



**T A G E S O R D N U N G**  
70. Sitzung des Hauptausschusses

<b>Termin</b>	<b>Dienstag, 25.10.2022, 16:30 Uhr</b>
<b>Ort</b>	<b>Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck</b>

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13.09.2022	
	<i>Liegt vor</i>	
2.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.09.2022	
	<i>Liegt vor</i>	
2.3.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 27.09.2022	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Aktuelle Lage Coronavirus (Sen. Steinrücke)	
3.2.	Aktuelle Lage Ukraine (Bgm)	
3.3.	Aktuelle Lage Energieeinsparungen (Bgm)	
3.4.	Ausschreibungstext Fachbereichsleitung Planen und Bauen	<b>VO/2022/11525</b>
3.5.	Stellv. berat. AM Anka Grädner: Photovoltaikanlagen - Bearbeitungsstau bei der Travenetz (Anmeldungen/Inbetriebsetzungen/Zählerwechsel)	<b>VO/2022/11562</b>

4.	Berichte	
4.1.	Geschwindigkeitsbegrenzungen vor Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern und Seniorenheimen	<b>VO/2022/11083</b>
	<i>Zurückgestellt am 27.09.22</i>	
4.2.	Gebäude der Bundesbank, Holstentorplatz 2-2a, 23552 Lübeck - Baufachliche Einschätzung zum baulichen Zustand, sowie zur avisierten Nutzung als Verwaltungsstandort für das GMHL und als Depot der Völkerkundesammlung	<b>VO/2022/11409</b>
	<i>Zurückgestellt am 27.09.22</i>	
4.3.	Altstadtbrückenbericht und Bauprogramm bis 2037	<b>VO/2022/11418</b>
	<i>Zurückgestellt am 27.09.22</i>	
4.4.	Ergebnis der Organisationsüberprüfung für die Abteilung 5 Flächenmanagement des Bereiches Stadtgrün und Verkehr	<b>VO/2022/11099</b>
5.	Beschlussvorlagen	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	Freie Wähler & GAL: Haushaltsbegleitbeschluss zu VO/2022/11299 Haushalt 2023: Sanierung Dom-Schule - Empfehlung des Schulausschusses folgen	<b>VO/2022/11299-12</b>
	<i>Überweisungsantrag aus der Sitzung der Bürgerschaft am 29.09.2022</i>	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10980 Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	<b>VO/2022/10980-04</b>
	<i>Zurückgestellt am 27.09.22</i>	
7.2.	AM Pluschkell (SPD) + Lötsch (CDU): Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	<b>VO/2022/10980-06</b>
	<i>Zurückgestellt am 27.09.22</i>	
7.3.	AM Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Stadtwerke Preisbremse und variable Tarife	<b>VO/2022/11501</b>

8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte können nach der Maßgabe einer entsprechenden Beschlussfassung durch die Mitglieder des Hauptausschusses nichtöffentlich beraten werden:

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13.09.2022	
	<i>Liegt vor</i>	
11.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.09.2022	
	<i>Liegt vor</i>	
11.3.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 27.09.2022	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Vergabe eines Rahmenvertrages für die Lieferleistung mit Büroartikeln und Kopierpapier durch Fortsetzung des bestehenden Vertrages auf Grund außergewöhnlicher Umstände	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
14.2.	Strategische Entwicklung des PORT OF LÜBECK	<b>VO/2022/11476</b>
	<i>Zurückgestellt am 27.09.22</i>	
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



## NACHTRAGSTAGESORDNUNG

### 70. Sitzung des Hauptausschusses

---

**Sitzungstermin:** Dienstag, 25.10.2022, 16:30 Uhr

**Sitzungsort:** Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

---

Nichtöffentlicher Teil:

14.1.	Vergabe eines Rahmenvertrages für die Lieferleistung mit Büroartikeln und Kopierpapier durch Fortsetzung des bestehenden Vertrages auf Grund außergewöhnlicher Umstände	<b>VO/2022/11493</b>
	<i>Die Vorlage liegt nun vor und wird nachgereicht</i>	



► **Nr. VO/2022/11525**  
**öffentlich**

**Lübeck, 27.09.2022**

**Bearbeitung: Ulfert Bloß (E-Mail: [ulfert.bloess@luebeck.de](mailto:ulfert.bloess@luebeck.de) Telefon: 122-1151)**

## **Ausschreibungstext Fachbereichsleitung Planen und Bauen**

Zur Information des Hauptausschusses wird der geplante Ausschreibungstext für die Fachbereichsleitung Planen und Bauen vorgelegt.

Es ist beabsichtigt, die Anzeige im Zeitraum 45. bis 48. KW zu schalten, der Bewerbungsschluss ist der 04.12.22. Die Anzeige soll in der Bauwelt, der ZEIT und den LN erscheinen sowie auf [www.XING.com](http://www.XING.com), [www.luebeck.de/jobs](http://www.luebeck.de/jobs) und [www.interamt.de](http://www.interamt.de).

Geplant ist, den Mitgliedern der Bürgerschaft vom 12.12.22 bis 22.12.22 Einsicht in die eingegangenen Bewerbungen zu ermöglichen.

Ein Hearing der von den Fraktionen vorzuschlagenden engeren Wahl der Kandidat:innen mit Teilnahmemöglichkeit seitens der Mitglieder der Bürgerschaft, den Vorsitzenden der einschlägigen Fachausschüsse und den fachpolitischen Sprecher:innen der Fraktionen (soweit nicht Mitglieder der Bürgerschaft) sowie Vertreter:innen der Fachöffentlichkeit ist am 21.01.23 geplant; die Wahl soll in der Sitzung der Bürgerschaft am 26.01.23 erfolgen. Die Rückmeldung der Fraktionen über die einzuladenden Bewerber:innen soll bis zum 22.12.22 erfolgen.

Gemäß § 67 Abs. 3 der Gemeindeordnung SH ist die Stelle vor der Wahl öffentlich auszu-schreiben; davon kann bei einer Wiederwahl durch Beschluss mit der Mehrheit von mehr als der Hälfte der gesetzlichen Zahl der Stadtvertreter:innen, im Übrigen nur mit Genehmigung der Kommunalaufsicht, abgesehen werden.

### Der Ausschreibungstext lautet wie folgt:

Die Hansestadt Lübeck sucht zum 01.05.2023

### **eine:n hauptamtliche:n Stadrätin:rat (Senator:in)**

für den Fachbereich Planen und Bauen wegen Ablauf der Amtszeit der Stelleninhaberin.

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum mit einer Bevölkerung von 220.000 Menschen, die zweitgrößte Hafenstadt in der Metropolregion Hamburg und die führende Logistkdreh-scheibe Schleswig-Holsteins in den Ostseeraum. Zu den Stärken Lübecks gehört neben dem Hafen eine prosperierende mittelständische Industrie im Bereich der Medizintechnik, Laser-, Verpackungs-, Bau- und Ernährungsindustrie. Der Tourismus ist daneben mit dem UNESCO-Weltkulturerbe Lübecker Altstadt und dem Seebad Travemünde ein herausragender Wirt-schaftsfaktor. Die Attraktivität Lübecks spiegelt sich wider im UNESCO-Kulturerbe Lübecker Altstadt und dem zu Lübeck gehörenden Seebad Travemünde. Für die Zukunft positioniert sich die Hansestadt gerade erfolgsversprechend als SmartCity-Region. Die Stadt ist Standort

von drei Hochschulen der europäischen Spitzenklasse, von erfolgreichen außeruniversitären Wissenschaftseinrichtungen und einer lebendigen Gründungsszene. Lübeck ist die Heimat von rund 95.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen. Die Stadtverwaltung ist mit insgesamt ca. 5.500 Beschäftigten eine der größten Arbeitgeberinnen in der Region.

Die Hansestadt Lübeck ist eine wachsende Stadt mit steigender Nachfrage am Wohnungsmarkt. Der bezahlbare Wohnraum stellt hierbei eine besondere Herausforderung dar. Das einzigartige Altstadtensemble mit seiner reichhaltigen historischen Bausubstanz wurde 1987 von der UNESCO zur Welterbestätte erklärt. Die Hansestadt Lübeck ist somit Deutschlands älteste Welterbestadt; sie verfügt über einen Gestaltungs- und Welterbebeirat, der die Hansestadt Lübeck bei bedeutenden Bauvorhaben berät.

Dem Fachbereich Planen und Bauen gehören ca. 1.040 Mitarbeitende an; er umfasst derzeit die Bereiche Stadtplanung und Bauordnung, das städtische Gebäudemanagement, Stadtgrün und Verkehr sowie die Lübeck Port Authority. Ferner ist der Fachbereich Planen und Bauen für das UNESCO-Welterbe und den Gestaltungsbeirat verantwortlich, er nimmt die Funktion des Aufgabenträgers für den ÖPNV wahr und ist Gesellschaftervertreter bei der stadteigenen Wohnungsbaugesellschaft „Trave“.

Änderungen der Aufgabenbereiche im Rahmen einer Neuorganisation der Stadtverwaltung bleiben vorbehalten.

Gesucht wird eine überzeugende Führungspersönlichkeit mit

- erfolgreich abgeschlossenem wissenschaftlichen Hochschulstudium (Universität oder Master) auf dem Gebiet Architektur, Bauwesen oder Raumplanung oder mit einem vergleichbaren Berufs- oder Studienabschluss und langjähriger Berufserfahrung
- mindestens fünfjähriger Führungserfahrung in einer größeren Organisationseinheit, vorzugsweise in der öffentlichen Verwaltung
- mindestens fünfjähriger Berufserfahrung im Aufgabengebiet des Fachbereiches, idealerweise mit einschlägiger Netzwerkerfahrung zu externen Entscheidungsträger:innen in den Aufgabengebieten
- ausgewiesenen Erfahrungen in der Anwendung moderner Managementmethoden (z.B. Personal- und Changemanagement, Strategieentwicklung und -planung)
- langjährige Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit politischen Gremien, mit Institutionen, Vereinen und Unternehmen
- kooperativem, teamorientierten und wertschätzendem Arbeits- und Führungsstil
- Kommunikationsstärke, Zielorientierung und Verhandlungsgeschick.

Die Wahl erfolgt gemäß § 67 der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein durch die Lübecker Bürgerschaft (Stadtvertretung) im Meiststimmverfahren; die derzeitige Sitzverteilung: SPD (12), CDU (12), Bündnis 90 / DIE GRÜNEN (6), AfD (3), Die Unabhängigen (3), FDP (3), BfL (2), DIE LINKE (2), Fraktion 21 (2), FREIE WÄHLER & GAL (2) sowie zwei fraktionslose Mitglieder. Das Vorschlagsrecht steht dem Bürgermeister, den Fraktionen und den einzelnen Mitgliedern der Bürgerschaft zu. Ein Hearing der von den Fraktionen / Mitgliedern der Bürgerschaft vorgeschlagenen Bewerber:innen ist für den 21.01.2023 geplant. Der voraussichtliche Wahltermin ist für die Bürgerschaftssitzung am 26.01.2023 vorgesehen.

Die Stelleninhaberin stellt sich einer Wiederwahl.

Die Amtszeit beträgt 6 Jahre, eine Wiederwahl ist möglich. Die Besoldung richtet sich nach der Besoldungsgruppe B 4 SHBesG. Die hauptamtliche Fachbereichsleitung ist dem Bürgermeister direkt unterstellt und wird in ein Beamtenverhältnis auf Zeit berufen.

Die Hansestadt Lübeck strebt an, den Frauenanteil in Führungspositionen zu erhöhen. Aus diesem Grunde sind Bewerbungen von Frauen besonders erwünscht. Gleiches gilt für Bewerbungen von schwerbehinderten Menschen.

Die Hansestadt Lübeck ist bemüht, das ehrenamtliche Engagement ihrer Mitarbeiter:innen zu fördern. Erfahrungen und Fähigkeiten aus ehrenamtlicher Tätigkeit, die als Qualifikation anhand des Stellenanforderungsprofils von Bedeutung sind, werden bei der Stellenbesetzung berücksichtigt.

Ausdrücklich begrüßen wir es, wenn sich Menschen mit Migrationshintergrund bei uns bewerben.

Bitte bewerben Sie sich bis zum **4. Dezember 2022** über das Karriereportal der Hansestadt Lübeck ([www.luebeck.de/jobs](http://www.luebeck.de/jobs)) unter der Kennziffer K \_\_\_\_ / 2022. Dort können Sie Ihre Bewerbung mit vollständigen Nachweisen einschließlich aktueller dienstlicher Beurteilungen, Arbeitszeugnissen sowie Nachweisen über absolvierte Fortbildungen einstellen.

Von Bewerbungen auf dem Postweg oder per E-Mail bitten wir abzusehen. Bewerbungen, die auf dem Postweg bei uns eingehen, werden nach Abschluss des Verfahrens aus Gründen des Verwaltungsaufwandes und der damit verbundenen Kosten nicht zurückgesandt.

Ihr Einverständnis, den in der Lübecker Bürgerschaft vertretenen Fraktionen und einzelnen Mitgliedern der Bürgerschaft Zugang zu den Bewerbungsunterlagen zu gewähren, setzen wir voraus.

► **Nr. VO/2022/11562**  
**öffentlich**

Lübeck, 13.10.2022

## Anfrage

Bearbeitung: Anka Grädner (E-Mail: anka.graedner@luebeck.de Telefon: 122-1076)

### **Stellv. berat. AM Anka Grädner: Photovoltaikanlagen - Bearbeitungsstau bei der Travenetz (Anmeldungen/Inbetriebsetzungen/Zählerwechsel)**

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.10.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

1. Wie viele Anmeldungen von Photovoltaikanlagen sind in 2022 bei der Travenetz eingegangen?  
 1 b. Wie stellt sich die Entwicklung gegenüber 2021 und 2020 dar?
2. Wie viele Anmeldungen wurden abschließend abgearbeitet (Inbetriebsetzungen) in 2022  
 2.b. wie viele in 2021 und 2020
3. Wie umfangreich ist der Rückstau bei der Abarbeitung der Anmeldungen?
4. Wie lange dauert es zurzeit von der Anmeldung bis zur Inbetriebsetzung?  
 4 b. entspricht diese Dauer den gesetzlichen Vorgaben (ggf. den angekündigten neuen gesetzlichen Vorgaben?)
5. Wie viele Stellen sind dem betroffenen Arbeitsbereich zugeordnet (aufgeschlüsselt nach Arbeitsbereichen Projektplanung, Verwaltung, Technik, Callcenter)
6. Welche personellen Veränderungen wurden in diesem in den Jahren 2020, 2021, 2022 vorgenommen?
7. Welche vorsorglichen Pläne in Bezug auf Personal sind getroffen worden mit Blick auf die anstehende Solarpflicht sowie die neue umfangreiche Förderung von PV?
8. Werden Anmeldungen/Inbetriebsetzungen von Kunden der *Lübeck Solar* (SWHL) bevorzugt bearbeitet?
9. Entspricht es den Tatsachen, dass Zählerwechsel-Arbeiten in Lübeck nicht (wie in anderen Kommunen bereits üblich) von Elektrounternehmen vorgenommen werden?  
 9 b. Wenn ja, bitte die Hintergründe darlegen.

