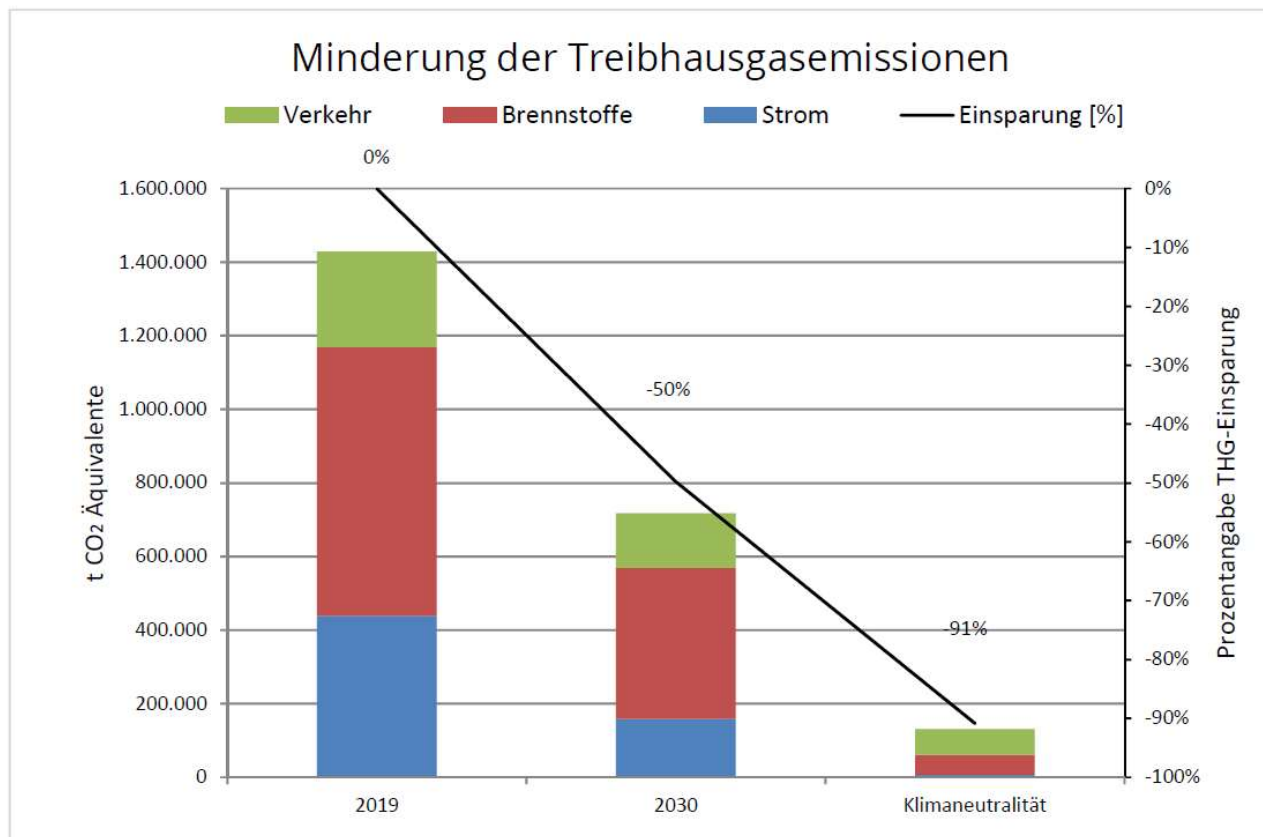


Abbildung 2: Minderung der Treibhausgasemissionen vom Startwert 2019 auf 50% bis 2030 und Klimaneutralität bis 2040 (Quelle: Gutachten energienker 2021)

In der THG-Bilanzierung wird unterschieden zwischen den Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr durch Kraftstoffverbrauch, aus der Strom- und Wärmeproduktion. Nur die energetischen Emissionen auf dem Stadtgebiet Lübeck werden erfasst.

Abgeleitet auf den Energiebedarf ergibt sich bis 2030 damit eine:

- Einsparung von Gas und Öl um 45%
- Einsparung von fossilen Kraftstoffen um 40%
- Einsparung von Treibhausgasen aus der Landnutzung um X %
- Verdreifachung der erneuerbaren Wärme
- Verdopplung des erneuerbaren Stroms
- Erhöhung der Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet um X Tonnen/Jahr

Die nicht-energetischen Ziele (Landnutzung und Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet) werden im Verlauf des Masterplanprozesses weiter präzisiert.

Das Ziel der Klimaneutralität bedingt, dass im Jahr 2040 fast der gesamte Wärme-, Strom- und Kraftstoffbedarf in Lübeck aus erneuerbaren Quellen gedeckt wird.

Um bis 2030 die Hälfte der THG-Emissionen einzusparen und bis spätestens 2040 die Klimaneutralität zu erreichen, wird der Masterplan Klimaschutz geeignete Maßnahmen aufzeigen. Wichtig ist die konsequente Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen in allen Verwaltungsbereichen und der Politik. In allen strategischen, insbesondere langfristigen Planungen müssen die Minderungspfade als verbindliches Ziel mit aufgenommen werden (z.B. in der Wärme- und Verkehrsplanung).

Zur Erstellung des Masterplans Klimaschutz werden in internen und externen Beteiligungsrunden Maßnahmen und Aktivitäten zu den Themenfeldern Mobilität, Energie & Bau, Ressourcenschutz, Wirtschaft und Landnutzung & Boden für die kommunale Ebene erarbeitet. Auch die Querschnittsfelder Digitalisierung, Öffentlichkeitsarbeit und Umweltbildung werden mit betrachtet, um die Klimaschutzmaßnahmen effektiv auszugestalten.

Die gesetzten Klimaziele in Lübeck sind auch abhängig von der Bundes- und Landesgesetzgebung, dem Ausbau und der Nutzung geeigneter Fördermittelprogramme sowie dem Handeln der Gesamtgesellschaft. Die Verwaltung muss ihrer Vorbildwirkung in der Gesellschaft gerecht werden.





Antrag

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: andrea.gaidetzka-luebeck@afd-sh.de Telefon: 122-1056)

Änderungsantrag des AM David Jenniches (AfD): Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Ziffer 1 wird wie folgt neu gefasst:

„Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 350 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.“

Ziffer 2 wird wie folgt neu gefasst:

„Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte 50% für Kfz und 50% Verbund aus Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr festgelegt. Die Werte für die drei Komponenten des Verbunds können variieren, solange der Zielwert von 50% für Kfz gewahrt bleibt.“

Ziffer 3.c. wird wie folgt neu gefasst:

„FNP und VEP sollen zu einem starken, nachhaltigem Wirtschaftswachstum beitragen.“

Begründung:

Aus Sicht der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, der Handwerkskammer Lübeck, Kreishandwerkerschaft Lübeck, Kaufmannschaft zu Lübeck, Lübeck Management, Technikzentrum Lübeck und Wirtschaftsunioren Lübeck ist der bis zum Jahr 2040 prognostizierte Bedarf von 251 ha brutto noch mit 20% zu beaufschlagen, um die aktive Chancen-Entwicklung zu berücksichtigen, die sich aus dem Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ergibt sowie um weitere 20% für die Sicherung des Entwicklungspotenzials von Startups und Ausgründungen der Lübecker Hochschulen, was zusammen zu einen Bedarf von insges. 350 ha brutto führt. Da Lübeck im Vergleich zu anderen deutschen HighTech-Standorten in Bayern, Baden-Württemberg, etc. noch einen erheblichen Nachholbedarf hat, ist die Vorgabe, das Gewerbeflächenwachstum an allen Standorten gleichermaßen zu halbieren, unsinnig („Rasenmähermethode“), weil dieses den jeweils vor Ort vorhandenen Verhältnissen nicht gerecht wird.

Das Kfz darf nicht weiter schlecht geredet und die Rahmenbedingungen für dessen Nutzung nicht permanent weiter eingengt werden, weil unsere Wirtschaft darauf zwingend angewie-

sen ist (z.B. Handwerker, Lieferdienste, Kundenbesuche, Pendler aus dem ländlichen Raum, etc.) und es dafür keinen sinnvollen Ersatz gibt. Auch ältere oder behinderte Menschen und Mütter mit kleinen Kindern benötigen häufig ihr eigenes Kfz, da für diese Personengruppen häufig weder das Fahrrad, noch der ÖPN, eine gute Alternative darstellt. Und nicht zuletzt darf nicht vergessen werden, dass die Automobilindustrie einschließlich aller ihr vor- und nachgelagerten Unternehmen die mit Abstand wichtigste Wirtschaftsbranche in Deutschland darstellt und damit einen unverzichtbaren Beitrag für unseren Wohlstand leistet.