#### **Begründung:**

**Anlagen:**



► **Nr. VO/2022/11083**  
öffentlich

Lübeck, 26.08.2022

## **Bericht** **-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

**Bearbeitung:** Johannes-Markus Eitel (E-Mail: johannes-markus.eitel@luebeck.de Telefon: 122 - 3233)

## **Geschwindigkeitsbegrenzungen vor Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern und Seniorenheimen**

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.09.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.09.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.09.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Bürgerschaft am 30.06.2016 (VO/2016/03638):

„Der Bürgermeister wird aufgefordert, zu prüfen, welche weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30) insbesondere vor Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern und Seniorenheimen im Hinblick auf eine anstehende Änderung der Straßenverkehrsordnung möglich sind. Der Bürgerschaft sind Alternativen in der ersten Bürgerschaftssitzung zur Entscheidung vorzulegen, die auf das Inkrafttreten der durch die Bundesregierung angekündigten Änderungen folgt.“

Antrag der GAL-Fraktion in der Bürgerschaft am 29.06.2017 (VO/2017/05112):

„Der Bürgermeister möge den mit der Vorlage VO/2017/04999 gegebenen Bericht ergänzen um eine Auflistung der bisher geprüften 105 Einrichtungen mit kurzen Hinweisen auf die Ausschlussgründe der 102 Einrichtungen, die die Voraussetzungen nicht erfüllen.“

### **Bericht:**

Aufgrund des Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Bürgerschaft am 30.06.2016 (VO/2016/3638) hatte der Bereich Stadtgrün und Verkehr den Bericht VO/2017/4999 erstellt. In der Sitzung der Bürgerschaft am 29.06.2017 wurde unter Punkt 8.3.1 (VO/2017/5112) der folgende Antrag der GAL-Fraktion einstimmig angenommen und an den Bauausschuss überwiesen:

*„Der Bürgermeister möge den mit der Vorlage VO/2017/04999 gegebenen Bericht ergänzen um eine Auflistung der bisher geprüften 105 Einrichtungen mit kurzen Hinweisen auf die Ausschlussgründe der 102 Einrichtung, die die Voraussetzungen nicht erfüllen.“*

Die Auflistung der bisherigen 105 Einrichtungen mussten aufgrund der inzwischen geänderten Rechtslage durch die Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zum 14.12.2016 und der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 29.05.2017 erweitert werden. Durch die Neufassung des § 45 Abs. 9 StVO wurde die hohe Anordnungshürde für Beschränkungen des fließenden Verkehrs abgesenkt.

Ein Automatismus, dass vor den genannten Einrichtungen fortan stets Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h anzuordnen sind, ist mit der Änderung der StVO nicht verbunden. Anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse ist eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung erforderlich.

Die VwV-StVO zu Verkehrszeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) lautet unter XI:

*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.“*

Die Regelung bezieht sich gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und ist in der Aufzählung abschließend.

Bei folgenden Einrichtungen beträgt die angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h:

Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten:

1. Dr. Julius-Leber Straße, Dr. Julius-Leber-Straße 64
2. Glockengießerstraße, Glockengießerstraße 18
3. Herz-Jesu, Parade 4a
4. Idun, Fegefeuer 16
5. Integrativer Kindergarten Koberg 19
6. Kinderhaus Alsheide, Hundestraße 101
7. St. Marien, Dr. Julius-Leber-Straße 75
8. St. Marien-Käfer, Braunstraße 21
9. Die Stadtmäuse, Kahlhorststraße 34
10. Dorothea-Schlözer, Kalandstraße 8a
11. Drachennest I, Paul-Ehrlich-Straße 6
12. Drachennest II, Johannes-Baltzer-Straße 56-60
13. Drachennest III, Familienzentrum, Maria-Goeppert-Straße 12
14. UKSH Kita Bildungshaus 1-10, Reetweg 5

15. Kinderhaus Grauer Esel, Friedrichstraße 34
16. Kleiner Klosterkoppel, Kleine Klosterkoppel 20
17. Naturkindergarten Zauberwiese, Lise-Meitner-Weg 44
18. Robert-Koch-Straße, Robert-Koch-Straße 5a
19. Spielstube Domgemeinde, kindergartenähnliches Angebot, Stresemannstraße 7
20. St. Aegidien, Seydlitzstraße 40
21. St. Augustinus, Falkenhusener Weg 4
22. St. Martin, Elswigstraße 70
23. Tingelfing, Weidenweg 4
24. Unter dem Regenbogen, Am Klosterhof 8
25. Weidenweg, Sana-Klinik, Weidenweg 5
26. Wilde 13, Gerty-Cori-Straße 1
27. Brüder-Grimm-Ring, Familienzentrum, Brüder-Grimm-Ring 41
28. Familien-Kiste, Familienzentrum, Moislinger Mühlenweg 43
29. Irgendwie Anders, Andersenring 34
30. St. Franziskus, Familienzentrum, Kiwittredder 1
31. Wichern I, Ilsebillweg 11
32. Wichern II, Eulenspiegelweg 13
33. Dornestraße, Dornestraße 62
34. Haus Melanie, Meierstraße 17
35. Roter Löwe, Auguste-Schmidt-Straße 1
36. Am Behnckenhof, Am Behnckenhof 60a
37. Diedrich-Buxtehude, Johann-Sebastian-Bach-Straße 19
38. Gr. Steinrade, Margaretha-Jenisch-Ring 52
39. Kerckringstraße, Kerckringstraße 25-37
40. Kleine Strolche, An der Stadtfeiheit 1
41. Forscherkita Spielen und Lernen, Josephinstraße 36
42. St. Bonifatius, Familienzentrum, Friedenstraße 103a
43. St. Matthäi, Brockesstraße 61a
44. Von Bodelschwingh, Richard-Wagner-Straße 95
45. Klappenstraße, Klappenstraße 9a
46. Malenter Straße, Malenter Straße 1
47. Am Schellbruch, An der Hülshorst 11
48. Christophorus, Jürgen-Wullenwever-Straße 3
49. Die Waldmäuse, Kleingartengelände Tilgenkrug
50. Mütterschule, Jürgen-Wullenwever-Straße 1
51. Haus der kleinen Riesen, Heiweg 112
52. Helene Bresslau, Familienzentrum, Albert-Schweitzer-Straße 59
53. Israelsdorf, Wilhelm-Wisser-Weg 12-16
54. Janusz Korczak, Max-Wartemann-Straße 5
55. Spiel- und Beschäftigung, Am Ährenfeld 2
56. Behaimring, Familienzentrum, Behaimring 27a
57. Rudolf-Groth-Park, Am Waldsaum 1
58. St. Christophorus I; Schäferstraße 2
59. St. Christophorus II, Huntenhorster Weg 2a
60. St. Gertrud, Gustav-Adolf-Straße 8
61. St. Konrad, Jürgen-Wullenwever-Straße 8
62. St. Stephanus, Dornierstraße 52
63. Lauerholzschule, Holzvogtweg 18
64. Pfeifengrasweg, Pfeifengrasweg 1a
65. Zwergenland, Gertrudenstraße 5a
66. Dreifaltigkeit, Familienzentrum, Tannenbergsstraße 16-18
67. Haus in der Sonne, Lindenweg 8
68. Hundert Welten, Tilsitstraße 36a
69. AWO, Familienzentrum, Redderkoppel 7
70. Kunterbunt, Haferkoppel 11
71. Schatzinsel, Kupferstraße 74
72. St. Michael, Bei den Tannen 28

73. St. Lorenz, Nordlandring 17
74. Haus Barbara, Familienzentrum, Triftstraße 139-143
75. St. Lazarus, Paul-Gerhardt-Straße 2
76. Plönnesstraße 36, Griechenzentrum
77. Niendorf, Niendorfer Hauptstraße 5
78. Bugenhagen II, Briggstraße 12
79. Beim Meilenstein, Familienzentrum, Krümming 36b
80. Kinderspielkreis Travemünde, Im Beiboot 2
81. Beruf und Kind, Steinrader Damm 54
82. Hallandhaus, Triftstraße 115a
83. Bergwichtel, Resebergweg 11
84. Die Küstenknirpse, Teutendorfer Weg 10k
85. Kinderstube Travemünde, Familienzentrum, Steenkamp 32b

#### Schulen:

86. Abendgymnasium, Domkirchhof 3
87. Albert-Schweitzer, Albert-Schweitzer-Straße 59
88. Astrid-Lindgren, Brüder-Grimm-Ring 6
89. Astrid-Lindgren, Triftstraße 139
90. Baltic, Karavellenstraße 2-4
91. Baltic, Briggstraße 11
92. Bernd-Schröder, Langer Lohberg 24
93. Dom, Domkirchhof 5-6
94. Dorothea-Schlözer, Jerusalemsberg 1-3
95. Emanuel-Geibel, Glockengießerstraße 33-37
96. Ernestinen, Kl. Burgstraße 24-26
97. Freie Waldorfschule, Dieselstraße 18
98. Gewerbeschule Nahrung und Gastronomie, Parade 2, Schildstraße 6-8, St. Annen-Straße 4
99. Hanse-Schule für Wirtschaft, Dankwartsgrube 14-22
100. Heinrich-Mann, Brüder-Grimm-Ring 6-8
101. Johanneum, Bei St. Johannis 1-3
102. Julius-Leber, Marquardplatz 8, Brockesstraße 59-61
103. Kahlhorst, Kahlhorststraße 41
104. Katharineum, Königstraße 27-31
105. Marien, Langer Lohberg 6-8
106. Matthias-Leithoff, Haferkoppel 11
107. Mühlenweg, Moisinger Mühlenweg 56-58
108. Oberschule zum Dom, Domkirchhof 3
109. Paul-Gerhardt, Paul-Gerhardt-Straße 4-8
110. Paul-Klee-Schule, Alexander Fleming Straße 6-12
111. Pestalozzi, Dornbreite 12
112. Am Stadtpark, Schulstraße 22
113. An der Wakenitz, Dieselstraße 16, Am Ährenfeld 2
114. Eichholz, Bohlkamp 25
115. Falkenfeld, Helgolandstraße 5
116. Grönauer Baum, Reetweg 5-7
117. Groß Steinrade, Drögeneck 3
118. Lauerholz, Holzvogtweg 18, Waldstraße 31
119. Marli, Heinrichstraße 19-21
120. Rangenberg, Rangenberg 74-76
121. Roter Hahn, Schneidemühlenstraße 1
122. Schönböcken, Schönböckener Hauptstraße 18
123. Tremser Teich, Am Behnckenhof 37
124. Trave, Kirchplatz 7
125. St. Jürgen, Mönkhofer Weg 95
126. Holstentor, Wendische Straße 55

127. Kaland, Falkenstraße 5
128. Maria-Montessori, Stellbrinkstraße 1
129. Otto Mortzfeld, Beethovenstraße 20
130. Paul-Burwick, Triftstraße 139-141
131. Paul-Klee, Krog 30
132. Pestalozzi, Fackenburger Allee 71
133. Schule am Meer, Strandweg 1
134. Niendorf, Niendorfer Hauptstraße 17-21
135. Utkiek, Utkiek 22
136. Wilhelmshöhe, Schwartauer Allee 132
137. Stadtschule Travemünde, Hirtengang 10
138. Thomas-Mann, Thomas-Mann-Straße 14
139. Willy-Brandt, Schlutuper Kirchstraße 10
140. Geschwister-Prenski, Travemünder Allee 5a (Zugang: Am Gertrudenkirchhof)

### Alten- und Pflegeheime

141. Servicehaus Hochschulstadtteil, Paul-Ehrlich-Straße 5
142. Simeon, Hartengrube 2-4
143. Im Park, Waldstraße 52
144. Erika-Gerstung-Haus, Bonnusstraße 3
145. Hanse-Residenz, Eschenburgstraße 39
146. Haus am Tremser Teich, Helen-Keller-Weg 10
147. St. Birgitta, Rose 30b
148. Marli Pflege, Carl-Gauß-Straße 13-15
149. Hinrichs, Werkstraße 71, Dockstraße 36a
150. Schön, Gothmunder Weg 22
151. Mühlentor, Fritz-Reuter-Straße 13
152. Waldersee, Max-Wartemann-Straße 14
153. Am Behnckenhof, Am Behnckenhof 60
154. Dornbreite, Dornbreite 5
155. Dreifelderweg, Wattstraße 7
156. Elswigstraße, Elswigstraße 66
157. Heiligen-Geist-Hospital, Koberg 11
158. Prassekstraße, Prassekstraße 6
159. Lotti-Tonello-Haus, Schützenhof 12
160. CURA, Mecklenburger Straße 20
161. Rosenhof, Mecklenburger Landstraße 2-12
162. Hinrichs, Moislinger Aue, Niendorfer Straße 19a
163. Sonnenhof, Karlsruher Straße 2e
164. Dr. med. Al-Bayati, Karlsruher Straße 80
165. Rosenhof, Behaimring 42
166. Hinrichs Kasino, Hochofenstraße 76
167. Travemünde, Ostseestraße 6-8

### Krankenhaus

168. Marienkrankenhaus, Parade 3
169. Rotes Kreuz Krankenhaus, Rabenhorst 1
170. AMEOS Reha Klinikum, Weidenweg 9-15
171. UKSH, Mönkhofer Weg

Bei folgenden Einrichtungen sind die Erläuterungen zu beachten:

### Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten:

172. Der kleine Muck, Kanalstraße 42-50

- Es ist kein direkter Zugang zur Kanalstraße (K16) vorhanden, sondern der Eingang liegt in der Straße Weiter Lohberg. Die Straße Weiter Lohberg liegt in einer Tempo 30-Zone. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
173. Unizwerge, UKSH, Ratzeburger Allee 160  
Es handelt sich um ein großes Krankenhausesgelände mit Zufahrten zur Ratzeburger Allee, die durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind. Die Einrichtung befindet sich auf dem Krankenhausesgelände. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
174. DRK Blankensee, Am Flugplatz 4, Haus 10  
Die Einrichtung befindet sich auf dem Privatgelände Ausbildungspark Blankensee. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
175. Immengarten, Immengarten 9-11  
Die Straße Immengarten ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
176. Gewerbezwerg, Borsigstraße 2  
Die Borsigstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
177. KIKS Krankenhaus Süd, Kronsfordter Allee 71-73  
Es gibt keinen direkten Zugang, weil die Einrichtung auf dem Krankenhausesgelände liegt. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
178. Kreuz-Gemeinde, Kronsfordter Allee 127I  
Die Einrichtung liegt hinter der Kirche auf dem Grundstück und somit gibt es keinen direkten Zugang zur Kronsfordter Allee. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
179. Landkindergarten, Vorrader Straße 81  
Die Einrichtung liegt auf dem Ringstedtenhof und hat keinen direkten Zugang zur Vorrader Straße. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
180. Lübecker Sport-Kita, Possehlstraße 5  
Es besteht kein direkter Zugang zur Possehlstraße, weil die Einrichtung bei den Tennisplätzen auf dem Gelände liegt. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
181. Mönkhofer Weg, Mönkhofer Weg 63  
Die Einrichtung liegt nicht direkt am Mönkhofer Weg, sondern wird über einen Parkplatz erreicht. Der Zugang ist gesichert und die Kinder können die Einrichtung nicht alleine verlassen. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
182. Possehl, Ratzeburger Allee 23  
Es besteht kein direkter Zugang zur Ratzeburger Allee. Der Zugang erfolgt über die Straße Karl-Roß-Weg, die keine Vorfahrtstraße ist. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
183. Storchennest, Ratzeburger Allee 34  
Es besteht kein direkter Zugang zur Ratzeburger Allee. Der Zugang erfolgt über die Petersstraße, die keine Vorfahrtstraße ist. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
184. Studentenkinder, Anschützstraße 9  
Die Anschützstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
185. Moislinger Berg, Moislinger Berg 2  
Der Zugang erfolgt über die Stecknitzstraße. Der Bereich zur Fahrbahn ist durch ein Gitter gesichert. An der Kreuzung Moislinger Berg, Stecknitzstraße, August-Bebel-Straße ist eine Lichtzeichenanlage zur Querung der Fahrbahn vorhanden. Der Zugang ist gesichert und die Kinder können die Einrichtung nicht alleine verlassen. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
186. Bugenhagen I, Familienzentrums, Rademacherstraße 19

- Die Rademacherstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
187. Hudekamp, Hudekamp 27  
Die Straße Hudekamp ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
188. Klipperstraße, Klipperstraße 30  
Die Klipperstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
189. Schaluppenweg, Familienzentrum, Schaluppenweg 5  
Die Straße Schaluppenweg ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
190. Kita Buntekuh, Familienzentrum, Korvettenstraße 64a  
Die Querung der Korvettenstraße ist über eine Lichtzeichenanlage möglich. Der Zugang ist gesichert und die Kinder können die Einrichtung nicht alleine verlassen. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
191. AWO Familienzentrum Willy-Brandt, Stargardstraße 21  
Die Stargardstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
192. Kinderclub, Kinderland, Zur Sägemühle 5a-c  
Die Straße Zur Sägemühle ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
193. Kita Lachwehr, Lachwehrallee 38  
Die Einrichtung liegt nicht direkt an der Lachwehrallee (B75), sondern im Stichweg, beim ehemaligen Restaurant Lachwehr. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
194. Die Kunterbunte Kinderkiste, Moislinger Allee 58a  
Es besteht kein direkter Zugang zur Straße, sondern es muss zunächst ein ca. 100 m langer Parkplatz gequert werden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
195. Luther, Moislinger Allee 92c  
Die Einrichtung liegt in zweiter Reihe und es besteht kein direkter Zugang zur Moislinger Allee. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
196. Astrid Lindgren, Eldeweg 8  
Die Straße Eldeweg ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
197. Roggenhorst, Roggenhorster Straße 46  
Die Roggenhorster Straße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
198. Herrenhaus, Krempelsdorfer Allee 19  
Es besteht kein direkter Zugang zur Krempelsdorfer Allee. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
199. Kinderhaus Blauer Elefant, Familienzentrum, Pellwormstraße 23  
Die Pellwormstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
200. Weltenbummler, Schwartauer Allee 221  
Der Zugang ist durch die Gebäudetür und zusätzlich durch ein Metalltor gesichert und somit kann die Einrichtung von den Kindern nicht alleine verlassen werden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
201. Nimmerland, Schönböckener Straße 42  
Es besteht kein direkter Zugang zur Schönböckener Straße. Der Zugang erfolgt über die Straße Robert-Schumann-Weg. Die Straße Robert-Schumann-Weg ist eine Tempo 20-Zone. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
202. Unter der Kastanie, Am Neuhof 1f  
Die Straße Am Neuhof ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.

203. Auferstehung, Arnimstraße 56  
Der Zugang ist durch eine Alarmanlage gesichert und somit kann die Einrichtung von den Kindern nicht alleine verlassen werden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
204. DRK-Schwesternschaft, Marlistraße 10  
Die Einrichtung liegt auf dem Krankenhausgelände. Zur Querung der Marlistraße ist eine Lichtzeichenanlage vorhanden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
205. Marlistraße, Marlistraße 22  
Der Zugang ist durch die Gebäudetür und zusätzlich durch ein Metalltor gesichert und somit kann die Einrichtung von den Kindern nicht alleine verlassen werden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
206. Landwege, Wesloer Landstraße 78  
Die Einrichtung liegt außerhalb geschlossener Ortschaften. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
207. Pumuckl, Marlistraße 104  
Der Zugang ist durch die Gebäudetür gesichert und somit kann die Einrichtung von den Kindern nicht alleine verlassen werden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
208. Rasselbande, Kirschenallee 22  
Der Zugang ist durch die Gebäudetür und zusätzlich durch ein Metalltor gesichert und somit kann die Einrichtung von den Kindern nicht alleine verlassen werden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
209. St. Philippus, Schlutuper Straße 52  
Der Eingang befindet sich hinter der Kirche und somit besteht kein direkter Zugang zur Schlutuper Straße. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
210. St. Thomas, Marlistraße 50  
Die Einrichtung liegt direkt an einer Lichtzeichenanlage und der Bereich ist zusätzlich durch ein Gitter gesichert. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
211. St. Andreas, Bögengang 12  
Die Straße Bögengang ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
212. St. Johannes, Straßenfeld 2a  
Die Straße Straßenfeld ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
213. St. Paulus, Dänischburger Landstraße  
Der Eingang zur Einrichtung befindet sich nicht zur Dänischburger Landstraße, sondern es wird der Seiteneingang genutzt. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
214. Stoppelhoppser, Seelandstraße 3  
Es gibt keinen direkten Zugang zur Seelandstraße. Die Einrichtung befindet sich im Gebäude Technikzentrum Lübeck. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.

### Schulen

215. Bugenhagen-Schule, Moislinger Allee 32  
Ein Zugang ist über die Meierstraße vorhanden. Die Meierstraße liegt in einer Tempo 30-Zone. Ein Parkplatz ist in der Meierstraße vorhanden. Der Zugang zur Moislinger Allee liegt direkt an einem Fußgängerüberweg. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
216. Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium, Ziegelstraße 38  
Der Ausgang liegt weit zurück und führt direkt auf die Bushaltestelle und den breiten Gehweg. Weiter ist eine Querung der Ziegelstraße an der Lichtzeichenanlage mög-

- lich. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
217. Emil-Possehl, Georg-Kerschensteiner-Straße 27  
Die Georg-Kerschensteiner-Straße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
218. Freie Dorfschule, Morier Straße 411  
Die Einrichtung liegt weit entfernt von der Morier Straße und hat auf dem Gelände einen eigenen Parkplatz. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
219. Friedirch-List, Georg-Kerschensteiner-Straße 29  
Die Georg-Kerschensteiner-Straße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
220. Gotthard-Kühl, Lortzingstraße 27  
Die Lortzingstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
221. Gotthard-Kühl, Am Neuhof 1a  
Die Straße Am Neuhof ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
222. Am Koggenweg, Koggenweg 1  
Die Straße Koggenweg ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
223. Johannes-Prassek, Moislinger Allee 82  
Der Ausgang befindet sich in der Straße Hansering, die eine Tempo 30-Zone ist.
224. Luther, Moislinger Allee 82  
Der Ausgang befindet sich in der Straße Hansering, die eine Tempo 30-Zone ist.
225. Trave, Kücknitzer Hauptstraße 26  
Das Schulgebäude liegt weit zurück und der Zugang führt direkt in den geschützten Schutzgitter-Bereich und zur Lichtzeichenanlage. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
226. Willy-Brandt, Beim Meilenstein 2a, Krümmling 36a  
Die Straßen Beim Meilenstein und Krümmling sind keine Vorfahrtstraßen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.

### Alten- und Pflegeheime

227. Am Holstentor, Werner-Kock-Straße 5  
Die Werner-Kock-Straße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
228. Marli, Elise-Bartels-Straße 1  
Die Elise-Bartels-Straße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
229. Haus Lübeck, Waisenallee 12  
Die Straße Waisenallee ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.
230. Am Stadtpark, Travemünder Allee 22-24  
Die Einrichtung liegt direkt an einer Lichtzeichenanlage. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
231. Haus Nazareth, Travemünder Allee 21  
Die Einrichtung liegt direkt an einer Lichtzeichenanlage. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
232. Villa Travemünde, Travemünder Allee 19  
Die Einrichtung liegt direkt an einer Lichtzeichenanlage. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.
233. Quellenhof, Buntekuhweg 20-26  
Die Einrichtung wird umgebaut.
234. Traveblick, Falkenstraße 60

Der Zugang zur Einrichtung liegt weit zurück. Weiter liegt die Einrichtung an einer Lichtzeichenanlage. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.

235. Solmitzstraße, Solmitzstraße 47

Der Zugang zur Einrichtung liegt weit zurück. Weiter liegt die Einrichtung an einer Lichtzeichenanlage. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.

236. Katharina von Bora, Moislinger Allee 75

Der Zugang erfolgt über die Fliederstraße. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.

237. Travemünde, Am Dreilingsberg 21

Die Straße Am Dreilingsberg ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.

238. Travetal, Fliederstraße 7

Die Fliederstraße ist keine Vorfahrtstraße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht möglich.

### Krankenhaus

239. Sana-Klinik, Kronsfordter Allee 71-73

Es handelt sich um ein großes Krankenhausgelände mit einer Zufahrt zur Kronsfordter Allee. Der Eingang liegt nicht direkt an der Kronsfordter Allee. Zur Querung der Kronsfordter Allee ist eine Lichtzeichenanlage vorhanden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.

240. Rotes Kreuz Krankenhaus, Marlistraße 10

Der Eingang ist abgesetzt von der Marlistraße. Zur Querung der Marlistraße ist eine Lichtzeichenanlage vorhanden. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.

241. UKSH, Ratzeburger Allee 160

Es handelt sich um ein großes Krankenhausgelände mit Zufahrten zur Ratzeburger Allee, die durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind. Die Einrichtungen befinden sich auf dem Krankenhausgelände. Weitere Reduzierungsgründe liegen nicht vor. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich.

Anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse wurde bei jeder Einrichtung eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung durch die Polizei, die Straßenbaubehörde und die Straßenverkehrsbehörde durchgeführt. An allen Einrichtungen entspricht die Regelung der StVO und wird somit als verkehrssicher eingestuft..

Auf Grund der geänderten Rechtslage durch die Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zum 14.12.2016 und der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 29.05.2017 fand auch wiederholt ein Austausch mit der Fachaufsicht (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein) statt.

### **Anlagen:**

Senatorin Joanna Hagen



► **Nr. VO/2022/11409**  
**öffentlich**

**Lübeck, 29.08.2022**

## **Bericht** **-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.651 - Gebäudemanagement**

**Bearbeitung:** Dennis Bunk (E-Mail: [dennis.bunk@luebeck.de](mailto:dennis.bunk@luebeck.de) Telefon: 122 - 6500)

## **Gebäude der Bundesbank, Holstentorplatz 2-2a, 23552 Lübeck - Baufachliche Einschätzung zum baulichen Zustand, sowie zur avi- sierten Nutzung als Verwaltungsstandort für das GMHL und als De- pot der Völkerkundesammlung**

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
05.09.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.09.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.09.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Die Bundesbank stellt ihren Betrieb voraussichtlich zum Ende des Jahres 2022 am Standort Holstentorplatz 2 - 2a ein. Nach Auszug und Rückbau der Sicherheits- und sonstigen besonderen Anlagentechnik plant die Hansestadt Lübeck das Gebäude zu erwerben und in einen Verwaltungs- und Depotstandort umzubauen. Das GMHL hatte den Auftrag im Rahmen einer Machbarkeitsstudie diese Überlegungen zu prüfen.

### **Bericht:**

#### ***Gebäude***

Der Gebäudekomplex setzt sich aus zwei Gebäudeteilen zusammen, dem Altbau (ehemaliges Reichsbankgebäude) aus dem Jahr 1936 und dem rückwärtigen Neubau aus dem Jahr 2000.

#### **Altbau**

Das dreistöckige Gebäude, dem Holstentorplatz zugewandt, wurde in massiver Bauweise mit Backsteinfassade und Naturstein- und Terrakotta-Schmuckelementen in den Jahren 1934 - 1936 errichtet. Das Walmdach trägt eine Ziegeleindeckung, die Gauben eine Kupfer-Auflage. Es steht unter Denkmalschutz.

### Neubau

Im Jahr 2000 wurde der Altbau auf der Nord-, dem Holstentor abgewendeten Seite, um einen Neubau mit Ziegel- und Sandstein-Fassade ergänzt. Er beinhaltet neben Büro- und Logistik-Räumen auch den Tresor in Form eines Quaders.

### Bausubstanz

Das Gebäude konnte/kann aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen der Bundesbank nur beschränkt vom GMHL bisher begangen werden. Zu jeder Besichtigung kommen Bundesbank-Mitarbeitende aus Frankfurt, um Begehungen zu begleiten. Seit Beginn der Corona-Pandemie im März 2020 waren keine Begehungen mehr möglich. In 2019 haben zwei Begehungen stattgefunden. Daher lässt sich keine dezidierte Aussage über den aktuellen Gebäudezustand vor allem im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung tätigen. Insgesamt ist jedoch zu erkennen, dass sich das Gebäude in einem sehr guten Bestands- und Unterhaltungszustand darstellt. Eine Begehung der ehemaligen Niederlassung in Kiel, die bereits an die Stadt Kiel als Eigentümerin übergegangen ist, zeigt den allgemein sehr guten Gebäudezustand der Bundesimmobilien.

### ***Nutzbarkeit als Verwaltungsstandort des GMHL und Depot der Völkerkundesammlung***

Der Gebäudekomplex liegt zentral am Eingang zur Altstadt und verkehrstechnisch gut erschlossen in fußläufiger Nähe zum Hauptbahnhof. Haltestellen mehrerer Buslinien befinden sich direkt vor der Tür. Stellplätze für PKWs sind für eine geringe Anzahl an Dienstfahrzeugen vorhanden, Stellplätze für Mitarbeitende stehen auf den öffentlichen Stellplätzen (kostenpflichtig) zur Verfügung.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die seitens der Bundesbank aufgrund von Sicherheitsbedenken zur vertraulichen Nutzung übergebenen Grundrisse durch ein extern beauftragtes Architekturbüro untersucht und hinsichtlich ihrer Eignung für einen Verwaltungsstandort des GMHL und Depot der Völkerkundesammlung geprüft. Als Ergebnis kann mitgeteilt werden, dass sich die Gebäude nach Durchführung einzelner Umbauarbeiten und einer Aufstockung des „Neubaus“ hierfür sehr gut eignen. Entsprechende Entwurfsskizzen, die eine mögliche Aufteilung für eine flexibel nutzbare Bürolandschaft darstellen, wurden gefertigt, dürfen jedoch noch nicht veröffentlicht werden, da noch keine Freigabe der Bundesbank zur öffentlichen Verwendung der Planzeichnungen vorliegt.