Stetiges, nachhaltiges Wirtschaftswachstum schafft die materiellen Voraussetzungen für die Bewältigung sozialer, demographischer und ökologischer Herausforderungen der Zukunft. Die zentrale Bedeutung solchen Wirtschaftswachstums sollte daher ausdrücklich als Ziel von FNP und VEP verankert werden.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der AfD-Fraktion



Antrag

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)

Christopher Lötsch (CDU) + Sabine Haltern (SPD): Änderungsantrag zur Anlage C - Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Bürgerschaft fordert den Bürgermeister auf, bis zur Augustsitzung 2022 eine Beschlussvorlage zur Implementierung einer aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck vorzulegen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass:

1. Von der Hansestadt Lübeck und / oder von einer städtischen Gesellschaft aktiv Flächen erworben werden, um diese entsprechend den ermittelten Bedarfen einer gewerblichen, wohnbaulichen oder sonstigen baulichen Nutzung zuzuführen, als Kompensationsfläche zu entwickeln oder als Tauschfläche einzusetzen. Die für die Baulandentwicklung erforderlichen Kompensationsflächen oder Tauschflächen können auch außerhalb des Stadtgebietes liegen (sowie im Fall von Kompensationsflächen innerhalb desselben Naturraums). Die strategische Bodenbevorratung orientiert sich konsequent an den Zielsetzungen des neuen Flächennutzungsplanes.

2. Bebauungsplanverfahren auf Flächen im Außenbereich (§35 BauGB), die im zukünftigen Flächennutzungsplan als zusätzliche Wohnbau- oder Gewerbefläche dargestellt werden, werden eingeleitet, wenn die Flächen

I. im Eigentum bzw. in der Verfügungsgewalt der Hansestadt Lübeck oder einer der städtischen Gesellschaften stehen

oder

II. im Wege des kommunalen Zwischenerwerbs vor Schaffung des Planungsrechtes mindestens ein Anteil von 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wird (liegenschaftliche Partizipation)

oder

III. die Eigentümer und Investoren sich vertraglich verpflichten, sich an den Kosten und Folgekosten, die mit der Schaffung von Bauland entstehen, zu beteiligen.

Dieser Beschlusspunkt wird nicht auf Bebauungsplanverfahren angewendet, die bereits eingeleitet wurden oder auf geplante Baugebiete, die aufgrund von bestehenden politischen Beschlüssen konkrete Zielvorstellungen bestehen.

3. Die Ankaufspreise im Rahmen des Zwischenerwerbs nach Beschlusspunkt 2 orientieren sich im Regelfall am Preis für Bauerwartungsland. Grundsätzlich müssen die Ankaufspreise wirtschaftlich tragfähig sein und sämtliche Kosten, die vom Bauvorhaben hervorgerufen werden oder Voraussetzung für die Bauverwirklichung sind, berücksichtigen.

4. Eine Änderung der Vergaberichtlinien hinsichtlich städtischer Grundstücke dahingehend erfolgt, dass städtische Grundstücke nach einem konzeptorientierten Punktesystemverfahren wie folgt vergeben werden:

Für die Vergabe von städtischen Grundstücken zur Wohnbebauung werden jeweils transparente, dem Areal entsprechende (Lage- und Rahmenbedingungen) Konzeptanforderungen von der Verwaltung erarbeitet und in ein Punktesystem eingefügt.

Die Konzeptanforderungen beinhalten Kriterien hinsichtlich wohnungspolitischer, sozialpolitischer, ökologischer und städtebaulicher Vorgaben, sowie Vorgaben im Rahmen der Freiraumplanung bestehenden wohnungspolitischen Zielsetzungen sind hierbei zu berücksichtigen (Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019). Die Politik ist darüber hinaus an der Erstellung der Anforderungen im Vorwege zu beteiligen.

Die Grundstücke werden im Rahmen eines Gebotsverfahrens mit Vorrang der Konzeptqualität veräußert, wobei die Konzeptqualität mit bis zu 70% und der Kaufpreis mit 30% gewichtet werden. Der Mindestkaufpreis richtet sich nach festgesetzten Verkehrswert.