### Flächenansätze

Der Gebäudekomplex verfügt derzeit über eine Fläche von insgesamt ca. 5.000 m<sup>2</sup>, die sich zukünftig in mögliche Büroflächen, Neben-, Archiv- und Verkehrsflächen aufteilen lassen kann. Integriert man in die Schalterhalle eine schlanke Galerie, die dem Denkmalschutz gerecht wird und das Wandgemälde weiterhin freistellt, sollen dort weitere 200 m<sup>2</sup> erzielt werden. Durch eine dezimierte, zurückgesetzte und transparente Aufstockung des Neubaus sollen weitere 400 m<sup>2</sup> Bürofläche gewonnen werden.

Der Tresor weist eine Grundfläche von ca. 250 m<sup>2</sup> auf, die aufgrund der Gebäudekubatur und –höhe in 3 Ebenen aufgeteilt ist und somit ca. 750 m<sup>2</sup> Fläche für ein Depot der Völkerkundesammlung ermöglichen.

Die vom Architekturbüro PPP Architekten durchgeführte Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass sich die vom GMHL benötigten rund 150 Arbeitsplätze nach Durchführung einzelner Umbauarbeiten und einer Aufstockung des Neubaus in den beiden Gebäuden als moderne und flexible Arbeitsumgebung sehr gut realisieren lassen. Die Zusammenführung des GMHL von zurzeit 3 Standorten an einem zentralen Standort wäre dadurch möglich und würde er-

heblich zur Effizienzsteigerung der GMHL-internen Prozesse beitragen. Auch die Tresorflächen des Bundesbankgebäudes ließen sich nach den bisherigen Kenntnissen sehr gut als Depotflächen für Exponate der Völkerkundesammlung verwenden. Diese Flächen verfügen über einen separaten, direkten Zugang von außen. Ein Anlieferungs- und Vorbereitungsbereich für die Exponate ist ebenso vorhanden.

Darüber hinaus wäre die städtebaulich kontrollierte Entwicklung an dieser exponierten Stelle gewährleistet, wenn die Hansestadt Lübeck das Gebäude übernimmt. U. U. kann das Gebäude auch eine Stellung im gesamten Entwicklungsprozess der Mittleren Wallhalbinsel einnehmen.

#### Auswirkungen auf die gesamtstädtische Büroraumplanung und Mietkostensenkung

Aufgrund von Personalmehrungen innerhalb des Fachbereichs 5 ergab sich in den letzten Jahren die Notwendigkeit, dass die Hansestadt Lübeck temporär Flächen anmietet, um der aus den Neueinstellungen resultierenden Raumnot zu begegnen. Mittel- bis langfristig ist das Ziel, städtisches Eigentum zu fördern und Mietobjekte weitgehend aufzugeben.

Mit einer Zusammenführung des GMHL im Bundesbankgebäude folgt die Verwaltung dem gesamtstädtischen Raumplanungskonzept der Konzentration von Fachbereichen und Bereichen, mit dem Effekt, dass angemietete Standorte aufgegeben und so Mietkosten eingespart werden können. Aktuell ist der Fachbereich 5 noch an den sieben Standorten Mühlendamm, Kohlmarkt 7 – 15, Zeughaus, Palais Rantzau, Sandstraße 25 – 27, Hartengrube 23 und Einsiedelstraße 6 tätig. Davon ausgenommen sind die Standorte und Bauhöfe der gewerblichen Mitarbeiter:innen, beispielsweise im Gürtlerweg oder dem Ratekauer Weg, die erhalten bleiben.

Durch die Konzentration des GMHL im Bundesbankgebäude können die Mietfläche am Kohlmarkt 7 – 15, sowie die Flächen im Mühlendamm 14 und Teile des Zeughauses freigezogen werden. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, am Standort Mühlendamm, nach Rückbau des Mühlendamm 14 und durch Errichtung eines Erweiterungsbaus am denkmalgeschützten Gebäudeteil Mühlendamm 10 – 12, einen Großteil der Bereiche des Fachbereichs 5 zusammenzuführen. Am Mühlendamm könnten so, neben der Fachbereichsleitung, dem Fachbereichscontrolling und den Fachbereichsdiensten, die Stabstelle VeGes, die Stadtplanung und Bauordnung, sowie der Bereich Stadtgrün und Verkehr vereint werden. Diese Umsetzungsvariante wurde in den bisherigen Raumplanungsberichten zur Neuausrichtung der Verwaltungsstandorte von der Verwaltung empfohlen. Der aktuelle „Raumplanungsbericht III“, der mit Unterstützung der CIMA Beratungs- und Management GmbH erstellt wurde, befindet sich in der Fertigstellung und unterstützt im Ergebnis die bisherige Verfahrensempfehlung der Verwaltung.

Der Fachbereich 5 würde somit nur noch an den drei Standorten Mühlendamm, Bundesbankgebäude und der Einsiedelstraße 6, dem Standort der LPA, agieren. Im Rahmen dieser Bündelung können nach Realisierung eines Erweiterungsbaus am Standort Mühlendamm 10 – 12 die von Stadtgrün und Verkehr genutzten Flächen im Zeughaus freigezogen, sowie die Mietobjekte Palais Rantzau und Sandstraße 25 – 27 aufgegeben werden. Das von der Stabsstelle VeGes genutzte Gebäude in der Hartengrube 23 könnte veräußert werden. Mit dem Sitz der LPA in der Einsiedelstraße 6 verbleibt lediglich ein Mietobjekt im Fachbereich 5, welches jedoch im Rahmen des Mietvertrags der Hansestadt Lübeck einen langfristig gültigen, wirtschaftlichen Mietpreis von 8,07 EUR/m<sup>2</sup> (nettokalt) sichert und sich durch die räumliche Nähe zum Hafen in die Aufgaben der LPA einfügt.

Im Zuge der Räumung des Zeughauses ergibt sich die Möglichkeit, die Raumbedarfe des mit Sitz im Mühlendamm 1 – 3 tätigen Bereichs Archiv in räumlicher Nähe innerhalb eines Be-

standsgebäudes der Hansestadt Lübeck zu decken. Darüber hinaus lassen sich durch die Aufgabe der Mietobjekte Kohlmarkt 7 – 15, Sandstraße 25 – 27 und Palais Rantzau jährliche Mietkosten in Höhe von ca. 252.000 EUR einsparen.

#### Termine

Aktuell ist seitens der Bundesbank geplant, das Gebäude bis Ende 2022 leerzuziehen. Es folgt im Anschluss noch der Ausbau der sicherheitstechnischen Spezialeinbauten, dies wird voraussichtlich bis Mitte 2023 andauern. Nach Ankauf durch die Hansestadt Lübeck könnte anschließend mit einem regulären Projektablauf gestartet werden (VgV-Verfahren für Planerauswahl, Erstellung LPH 1-3, Projektfreigabe, Bauantragsverfahren, LPH 5-9). Der Einzug könnte bei Ablauf nach Plan und heutigem Kenntnisstand im Jahr 2026/27 erfolgen.

#### Kosten

Die Kostenprognose für Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen aus dem Jahr 2020 sieht einen Kostenansatz von 5,5 Mio € vor. Entsprechend einer Kostensteigerung seit 2020 um 25% entspricht dieser Ansatz einer aktuellen Prognose (Stand 2022) von 6,875 Mio €. Aufgrund der jährlichen Mieteinsparungen von ca. 252.000 EUR durch die Aufgabe der Mietobjekte Kohlmarkt 7-15, Sandstraße 25-27 und Palais Rantzau amortisieren sich die Kosten nach ca. 26 Jahren.

#### **Anlagen:**

Senatorin Joanna Hagen



► Nr. VO/2022/11418  
öffentlich

Lübeck, 31.08.2022

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Ulrike Schölkopf (E-Mail: [ulrike.schoelkopf@luebeck.de](mailto:ulrike.schoelkopf@luebeck.de) Telefon: 122-6678)

## Altstadtbrückenbericht und Bauprogramm bis 2037

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.09.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.09.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.09.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

- Information der politischen Gremien zum Zustand der Lübecker Altstadtbrücken und zum gesamtstädtischen Bauprogramm bis 2037
- Beantwortung der Anfrage von AM Christopher Lötsch (VO/2022/11226) aus der Bauausschusssitzung am 20.06.2022: Terminplanung Brückensanierung
  1. Wie ist der Ablauf bzw. die Terminplanung für die Brückensanierungen?
  2. Welche Brücken sollen wann (in den nächsten 15 Jahren) saniert werden?

### Bericht:

Dieser Bericht dient der Information des Bauausschusses zum aktuellen Zustand der Altstadtbrücken und des gesamtstädtischen Bauprogrammes bis 2037 für die Lübecker Brücken.

Enthalten sind die zukünftig geplanten Maßnahmen ebenso wie einen Rückblick auf bereits durchgeführte und gerade in der Ausführung befindliche Bauvorhaben seit der 1. Fortschreibung des Berichtes zum Zustand der Lübecker Brücken und Infrastrukturbauwerke aus 2013 (gemäß VO/2013/00602 vom 31.05.2013).

Detaillierte Informationen zu konkreten Baumaßnahmen wie technische Ausführung, verkehrliche Betrachtungen und monetäre Auswirkungen werden dem Bau- und Hauptausschuss mit den jeweiligen Projektfreigaben zum notwendigen Zeitpunkt zur Entscheidung vorgelegt.

**Anlagen:**

Anlage 1: Altstadtbrückenbericht und Bauprogramm bis 2037

Anhang 1: Steckbriefe der Brückenbauer aus diesem Bericht

Anhang 2: Planungs- und Ausführungsterminplan bis 2037

Anhang 3: Übersicht der Abhängigkeiten von Brückenbaumaßnahmen

Senatorin Joanna Hagen



# Altstadtbrückenbericht & Bauprogramm bis 2037

## Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037

Stand: August 2022

Hansestadt Lübeck  
 Fachbereich Planen und Bauen  
 Bereich Stadtgrün und Verkehr  
 Abteilung Brückenbau  
 Mühlendamm 12 | 23539 Lübeck  
 brueckenbau@luebeck.de  
 www.luebeck.de

## Inhalt

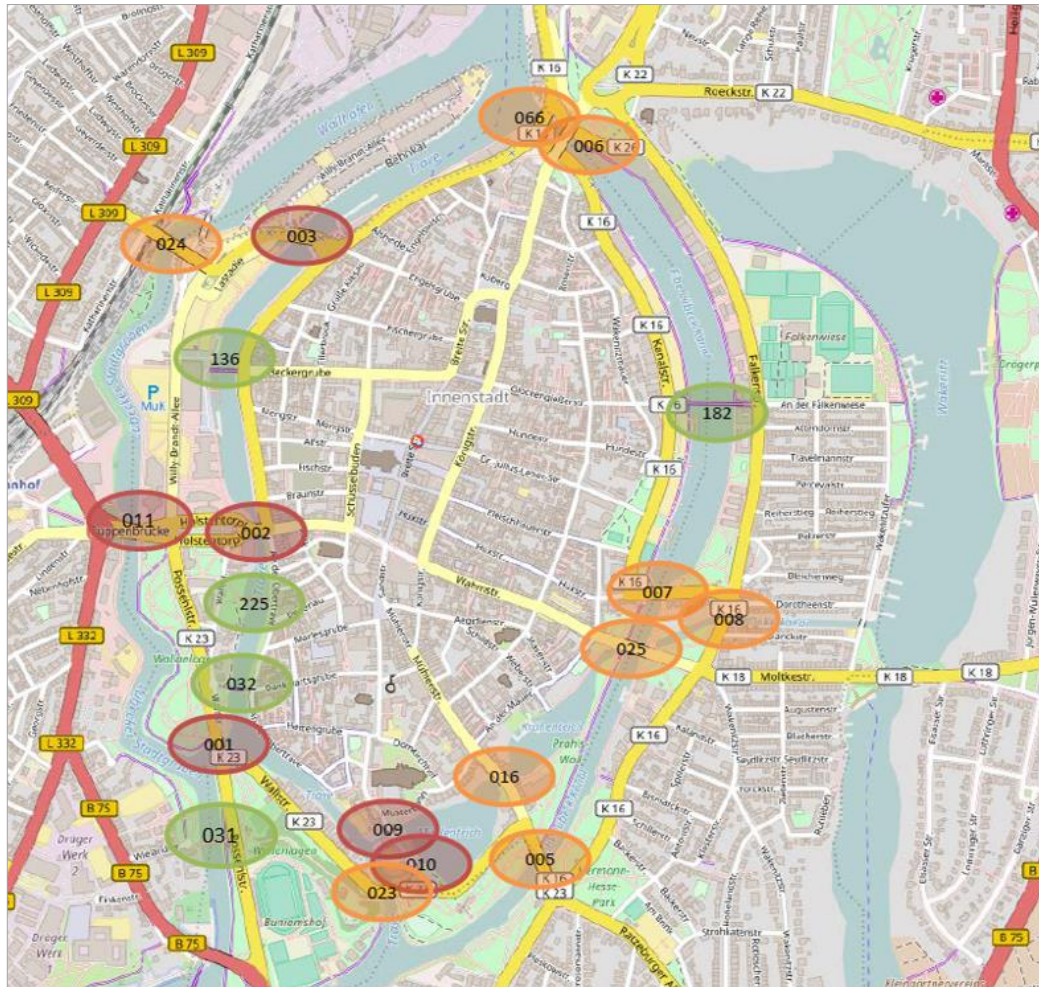
1.	Einleitung	3
2.	Verweis auf die Brückenberichte von 2008 und 2013	4
3.	Denkmalschutz und moderner Verkehr – ein Spannungsfeld	4
4.	Lösungsansätze	6
5.	Priorisierung der Brückenbaumaßnahmen	8
6.	Organisation und Aufgaben der Abt. Brückenbau	14
7.	Durchgeführte Brückenbaumaßnahmen seit 2012	16
8.	Ausblick auf Brückenbaumaßnahmen außerhalb der Altstadtbrücken	18
9.	Fazit	20
I.	Anhänge	20
	Anhang 1 Steckbriefe der Brückenbauwerke aus diesem Bericht	20
	Anhang 2 Planungs- und Ausführungsterminplan bis 2037	20
	Anhang 3 Übersicht Abhängigkeiten Brückenbaustellen	20



## 1. Einleitung

Aufgrund der Insellage der Lübecker Innenstadt kommt den Straßen-, Geh- und Radwegbrücken eine existenzielle Bedeutung zu.

Die Altstadtinsel ist über 15 Straßenbrücken sowie 5 Geh- und Radwegbrücken zu erreichen, deren Lebenszeit meist erreicht und, z. B. im Fall der historischen Brücken über den Elbe-Lübeck-Kanal, bereits weit überschritten ist.



Karte aus „Open Streetmap“

Dieser Bericht dient zur Information der politischen Gremien über Bauwerkszustände, Instandsetzungsmöglichkeiten, Notwendigkeiten für Ersatzneubauten und Zeitplanungen der anstehenden Baumaßnahmen kommender Jahre. Weiterhin werden Abhängigkeiten zum Denkmalschutz und der Verkehrsführungen aufgezeigt.

Die Altstadtbrücken brauchen aufgrund ihrer Lage und Bedeutung eine umfassende Betrachtung bei den notwendigen Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen.

Ebenso wird in diesem Bericht ein Ausblick auf notwendige Brückenbaumaßnahmen neben den Altstadtbrücken bis 2037 gegeben, der die Grundlage für das kurz- und mittelfristige Bauprogramm der Brückenbauabteilung bildet.

## **2. Verweis auf die Brückenberichte von 2008 und 2013**

Um Wiederholungen zu vermeiden wird an dieser Stelle auf die Brückenberichte von 2008 und 2013 (VO/2013/00602) verwiesen. Darin sind genauere Zustandsbeschreibungen ausgewählter Bauwerke und die Bedeutung der Zustandsnoten, ebenso wie das klassische Planungsverfahren und weitere Hintergründe dargestellt.

In den genannten Brückenberichten werden einige besonders dringliche Maßnahmen beschrieben, die in den letzten Jahren bereits umgesetzt wurden. Unter Ziffer 7 des Berichts wird ein Rückblick auf die umgesetzten Brückenbaumaßnahmen seit 2012 gegeben.

Die Ermittlung der Dringlichkeit der Maßnahmen erfolgte in den Brückenberichten 2008 und 2013 nur bedingt über die Bedeutung des Bauwerkes für die Infrastruktur der Hansestadt Lübeck. Im Vordergrund standen das Schadensausmaß und die Kombinationsmöglichkeiten mehrerer Baumaßnahmen. Deshalb werden in diesem Bericht die Altstadtbrücken in den Fokus gestellt, da von ihnen die Erreichbarkeit der Innenstadt abhängt, die – auch während möglicher Baumaßnahmen – sicherzustellen ist.

Die Aussagen der früheren Berichte werden durch diesen Detailbericht nicht relativiert oder abgemindert, der Gesamtzustand der Lübecker Brücken und anderer Ingenieurbauwerke ist nach wie vor als kritisch einzustufen und auch in den Randbereichen und Vorstädten ist eine stetige Erneuerung der Brücken unerlässlich.

## **3. Denkmalschutz und moderner Verkehr – ein Spannungsfeld**

Insbesondere die historischen Kanalbrücken aus der Zeit der vorletzten Jahrhundertwende sowie die Hafendrehbrücke und die Hubbrücken zeugen von der Ingenieurbaukunst früherer Zeiten und tragen bedeutend zum Stadtbild Lübecks bei. Sie stehen daher auch unter Denkmalschutz.

Die Entwicklung des Verkehrs vom Pferdefuhrwerk zum 40-t-LKW stellt die heutige Infrastruktur und ihre Verantwortlichen vor große Herausforderungen. Historische Brücken sind für moderne Verkehre weder in Qualität (Lasten) noch in Quantität (Verkehrsmengen) ausgelegt.

Die Zugänglichkeit der Innenstadt für Schwerverkehr ist jedoch genauso wichtig wie die verkehrsberuhigten Fußgängerzonen:

- Moderner Busverkehr sichert die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Menschen, die (ganz oder temporär) auf ein Auto verzichten. Ein Gelenkbus wiegt ca. 30 t.

- Die Feuerwehr muss in kürzester Zeit jeden Ort der Innenstadt erreichen, die Fahrzeuge wiegen zwischen 25 bis 35 t.
- Tägliche Ver- und Entsorgung mit Lieferfahrzeugen, Müll- und Reinigungsfahrzeugen. Kanalreinigungsfahrzeuge z. B. wiegen bis zu 30 t.
- Auch große Baugeräte müssen die Innenstadt erreichen können, z. B. Großkrane, die die Spitze der Marienkirchtürme erreichen, wiegen mehr als 80 t.

Bei der Hafendrehbrücke wurde im Jahr 2015 eine umfassende, denkmalgerechte Instandsetzung durchgeführt, bei der die erforderliche Tragfähigkeit erhalten werden konnte. Möglich war dieses nur durch den Umstand, dass die Brücke im Ursprung als Eisenbahnbrücke konzipiert war und dadurch genügend Traglastreserven vorhanden waren. Außerdem wurden seinerzeit sehr hochwertige Stähle verbaut, die auch nach heutigen Richtlinien noch schweißgeeignet sind und damit zu verstärken waren.



Abb.: Hafendrehbrücke mit Zugverkehr (Quelle: unbekannt)

Bei den historischen Kanalbrücken wird nach Aktenlage keine derartige Schweißbeignung vorausgesetzt, so dass Verstärkungen nur über Schraubverbindungen erreicht werden können. Die Bestandskonstruktionen sind genietet, so dass zunächst der Verbund durch die Niete zu lösen ist, d. h. die Tragkonstruktion wird teilweise aufgelöst. Dies wiederum ist nur mit einem hohen Aufwand an Traggerüsten und Hilfskonstruktionen für die Bauzustände realisierbar und mit sich daraus ergebenden erhöhten Kosten verbunden.

Als Konsequenz bleibt festzustellen, dass die Erhaltung alter Brücken nur mit vergleichbarem oder ggf. größerem finanziellen Aufwand ggü. den Kosten für einen Ersatzneubau zu realisieren ist. Gleichzeitig wird ein so instandgesetztes Bauwerk nicht annähernd die Standzeit eines vergleichbaren Ersatzneubaus erreichen. Beispielhaft sei hier die Hafendrehbrücke erwähnt: Die Kosten für die Grundinstandsetzung der Hafendrehbrücke waren vergleichbar mit den Kosten

für einen adäquaten Ersatzneubau. Es bleibt aber festzustellen, dass es sich nach der Instandsetzung immer noch um ein nunmehr 130-jähriges, sehr unterhaltungsaufwändiges Brückenbauwerk handelt. So wird spätestens 2040 eine Grunderneuerung des Korrosionsschutzes erforderlich, um den Bauwerkszustand zu halten.

Aus der Objekt- und Tragwerksplanung einer Instandsetzungsmaßnahme kann sich unter Umständen auch ergeben, dass trotz grundsätzlicher Instandsetzungsfähigkeit eines Bauwerkes die Traglast herabgesetzt werden muss. Dies kann z. B. durch Herabstufung der Brückenklasse i. V. m. der Reduzierung der zulässigen Lasten und/ oder Herausnahme von Fahrstreifen erfolgen.

Diese Umstände führen dazu, dass der Erhalt von alten Bauwerken nicht wirtschaftlich im Sinne einer nachhaltigen Finanzplanung sein kann, jedoch aus anderen Gründen befürwortet wird. Bei der Planung von Grundinstandsetzungsmaßnahmen wird daher auch die Variante eines Ersatzneubaus wirtschaftlich untersucht, um den politischen Gremien bzgl. der Projektkosten eine objektive monetäre Entscheidungsgrundlage zu liefern.

#### **4. Lösungsansätze**

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hat für einen möglichst ungestörten Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden in Lübeck Sorge zu tragen und dafür die Straßen und die zugehörigen Infrastrukturbawerke, vor allem die Brücken, zu erhalten und bei Bedarf rechtzeitig zu erneuern.

Die Altersstruktur der Brücken in Verbindung mit einem über Jahrzehnte angewachsenem Investitionsstau führen zu einer steten Verschlechterung der Bauwerkszustände. Dadurch wird die Unterhaltung der Brücken zunehmend schwieriger und aufwändiger. Einige Brücken sind bereits in ihrer Traglast reduziert, um die weitere Nutzung für leichtere Fahrzeuge weiterhin zu ermöglichen. Die modernen Brücken zur Altstadt sind ausschließlich Geh- und Radwegbrücken und tragen damit nicht zu einer Entlastung des Straßenverkehrs auf den anderen Brücken bei.

Es ist daher dringend erforderlich, gemeinsam mit Verkehrsplanung, Denkmalpflege und den politischen Entscheidungsträger:innen darüber nachzudenken, welche Brücken ersetzt oder erhalten werden können, ggf. mit Abstrichen in Traglast oder Durchfahrtsbreite.

Folgende Szenarien sind denkbar:

##### **4.1. Alternative Trassen und Umnutzung**

Bei einigen Bauwerken ist es möglich, alternative Trassen zu finden und diese ggf. dann auch städtebaulich zu sichern. So ist es sehr wahrscheinlich, dass z. B. die Hafendrehbrücke in absehbarer Zeit nicht mehr den Belastungen des Straßenverkehrs standhält. Eine spätere Nutzung als Geh- und Radwegbrücke ist möglich, für den Straßenverkehr hingegen ist ein alternatives Brückenbauwerk zu errichten. Ggf. wäre hierfür aber bereits jetzt eine Trasse von einer festen Bebauung freizuhalten.

## 4.2. Denkmalschutz

Eine Aufhebung des Denkmalschutzes ist nicht möglich, es gilt: Einmal Denkmal, immer Denkmal. In manchen Fällen jedoch ist vielleicht das Bauwerk nach Abwägung aller Randbedingungen aus Sicht des Denkmalschutzes entbehrlich. Die Fachwerkbogenbrücken beispielsweise sind deutschlandweit noch recht häufig anzutreffen, so dass mit einem Ersatz der Hüntertorbrücke durch einen Neubau nicht gleich eine ganze Bauart verschwindet. Im Zuge der Planung eines Ersatzneubaus ist dann zu prüfen, ob ggf. sogar originale Bauteile des alten Bauwerks zu verwenden sind oder eine Gestaltung des Brückenbauwerks in einer sogenannten Retrooptik denkbar wäre. Für die Abstimmung der Einzelheiten ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz unerlässlich.

In der Vergangenheit haben andere Kommunen aber auch bewusst eine moderne Architektur gewählt, die mit entsprechender Gestaltung als Hommage an das Können alter Baumeister dient. Beispiele hierfür sind die Gablenzbrücke in Kiel oder die Freybrücke in Berlin.

## 4.3. Tragfähigkeit reduzieren

Die Reduzierung der Anforderungen an das Bauwerk ist eine weitere Möglichkeit, Bauwerke zu erhalten. In erster Linie ist von dieser Maßnahme die Traglast betroffen. Voraussetzung hierfür ist, dass auf die Befahrung mit Schwerverkehr und/ oder mit Kfz-Verkehr dauerhaft verzichtet werden kann. Das ist unter Umständen mit Verlegungen von Buslinien verbunden und kann ebenso dazu führen, einschränkende Hindernisse vor dem Bauwerk (z. B. „Klingelbalken“) anordnen zu müssen. Möglicherweise ist auch schon die Reduzierung auf eine Fahrspur eine ausreichende Einschränkung, die ebenfalls in verkehrlicher Hinsicht zu betrachten und zu regeln ist.



Abb.: BW 007 Hüntertorbrücke – Lastreduzierung

#### 4.4. Tragfähigkeit von Geh- und Radwegbrücken erhöhen

Aufgrund des maroden Zustands der Dankwartsbrücke und der kurzfristig anstehenden Planungsaufgabe ist zu überlegen, diese Brücke bei einem Ersatzneubau für einen eingeschränkten Fahrzeugverkehr auszuliegen. In erster Linie wären das Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge. Hinsichtlich des Zustandes der Nachbarbrücken und der zu erwartenden Einschränkungen bei Instandsetzung oder Ersatzneubau ist diese Variante auf den möglichen Nutzen zu prüfen und im weiteren Verfahren in verkehrsplanerischer Hinsicht zu überdenken.

Die anderen Geh- und Radwegbrücken (Obertrave, Holstenhafen und Klughafen) können für eine solche Nutzung allerdings nicht ohne weiteres verstärkt werden.

### 5. Priorisierung der Brückenbaumaßnahmen

Die schlechtesten Zustandsnoten nach DIN 1076 und damit die höchsten Prioritäten sind bei den historischen Kanalbrücken zu finden: Mühlentor-, Hüntertor- und Burgtorbrücke. Auch die Rehder- und südliche Mühlendammbücke bedürfen einer dringenden Grundinstandsetzung bzw. eines Ersatzneubaus. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass sowohl über die Mühlentorbrücke als auch über die Rehderbrücke diverse Buslinien führen und diese auch gleichzeitig Ausweichstrecken für einander sind. Planungen für die Erneuerungen müssen umgehend begonnen werden bzw. sind bereits begonnen. Die Mittel für die Planungen werden für nächsten Haushaltsjahre entsprechend dem Bauprogramm angemeldet.

Zur Festlegung von verkehrlichen Abhängigkeiten der Brückenbaumaßnahmen ist mit den verkehrlich Beteiligten eine Matrix (siehe Anhang 3) erarbeitet worden, die eine Übersicht über sich gegenseitig ausschließende bzw. sinnvoll parallel auszuführende Baumaßnahmen gibt, z. B. Wall- und Holstenbrücke dürfen nicht zeitgleich gebaut werden. Bei Bauarbeiten an der Wipperbrücke und der südlichen Mühlendammbücke wiederum kann es sinnvoll sein, diese zeitgleich auszuführen.

In der nächsten Priorität liegen die Gewölbebrücken um die Altstadt: Holsten-, Wall- und Puppenbrücke. Außerdem die nördliche Mühlendammbücke und die Marienbrücke. Die Marienbrücke wird durch die Querung der Bahn eine aufwändige und langwierige Planung beanspruchen und muss deswegen mit ausreichend Vorlauf in die Planung genommen werden. Nach neuesten Regelungen der DB Netz AG sind die Sperrpausen vier Jahre (vorher: drei Jahre) vor Ausführung anzumelden.

Die dritte Gruppe sind die Hüntertoralleebrücke, Wipperbrücke und Mühlenbrücke. Auch sie befinden sich in einem dringend sanierungsbedürftigen Zustand, haben aber von den Altstadtbrücken noch die größten Reserven.

Lediglich die Hafendrehbrücke hat durch die 2015 stattgefundene Grundinstandsetzung einen Zustand, der nicht kritisch ist und im Rahmen der normalen Unterhaltung stabil gehalten werden kann. Aufgrund der genieteten Stahlkonstruktion ist aber auch hier wieder langfristig weiterer Sanierungsbedarf erforderlich, außerdem muss die Materialermüdung und -alterung im Auge behalten werden, die zu einer Versprödung des Materials führt und für die weitere Verwendung als Straßenbrücke unbrauchbar machen kann.