Der Punktekatalog wird vor der Ausschreibung konkret festgesetzt.

Der Höchstbietende Kaufinteressent hat keinen Anspruch darauf, dass die Stadt ihm das Grundstück verkauft, wenn die Konzeptanforderungen nicht entsprechend sind.

5. Ein Vorschlag für die Ordnung der notwendigen finanziellen Mittel ist vorzulegen. Ebenso ein Konzept über Kosten und notwendigen Personaleinsatz.

Begründung:

Anlagen :

Vorsitzende/
der CDU-Fraktion

► **Nr. 2021/10558-11-01**
öffentlich

Lübeck, 16.05.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)

Christopher Löttsch (CDU) + Sabine Haltern (SPD): Änderungsantrag

Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten,

1. Im Rahmen der Erstellung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans für den Bereich der Hansestadt Lübeck auch einen Fahrradschnellweg von Moisling bis Travemünde zu planen,
2. die verkehrlichen Auswirkungen im Verlauf der seitens des Landesbetrieb Verkehr beabsichtigten Sanierung der B 75 (Travemünder Landstraße), welche mit einer vorrübergehenden Reduzierung der Fahrspuren für den KfZ-Verkehr verbunden sein wird, zu erfassen und zu dokumentieren und daraus ggf. Vorschläge für eine teilweise Umnutzung der Travemünder Landstraße für Verkehre und des Umweltverbunds abzuleiten.

Begründung:

Anlagen:

Ausschussmitglied

Antrag

Bearbeitung: Joanna Kjer (E-Mail: joanna.kjer@luebeck.de Telefon: 122-1070)

Die Unabhängigen: Änderungen der Geschäftsordnung der Bürgerschaft zur Durchführung der Einwohnerfragestunde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Anforderungen in Verbindung mit der Einwohnerfragestunde in der Geschäftsordnung der Bürgerschaft zu berücksichtigen und die geänderte Geschäftsordnung der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorzulegen:

1. Die Frist zur Einreichung von Einwohnerfragen soll von 16 Tagen auf 6 Tage verkürzt werden.
2. Die Einwohnerfragen sollen nicht nur schriftlich sondern auch per E-Mail eingereicht oder zu Protokoll gegeben werden können.
3. Sofern der Fragestellende nicht in der Sitzung anwesend sein sollte, erfolgt eine schriftliche Antwort.
4. Die Einwohnerfragen und die entsprechenden Antworten sind auf der Internetseite der Stadt zu veröffentlichen.
5. Sofern eine Einwohnerfrage nicht zugelassen wird, erhalten die Fraktionen und die Fragestellenden eine Information darüber mit entsprechender Begründung.
6. Eine Einwohnerfragestunde soll auch in Ausschusssitzungen eingerichtet werden.

Das Interesse von Einwohnerinnen und Einwohnern an den Sitzungen der Gremien der Hansestadt Lübeck ist gering. Seit vielen Sitzungen der Bürgerschaft werden keine Einwohnerfragen mehr gestellt.

Damit dem gesetzlichen Anspruch, das Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner an der Selbstverwaltung zu erhöhen, sollten die Regelungen der Geschäftsordnung zur Einwohnerfragestunde in der Bürgerschaft einfacher und effektiver gestaltet werden.

In der Gemeindeordnung sind die Anforderungen an die Einbeziehung von Einwohnerinnen und Einwohnern benannt:

„Die Gemeinde muss die Einwohnerinnen und Einwohner über allgemein bedeutsame Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft unterrichten und fördert das Interesse an der Selbstverwaltung.“ §16a (1) GO

„Die Gemeindevertretung muss bei öffentlichen Sitzungen Einwohnerinnen und Einwohnern die Möglichkeit einräumen, Fragen zu Beratungsgegenständen oder anderen Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft zu stellen und Vorschläge oder Anregungen zu unterbreiten. Die Gemeindevertretung kann Betroffenen die Rechte nach Satz 1 einräumen. Die Einwohnerfragestunde ist Bestandteil der öffentlichen Sitzung der Gemeindevertretung. Die Ausschüsse können in ihren Sitzungen ebenfalls eine Einwohnerfragestunde durchführen.“ §16c (1) GO

Anlagen:

Vorsitzende/r
Fraktion Die Unabhängigen

► **Nr. VO/2022/11179**
öffentlich

Lübeck, 01.06.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion DIE LINKE

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

Antrag Sascha Luetkens (DIE LINKE) und Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unterbringung und Transport ukrainischer Geflüchteter

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird aufgefordert, die notwendigen Maßnahmen einzuleiten, um die per Fähre aus Klaipeda ankommenden Geflüchteten aus der Ukraine verwaltungsseitig in Empfang zu nehmen, über die Weiterreisemöglichkeiten aufzuklären und sicherzustellen, dass sie eine Übernachtungsmöglichkeit finden, die für ihre Bedürfnisse und Zielorte geeignet sind.

Hierzu zählen insbesondere:

1. Verfügbarkeit einer einfach und schnell zu erreichenden Unterkunftsmöglichkeit ohne Registrierung für Geflüchtete mit Zielort außerhalb Schleswig-Holsteins, den diese am Tag der Ankunft mit der Fähre nicht mehr erreichen können.
2. Organisation von Zugfahrkarten für Geflüchtete mit Zielort außerhalb Schleswig-Holsteins, der noch am selben Abend erreicht werden kann (Hintergrund: Der Ticketschalter am Lübeck Hbf. schließt um 20 Uhr, die Ankunft dort erfolgt aber z.T. erst später).
3. Verfügbarkeit von geeigneten Unterkunftsmöglichkeiten und direkter Transport für Geflüchtete mit eingeschränkter Mobilität und anderen Einschränkungen (Invalidität, Schwangerschaft, Mitführung von Kleinkinder, Behinderungen etc.).
4. Organisation des Transportes in die zentralen Erstaufnahmeeinrichtungen des Landes in Bad Segeberg und Neumünster für Geflüchtete, die in Schleswig-Holstein bleiben möchten.

Der Bürgermeister wird zudem aufgefordert, im nächsten Hauptausschuss über die eingeleiteten Maßnahmen sowie deren Kosten und Personalaufwand zu berichten und diese haushälterisch zu ordnen.

Begründung:

Seit Ende April kommen an fünf Abenden in der Woche ukrainische Geflüchtete per Fähre aus Klaipeda in Travemünde an. Inzwischen sind es 100-200 Geflüchtete pro Fähre, Tendenz steigend. Hierbei handelt es sich vor allem um Geflüchtete aus dem Südosten der Ukraine (Mariupol, Charkiw, Donbass etc.), denen von Russland ausschließlich die Flucht nach

Russland "angeboten" wurde und die nach obligatorischem Aufenthalt in Internierungslagern dort die Flucht ins Baltikum gelang, von wo aus sie per Fähre nach Travemünde reisen.

In Travemünde angekommen gestaltet sich deren Weiterreise jedoch häufig so schwierig, dass sich Mitarbeiter:innen der Bahn bereits hilfeschend an die ehrenamtlichen Helfer:innen gewandt haben, weil so viele Geflüchtete am Lübecker Hauptbahnhof stranden und dort übernachten (müssen).

Die Gründe hierfür sind vielfältig. Zuständigkeiten sind z. T. unklar und strittig, der Informationsfluss ungeordnet und zufällig, der Prozess der Geflüchteten Aufnahme unterliegt Änderungen und funktioniert nicht immer reibungslos usw. Zentraler Hauptgrund für die häufigen und vermeidbaren Notsituationen der in Lübeck ankommenden Geflüchteten ist jedoch die Passivität und fehlende Übernahme der Gesamtverantwortung durch die Lübecker Verwaltung. Anstatt selbst und verwaltungsseitig sicherzustellen, dass jeder hier ankommenden Geflüchtete ein nächtliches Dach über dem Kopf bekommt, verlässt sich die Lübecker Verwaltung vor allem auf ehrenamtliche Flüchtlingshelfer:innen und ist praktisch nie selbst vor Ort. Weder bei der Ankunft am Skandinavienkai noch am Lübecker Hauptbahnhof. Dieses nicht nachvollziehbare Verhalten und die daraus resultierenden Folgen für die Geflüchteten sind für uns vor allem deshalb unverständlich, weil wir den Bürgermeister bereits am 03.05.2022 im Hauptausschuss von den Problemen der in Travemünde ankommenden Geflüchteten berichtet haben.

Anlagen:

Ausschussmitglied