Bei den Geh- und Radwegbrücken sind durch die jüngste Entwicklung sowohl die Dankwartsbrücke als auch die Wielandbrücke in den nächsten Jahren zu erneuern, die Instandsetzungen 2017 und 2018 haben lediglich die Nutzbarkeit für eine sehr begrenzte Zeit wiederhergestellt. Die Holstenhafenbrücke wurde in 2020 grundhaft instandgesetzt, insbesondere erfolgte die Vollerneuerung des Korrosionsschutzes sowie der Austausch des Brückenbelags. Es wird davon ausgegangen, dass vor 2040 keine aufwändigen Instandsetzungsmaßnahmen erwartet. Lediglich die laufenden Unterhaltungsmaßnahmen sind durchzuführen.

Die in Anhang 1 zusammengestellten Steckbriefe der Brücken enthalten die Zustandsnoten und die aus heutiger Sicht erforderlichen Maßnahmen. Eventuell angegebene Kostenansätze sind entsprechend der Belastbarkeit kommentiert und dienen – aufgrund fehlender Planungstiefe – ausschließlich dazu, eine Größenordnung der erforderlichen Finanzmittel festzulegen.

Die anstehenden Baumaßnahmen der Altstadtbrücken sowie weiterer notwendiger Baumaßnahmen städtischer Brücken sind entsprechend ihrer Priorität und der verkehrlichen Abhängigkeiten zu anderen Baumaßnahmen in dem Planungs- und Ausführungsterminplan (siehe Anhang 2) aufgeführt. Weitere Erläuterungen hierzu sind unter Ziffer 8 in diesem Bericht zu finden.

### 5.1. Konkrete Bauvorhaben

Die beiden vordringlichsten Bauvorhaben, die Mühlentorbrücke und die Hüntertorbrücke werden an dieser Stelle eingehender beschrieben. An ihnen wird deutlich, welche Herausforderungen durch die Fachingenieur:innen zu bewältigen sind.

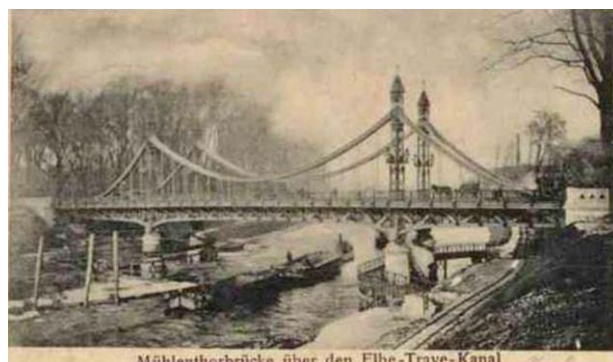


Abb.: BW 005 Mühlentorbrücke als Postkartenmotiv

Einerseits sind es stadtbildprägende Bauwerke, die „schon immer“ da waren und tief in der Erinnerung aller Einwohner:innen über Generationen verankert sind. An ihnen werden die Bauweisen der Ingenieure zu Hochzeiten der Industrialisierung dokumentiert. In dieser Zeit entwickelten sich die massiven – für jedermann offensichtlich – haltbaren Steinbrücken zu filigranen, durchsichtigen Stahlbauwerken, bei denen das Material optimiert eingesetzt wurde. Andererseits reichen die damals getroffenen Lastannahmen für den modernen Verkehr lange nicht mehr aus. Auch geht die Zeit an stählernen Bauwerken nicht unbemerkt vorbei: Neben der unvermeidlichen Korrosion findet auch eine Alterung des Materials statt, die zu einer Versprödung führt und letztlich ein Bauwerk unbrauchbar macht.

#### 5.1.1. Instandsetzung der Mühltorbrücke

Das Tragwerk der Mühltorbrücke ist als Zügelgurt konzipiert. Die Hauptträger werden wie bei einer Hängebrücke über zwei Pylonen geführt und an den Enden in der Fahrbahn verankert. Die Fahrbahn hängt an ihnen wie an einer Wäscheleine. Beim Zügelgurt besteht die „Leine“ jedoch nicht aus einem Seil, das sich automatisch der Form anpasst, sondern aus einem starren Träger, der in der passenden Form hergestellt wurde. Der Gesamtzustand der Mühltorbrücke lässt voraussichtlich in weiten Teilen noch eine Instandsetzung zu, vorausgesetzt, die Untersuchung der Versprödung bestätigt dies. Bei einzelnen Bauteilen, wie den Kragarmen (Gehwegkonsolen) ist ein Ersatz der vorhandenen Konstruktion durch neues Material erforderlich.



Abb.: Korrosionsschäden an den Gehwegkonsolen (Kragarm) mit Querschnittsschwächung



Abb.: Korrosionsschäden an einem Knotenpunkt des Überbaus mit Querschnittsschwächung

Im Zuge der Instandsetzung der Mühltorbrücke sind folgende Stahlbauarbeiten auszuführen:

- Herstellung und Montage von zwei neuen Geh- und Radwegen einschließlich der Schrammborde und Geländer, Ausführung als orthotrope Platte um Gewicht zu sparen,
- Lieferung und Einbau von wasserdichten Übergangskonstruktionen,

- Herstellung und Montage von Bremsverbänden im Bereich der nördlichen Pylone,
- Herstellung und Einbau von neuen Dichtungsmanschetten an den unteren Hängerdurchdringungen,
- Durchführung einer Schadensaufnahme nach dem Sandstrahlen der vorhandenen Stahlkonstruktion, endgültige Festlegung der Schädigungen und der erforderlichen Verstärkungsmaßnahmen,
- allgemeine Instandsetzungsarbeiten wie das Beseitigen von Rostaufreibungen, Ausschleifen von Kerben und Roststellen, Einbau neuer Passschrauben als Ersatz von fehlenden oder schadhaften Nieten und Schrauben,
- Herstellung und Einbau von Stahlverstärkungen als Ersatz für abgerostete Querschnittsflächen, Verstärkungen in Form von Laschen und Winkelprofilen, Verbindungsmittel, Passschrauben und
- Ersatz von stark verrosteten oder abgängigen Bauteilen durch Neubauteile.

Sämtliche Verbindungen zu vorhandenen Stahlteilen können nur durch Schrauben erfolgen, da die Bestandsstahlkonstruktion nicht schweißgeeignet ist. Es ist davon auszugehen, dass die Instandsetzungsarbeiten weitgehende Verkehrseinschränkungen mit sich bringen.

Im Bereich der Widerlager sind folgende, teilweise bereits massive, Schäden zu beseitigen:

- Setzung des Widerlagers,
- Feuchte bis nasse Stellen an den Widerlagern,
- Risse und Abplatzungen am Verblendmauerwerk,
- Betonabplatzungen und -risse und
- Verschiebungen und Risse der Granitsteinblöcke.
- Die Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand entsprechen nicht den gültigen Vorschriften, die geringe Bordsteinhöhe sowie die Schutzeinrichtungen stellen keinen ausreichend dimensionierten Anprallschutz für die Hänger dar.



Abb.: Lagersockel gerissen



Abb.: Widerlagerwand – Abplatzungen Verblendmauerwerk

Die Asphaltbeläge sind durchgehend uneben, gerissen, enthalten Ausbrüche und Spurrinnen. Diese werden im Zuge der Instandsetzung, um die Zugänglichkeit zu den tragenden Bauteilen zu ermöglichen, ohnehin entfernt und später erneuert.

### 5.1.2. Ersatzneubau der Hüntertorbrücke

Das Tragwerk der Hüntertorbrücke ist als Fachwerkbogen mit Zugband konzipiert. Die Hauptträger bilden die Bögen, an denen die Fahrbahn hängt. Der Gesamtzustand der Hüntertorbrücke lässt vermutlich in weiten Teilen wohl keine Instandsetzung mehr zu, viele Bauteile, vor allem unterhalb der Fahrbahnplatte, die Bogenfußpunkte und die Kragarme (Gehwegkonsolen) sind weitgehend durch extreme Materialverluste geschädigt.

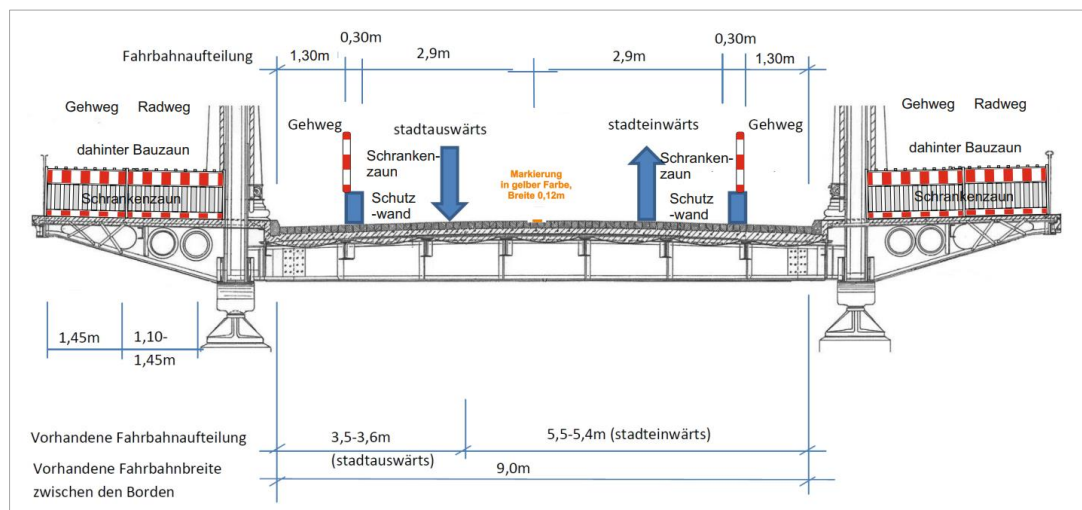


Abb.: Auszug aus der verkehrsrechtlichen Anordnung zur Sperrung der Kragarme

Untersuchungen an Prüfkörpern haben ergeben, dass keine der Proben schweißgeeignet ist. Da zudem eine Probe bereits bei der Herstellung eines Probekörpers für die Zugversuche durch einen Sprödbbruch versagte, besteht die Gefahr, dass der Stahl aufgrund

von Einschlüssen etc. bereichsweise keine Verformbarkeit aufweist und zum Sprödbruch neigt. In Bereichen mit fehlender Beschichtung gibt es massive Querschnittseinbußen. Zum Teil ist Lochfraß zu erkennen, teilweise fehlen ganze Bereiche der Stahlprofile, insbesondere an waagerechten Flächen, auf denen das anfallende Niederschlagswasser und tausalzbelastete Spritzwasser nicht abfließen kann. Auch die Niete sind davon betroffen, teilweise sind Nietköpfe weggerostet oder durch die Volumenvergrößerung während der Blattrohbildung abgesprengt.

An den Unterbauten sind Schäden durch eine Verschiebung der Widerlager festzustellen, sichtbar durch die Schrägstellung der Lager und die Anlehnung der Kammerwände an die Stahlkonstruktion. Hierdurch wird die Wärmeausdehnung des Überbaus behindert, was wiederum zu weiteren Zwängen führt, die zum Fortgang der Bauwerksschädigung beitragen. Der genaue Schadensmechanismus für die aufgetretenen Verschiebungen ist zum jetzigen Zeitpunkt unklar. Zum einen wäre es denkbar, dass die Pfähle aufgrund ihres Alters und fortschreitender Zersetzungsprozesse in ihrer Struktur geschädigt und somit in ihrer Tragfähigkeit wesentlich eingeschränkt sind. Eine zweite Möglichkeit ist, dass durch die zunehmende Verkehrsbelastung ein Versagen der Gründung hervorgerufen wird. Auch ein zu großer Erddruck aus der Belastung im Hinterfüllbereich ist möglich. Sehr wahrscheinlich ist ein Zusammenspiel aller genannten schädigenden Einflüsse ursächlich.



Abb.: Korrosion am Lager, Lagerweg behindert



Abb.: Schäden am Widerlager in der Wasserwechselzone

Weitere Schäden zeigen sich in Form von Rissbildungen, Steinverschiebungen und Fugenausbrüchen im Verblendmauerwerk der Widerlager sowie Auswaschungen am Beton in der Wasserwechselzone.

Für einen möglichen Erhalt beider Brückenbauwerke ist es unabdingbar, die Überbauten vollständig von Beschichtung und Rost zu befreien. Erst nach Abschluss dieser Arbeit ist eine umfassende Beurteilung der Schadensbilder möglich. Es ist davon auszugehen, dass bereichsweise geschädigte Niete, Bleche und Winkel entfernt und durch neue Querschnitte ersetzt werden müssen. Durch einen neuen Korrosionsschutz wird ein Fortschreiten der

Korrosion aufgehalten. Aufgrund der hohen Belastung des jetzigen Korrosionsschutzanstriches durch Schwermetalle, Asbest, PAK und PCB etc. ist eine wasserdichte, unterdruckgeeignete Einhausung mit Be- und Entlüftungsanlage, Schleusenanlagen etc. gemäß gesetzlich anzuwendender TRGS notwendig. Zudem sind die Bereiche der Stahlkonstruktion direkt an den Widerlagern nur schwer von allen Seiten zugänglich. Die Entfernung der Korrosion an diesen Stellen ist daher nur mit Teilabbrüchen der Kammerwände möglich.

Des Weiteren müssen zur kompletten Sanierung die Betonfertigteile der Kragarme und der Fahrbahnaufbau entfernt werden. Daher ist ein Überführen des Verkehrs während der Instandsetzung nicht möglich. Bei einem Belassen der Überbauten auf den Widerlagern während der Instandsetzungsmaßnahme wird der Kanalquerschnitt durch Einhausung und Arbeitsgerüst eingeschränkt.

## 6. Organisation und Aufgaben der Abt. Brückenbau

Die Abteilung Brückenbau des Bereiches Stadtgrün und Verkehr ist als Straßenbaulastträger verantwortlich für die Erhaltung, Unterhaltung und Erneuerung von:

- insgesamt 156 Bauwerke in alleiniger Unterhaltungslast
  - davon 92 Straßen-, Fuß- und Radwegbrücken,
  - 33 Durchlässe,
  - 14 Stützwände,
  - 7 Wasserspiele,
  - diverse Lärmschutzwände, Geländer und Schilderbrücken.
- dazu weitere 37 Ingenieurbauwerke in geteilter Unterhaltungslast (z. B. LBV, DB AG).

Zu den Aufgaben der im Brückenbau beschäftigten Mitarbeitenden gehört neben der Projektleitung von Neubau-, Ersatzneubau- und Instandsetzungsmaßnahmen u. a. auch:

- die Bauwerkskontrolle aller Bauwerke nach DIN 1076 (Bauwerksprüfungen, regelmäßige Beobachtungen, Besichtigungen in festgelegten Intervallen), Auswertung der Ergebnisse und anschließende Erarbeitung notwendiger Maßnahmen,
- Betrieb, Kontrolle und Wartung der Wasserspiele (auch Betreuung externen Firmen),
- Wahrnehmung der Aufgaben der Tunnelaufsichtsbehörde,
- Betreuung von Beteiligungsmaßnahmen als Kreuzungspartner (z. B. Hubbrücken) und externen Baumaßnahmen ohne direkte Betroffenheiten für den Bereich Stadtgrün und Verkehr (z. B. FBQ),
- Bearbeitung von Planfragen, Anhörungen zu Bebauungsplänen, Planfeststellungsverfahren etc. im Hinblick auf mögliche Betroffenheiten des Brückenbaus,
- Fachaufsicht für Ingenieurbauwerke in der Baulast privater Dritter (z. B. Rohrbrücken über öffentliche Verkehrsflächen),

- Betrieb der Eric-Warburg-Brücke im 24-h-System und der Hafendrehbrücke,
- Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen (Ersatzneubauten kleinerer Holzbrücken, Erneuerung von Bohlenbelägen, Freischnitt der Böschungen, Reinigungsarbeiten etc.) durch die Mitarbeitenden des Bauhofs sowie
- Unterstützung beim Winterdienst.

Für die Erfüllung dieser Aufgaben sind in 2022 insgesamt 15 Mitarbeitende, davon fünf Ingenieur:innen und zwei Techniker beteiligt, wovon 4,0 Vollzeitstellenanteile (3,5 Ingenieuranteile und 0,5 Technikeranteile) in der Projektleitung tätig sind.

Derzeit ist eine Stelle der Projektleitung (nicht in den Summen enthalten) in der Ausschreibung, die zum nächstmöglichen Termin besetzt werden soll. Aufgrund der grundsätzlich positiven Arbeitsmarktsituation für Arbeitnehmende musste diese Stelle bereits mehrfach ausgeschrieben werden.

	Ingenieur:innen (i. M.)	davon Anteil Projektleitung (i. M.)	Techniker	Verwaltungsangestellte	Bauhofmitarbeitende (i. M.)	Brückenwärter
2010	1	0,1	2	-	3	2
2011	2,5	1,0	2	1	3	2
2012	3,0	1,5	2	1	3	2
2013	3,0	1,5	2	1	3	2
2014	3,0	1,5	2	1	3	2
2015	2,5	1,5	2	1	3	2
2016	3,5	2	1	1	3	2
2017	3,5	2	2	-	3	2
2018	3,5	2	2	1	3	2
2019	3,5	3	2	1	3	2
2020	4,5	3,5	2	1	3	2
2021	5,5	4	2	1	4	3
2022	5	3,5	2	1	4	3

Die o. a. Tabelle gibt die Personalentwicklung seit 2010 in der Brückenbauabteilung wieder und erklärt somit auch, warum die Maßnahmen aus den Zustandsberichten 2008 und 2013 nicht in dem Maße abgearbeitet werden konnten, wie es aus fachlichen Gründen empfohlen war.

## 7. Durchgeführte Brückenbaumaßnahmen seit 2012

Zur Vervollständigung des Berichtes gehört an dieser Stelle auch ein Rückblick auf die durchgeführten Baumaßnahmen und derzeitigen im Bau befindlichen Vorhaben seit der Fortschreibung des Zustandsberichtes 2013.

Insgesamt investierte die Hansestadt Lübeck **seit 2012** in Ersatzneubauten, Grund- und Teilinstandsetzungen **97,312 Mio. EUR**, davon sind seit Mitte 2017 Maßnahmen i. H. v. 79,832 Mio. EUR umgesetzt worden. Die Summe beinhaltet die Baumaßnahmen Ersatzneubau Bahnhofsbücke, Grundinstandsetzung Wakenitzbrücke Los 3 und Grundinstandsetzung Büssauer Brücke, die sich noch in der Umsetzung befinden. Insgesamt konnten für die Maßnahmen 23,4 Mio. EUR Fördergelder eingeworben werden.

Bauwerk		Maßnahme	Ausführungszeitraum	Projektkosten [TEUR]
002	Holstenbrücke	Instandsetzung Unterbauten	10/ 2021 bis 03/ 2022	440
003	Hafendrehbrücke	Grundinstandsetzung Überbau, Antrieb, Uferwände	10/ 2014 bis 05/ 2015	3.980
012	St-Lorenz-Brücke	Instandsetzung Fahrbahnübergangskonstruktion und Straßenabläufe	09/ 2018	35
018	Straßenbrücke Reecke	Ersatzneubau	08/ 2014 bis 04/ 2016	2.100
019	Straßenbrücke Moisling	Instandsetzung Fahrbahnübergangskonstruktion	10/ 2013 bis 04/ 2014	60
021	Straßenbrücke Wesloe	Ersatzneubau	08/ 2012 bis 12/ 2013	2.860

030	Possehlbrücke	Ersatzneubau	05/ 2015 bis 09/ 2020	20.500
031	Wielandbrücke	Notinstandsetzung (ausgeführt durch LPA)	09/ 2018 bis 06/ 2018	120
032	Dankwartsbrücke	Notinstandsetzung (anteilig ausgeführt durch LPA)	09/ 2017 bis 10/ 2017	93
037	Untere Lachswehrbrücke	Belagserneuerung (ausgeführt durch Bauhof 5.660)	11/ 2021	45
041	Fußsteig DB-Brücke Genin	Belagserneuerung (ausgeführt durch Bauhof 5.660)	06/ 2022	50
042	Oderstraßenbrücke	Deckenerneuerung	06/ 2021	26
045	Josephinenstraßenbrücke II	Ersatzneubau Überbau	01/ 2019 bis 12/ 2019	5.100
047	Bahnhofsbrücke	Betoninstandsetzung und Asphalterneuerung	09/ 2018 bis 11/ 2018	315
047	Bahnhofsbrücke	Ersatzneubau	01/ 2021 bis vsl. 09/ 2024	36.400
057	Fußgängerbrücke Kaisertor	Instandsetzung (über KWL) Mauer- und Gussasphaltarbeiten	08/ 2018 bis 11/ 2018	180
061	Lachswehrbrücke	Chloridinstandsetzung Unterbauten (1. BA)	09/ 2016 bis 03/ 2017	210
061	Lachswehrbrücke	Grundinstandsetzung Überbau (2.BA)	09/ 2018 bis 11/ 2019	1.520
062	Büssauer Brücke	Grundinstandsetzung	03/ 2022 bis vsl. 05/ 2023	2.175
063	Große Wakenitzbrücke	Grundinstandsetzung Überbauübersicht (Los 1)	04/ 2018 bis	15.100

			11/ 2020	
063	Große Wakenitzbrücke	Lärmschutzwand (Los 2)	11/ 2020 bis 12/ 2020	
063	Große Wakenitzbrücke	Grundinstandsetzung Über- bauuntersicht (Los 3)	06/ 2021 bis vsl. Ende 2022	
063	Große Wakenitzbrücke	Pfeilerinstandsetzung (Los 4)	10/ 2017 bis 12/ 2017	
068	Straßenbrücke Genin	Belagserneuerung	04/ 2017	12
072	Straßenbrücke Büssau über ELK	Ersatzneubau (Kreuzungsmaßnahme mit WSA)	09/ 2016 bis 06/ 2019	4.400
077	Straßenbrücke Vorrade	Deckenerneuerung	06/ 2020 bis 07/ 2020	62
122	Brücke Gut Mönkhof	Ersatzneubau	01/ 2022 bis 07/ 2022	550
136	Holstenhafenbrücke	Grundinstandsetzung	06/ 2020 bis 10/ 2020	840
143	Durchlass Buntekuh	Instandsetzung	08/ 2021	23
225	Obertravenbrücke	Belagserneuerung	05/ 2018 bis 06/ 2018	66
321	Gehwegbrücke Brömskamp	Ersatzneubau (ausgeführt durch Bauhof 5.660)	04/ 2022	50

## 8. Ausblick auf Brückenbaumaßnahmen außerhalb der Altstadtbrücken

Bei der Erstellung des Bauprogramms für kurz- und mittelfristige Instandsetzungsmaßnahmen sind nicht nur die Altstadtbrücken zu betrachten, sondern auch die Brückenbauwerke im Randbereich sowie in den Vorstädten.

Neben den anstehenden umfangreichen Maßnahmen werden in das Bauprogramm auch immer wieder regelmäßige Erhaltungsmaßnahmen aufgenommen. So ist es z. B. bei Stahlbetonbrücken nach ca. der halben Standzeit (i. M. 35 – 45 Jahre unter Berücksichtigung des Bauwerkszustands) empfehlenswert, eine Betoninstandsetzung mit Abdichtungserneuerung durchzuführen. Es werden die Kappen, Geländer, Gussasphalt und die darunter befindliche Abdichtung entfernt und neu aufgebracht. So bleibt der Konstruktionsbeton weiterhin geschützt und das Bauwerk kann die theoretische Lebensdauer von 70 Jahre sicher erreichen.

Als Beispiel hierfür sei die gerade erfolgte Grundinstandsetzung der Moltkebrücke genannt. Das Bauwerk aus dem Jahr 1973 mit einer damaligen Zustandsnote von 3,2 (kritischer Bauwerkszustand) war für eine regelmäßige Instandsetzung zwar leicht überfällig, jedoch aufgrund verkehrlicher und personeller Randbedingungen erst 2021/ 22 zu realisieren. Die Instandsetzung erfolgte aber noch so rechtzeitig, dass mit einem Projektvolumen für die Grundinstandsetzung von 1,2 Mio. EUR aus heutiger Sicht sichergestellt ist, dass das Bauwerk seine theoretische Standzeit von 70 Jahre nach ABBV (Ablösebeträge-Berechnungsverordnung) – also bis zum Jahre 2043 – sicher erreichen wird.

So sind in Anhang 2 Planungs- und Ausführungsterminplan bis 2037 immer wieder reguläre Instandsetzungen innerhalb des Lebenszyklus eines Bauwerks aufgenommen, dessen Zustandsnote aus heutiger Sicht noch keine Baumaßnahme rechtfertigt, z. B. BW 050 und 051 Geniner Brücke I + II für eine Grundinstandsetzung ab 2032 ff. vorgesehen.

Weiterhin hat die Brückenbauabteilung mit Notmaßnahmen und gezielten Bauteilinstandsetzungen einigen Bauwerken Zeit „erkaufen“ können, bis Grundinstandsetzungen oder Ersatzneubauen ausführungsfähig geplant und unter Berücksichtigung anderer anstehender Baumaßnahmen verkehrlich zu realisieren sind. Hierfür ist die Instandsetzung der Widerlager und Gründungspfähle am BW 002 Holstenbrücke ein gutes Beispiel. Mit einem finanziellen Gesamtaufwand von ca. 440 TEUR konnte die Tragfähigkeit des Bauwerkes für die nächsten 15 Jahre sichergestellt werden und es bleibt ausreichend Zeit die notwendige spätere Baumaßnahme ausführungsfähig zu planen und die Umsetzung vorzubereiten.

Diese Erläuterungen zum Anhang 2 Planungs- und Ausführungsterminplan bis 2037 vorangestellt, wird die Auswahl der Baumaßnahmen im Bauprogramm für die politischen Entscheidungsträger nachvollziehbar.

Es muss jedoch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass das Bauprogramm aufgrund der Bauwerksprüfungen und möglicherweise ad-hoc-Verschlechterungen von Bauwerkszuständen an die jeweiligen Notwendigkeiten angepasst werden muss.

## 9. Fazit

Angesichts der Insellage der Lübschen Innenstadt kommt den Straßen-, Geh- und Radwegbrücken eine existentielle Bedeutung zu. Aufgrund des Alters fast aller dieser Brücken ist in absehbarer Zeit mit erheblichem Bauaufwand zu rechnen. Abhängig davon, ob Instandsetzungen, Ersatzneubauten, Lastreduzierungen oder Ersatztrassen mit ganz neuen Bauwerken erforderlich werden, ergeben sich daraus wichtige Voraussetzungen für die gesamtstädtische verkehrliche Planung der Hansestadt Lübeck. Aufgrund des bestehenden Denkmalschutzes einiger besonderer Brücken können auch langfristige Einschränkungen entstehen. Daraus folgen erhebliche Auswirkungen sowohl auf den ÖPNV als auch auf den Individualverkehr in der Stadt.

Der bestehende Dialog zwischen den betroffenen Fachabteilungen der Hansestadt Lübeck wie z. B. Bereich Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung, Denkmalschutz und Stadtverkehr ist zu intensivieren, um aus dem vorliegenden Bauprogramm des Bereiches Stadtgrün und Verkehr ein tragfähiges und zukunftsgerichtetes Konzept für die Hansestadt Lübeck zu entwickeln, welches sowohl die technischen und infrastrukturellen Erfordernisse als auch die Belange der Stadtgesellschaft angemessen berücksichtigt.

### I. Anhänge

- Anhang 1 Steckbriefe der Brückenbauwerke aus diesem Bericht
- Anhang 2 Planungs- und Ausführungsterminplan bis 2037
- Anhang 3 Übersicht Abhängigkeiten Brückenbaustellen



## Anhang 1 Steckbriefe der Brückenbauwerke

BW 001	Wallbrücke	3
BW 002	Holstenbrücke	4
BW 003	Hafendrehbrücke	5
BW 004	Moltkebrücke	6
BW 005	Mühlentorbrücke	7
BW 006	Burgtorbrücke	8
BW 007	Hüxtertorbrücke	9
BW 008	Hüxtertoralleebrücke	10
BW 009	Nördliche Mühlendammbrücke	11
BW 010	Südliche Mühlendammbrücke	12
BW 011	Puppenbrücke	13
BW 013	Straßenbrücke Siems	14
BW 014	Straßenbrücke Herrenwyk	15
BW 015	Straßenbrücke Schlutup	16
BW 016	Mühlenbrücke	17
BW 019	Straßenbrücke Moisling	18
BW 022	Luisenbrücke	19
BW 023	Wipperbrücke	20
BW 024	Marienbrücke	21
BW 025	Rehderbrücke	22
BW 026	Schlachthofbrücke	23
BW 028	Karlstraßenbrücke	24
BW 029	Eutiner Eisenbahnbrücke	25
BW 031	Wielandbrücke	26
BW 032	Dankwartsbrücke	27
BW 037	Untere Lachwehrbrücke	28
BW 038	Obere Lachwehrbrücke	29
BW 042	Oderstraßenbrücke	30
BW 044	Josephinenstraßenbrücke I	31

---

BW 047	Bahnhofsbrücke	32
BW 050	Straßenbrücke Genin I	33
BW 051	Straßenbrücke Genin II	34
BW 055	Tremsbachbrücke	35
BW 060	Sandbergbrücke	36
BW 062	Büssauer Brücke	37
BW 063	Große Wakenitzbrücke	38
BW 066	Hubbrücke	39
BW 071	Straßenbrücke Brandenmühle	40
BW 100	Treidelwegbrücke	41
BW 103	Gehwegbrücke Mori	42
BW 122	Brücke Gut Mönkhof	43
BW 124	Straßenbrücke Ivendorf	44
BW 131	Gehwegbrücke Dornbreite	45
BW 197	Durchlass Brandenmühle	46

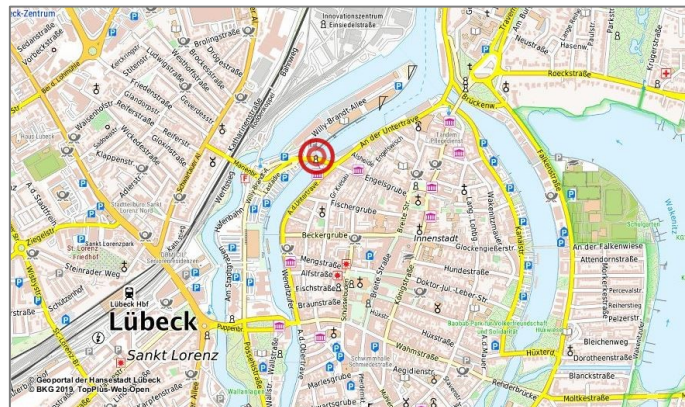


**BW 001 Wallbrücke**

Baujahr	1850		
Bauart	1-Feld-Gewölbebrücke mit Aufbeton im Verbund		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2020_E	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierte Bewehrung Durchfeuchtungen/ Aussinterungen Mauerwerksabplatzungen Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2025 - 2027	
	vsl. Ausführungsbeginn	2028 ff.	

**BW 002 Holstenbrücke**

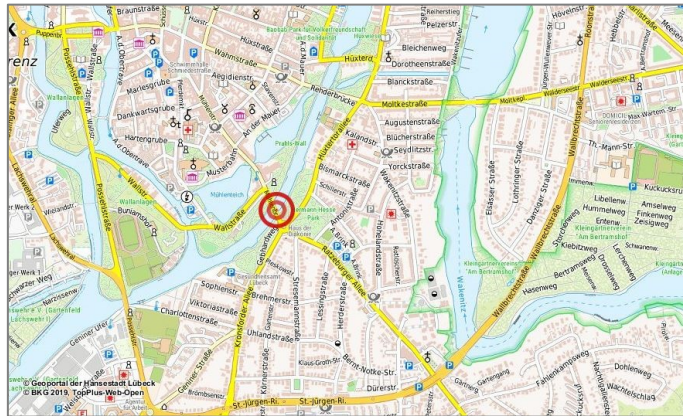
Baujahr	1854		
Bauart	1-Feld-Bogenbrücke aus Ziegelmauerwerk		
Brückenklasse	45		
Zustandsnote	2019_H	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierte Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2034 - 2035	
	vsl. Ausführungsbeginn	2036 ff.	

**BW 003 Hafendrehbrücke**

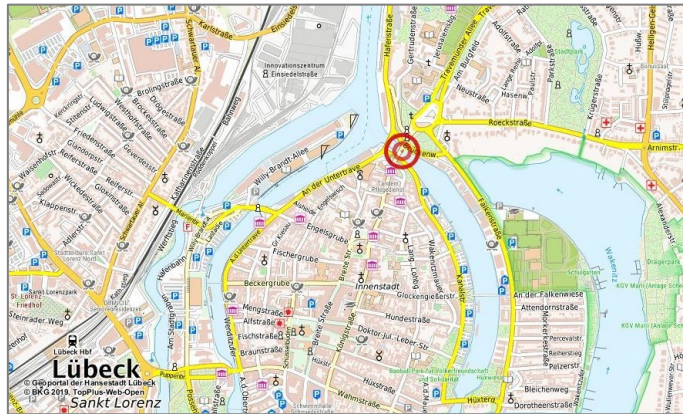
Baujahr	1892		
Bauart	2-Feld-Stahlfachwerkbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2022_S1	2,7	noch ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum		ab 2036
	vsl. Ausführungsbeginn		2040 ff.

**BW 004 Moltkebrücke**

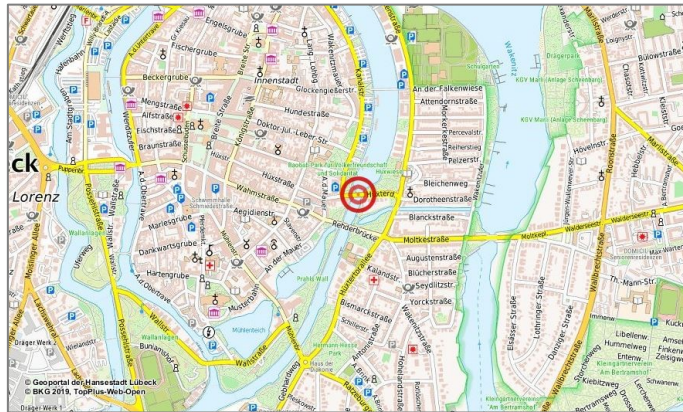
Baujahr	1973		
Bauart	1-Feld-Verbundbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2022_S1	1,7	guter Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	laufende Unterhaltung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	k. A.	
	vsl. Ausführungsbeginn	frühestens 2043 ff.	

**BW 005 Mühltorbrücke**

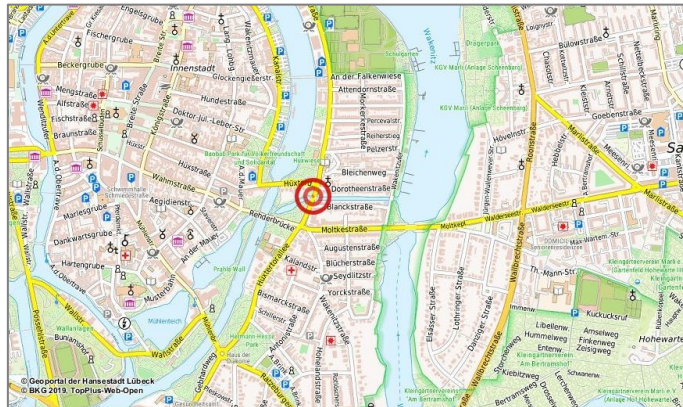
Baujahr	1898		
Bauart	3-Feld-Fachwerkhängebrücke (Zügelgurt)		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2022_S1	3,9	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden am Stahltragwerk mit Querschnittsschwächungen und Durch- und Abrostungen, teilweise Fehlstellen Durchnässungen an den Widerlagern Betonabplatzungen und Risse an Widerlagern Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	10,0 Mio. EUR (Kostenannahme zu Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2019-2024	
	vsl. Ausführungsbeginn	2024 ff.	

**BW 006 Burgtorbrücke**

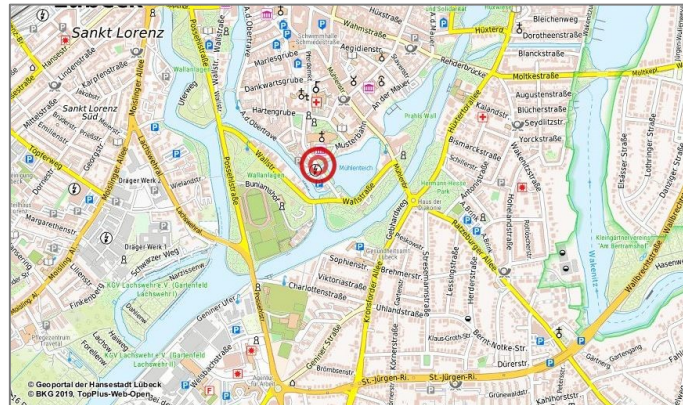
Baujahr	1898		
Bauart	3-Feld-Fachwerkbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2022_S1	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden am Stahltragwerk mit Querschnittsschwächungen Betonabplatzungen, Risse und freiliegende, korrodierende Bewehrung an Widerlagern und Gehwegbetonplatten		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	11,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2023-2026	
	vsl. Ausführungsbeginn	2026 ff. (abhängig von der Fertigstellung der Hubbrücken)	

**BW 007 Hüxtertorbrücke**

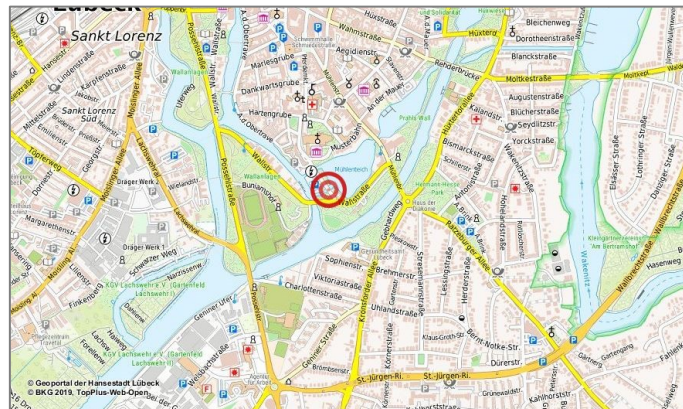
Baujahr	1899		
Bauart	1-Feld-Stabbogenbrücke (Fachwerk)		
Brückenklasse	12		
Zustandsnote	2022_S1	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden am Stahltragwerk mit Querschnittsschwächungen Betonabplatzungen, Risse und freiliegende, korrodierende Bewehrung an Widerlagern und Gehwegbetonplatten Schädigungen der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	11,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2021-2026	
	vsl. Ausführungsbeginn	2026 ff. (abhängig von der Fertigstellung der Hubbrücken)	

**BW 008 Hüntertoralleebrücke**

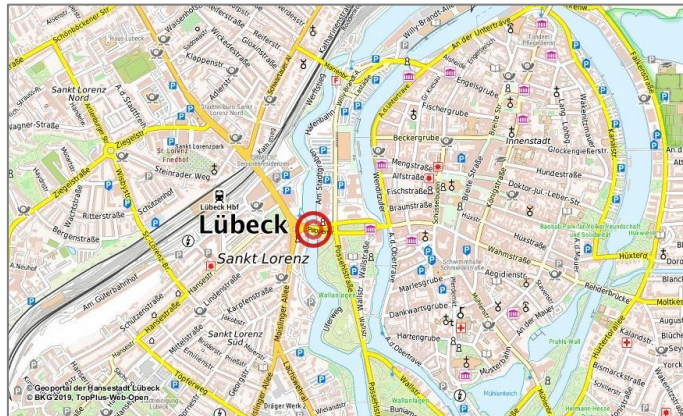
Baujahr	1899		
Bauart	1-Feld-Verbundbogenbrücke		
Brückenklasse	45/ 60		
Zustandsnote	2019_H	3,2	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung Schädigungen der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2027-2028	
	vsl. Ausführungsbeginn	2029 ff.	

**BW 009      Nördliche Mühlendammbrücke**

Baujahr	1886		
Bauart	1-Feld-Verbundbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2019_H	3,4	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung Korrosionsschäden an Stahlträgern Schädigungen der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2027-2028	
	vsl. Ausführungsbeginn	2029 ff.	

**BW 010 Südliche Mühlendammbrücke**

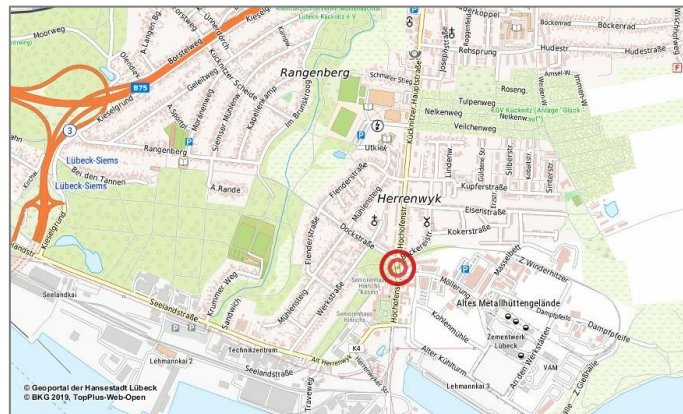
Baujahr	1887		
Bauart	1-Feld-Verbundbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2019_H	3,3	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung Korrosionsschäden an Stahlträgern Schädigungen der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2029-2030	
	vsl. Ausführungsbeginn	2031 ff.	

**BW 011 Puppenbrücke**

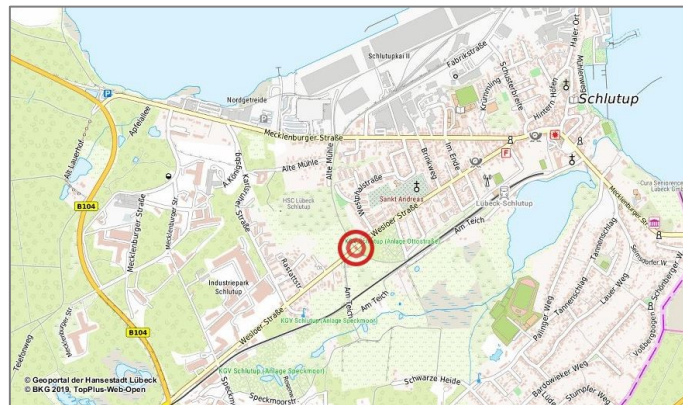
Baujahr	1906		
Bauart	1-Feld-Dreigelenkbogenbrücke		
Brückenklasse	45		
Zustandsnote	2019_H	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen, Risse und Aussinterungen freiliegende, korrodierende Bewehrung Korrosionsschäden an Gehwegkonsolen		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2027-2029	
	vsl. Ausführungsbeginn	2030 ff.	

**BW 013      Straßenbrücke Siems**

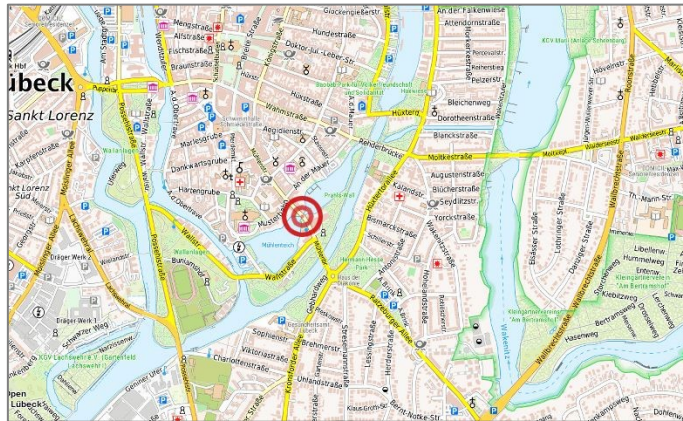
Baujahr	1906		
Bauart	1-Feld-Verbundbrücke		
Brückenklasse	30/ 30		
Zustandsnote	2020_E	2,7	noch ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen, Risse und Aussinterungen freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2025-2026	
	vsl. Ausführungsbeginn	2027 ff.	

**BW 014      Straßenbrücke Herrenwyk**

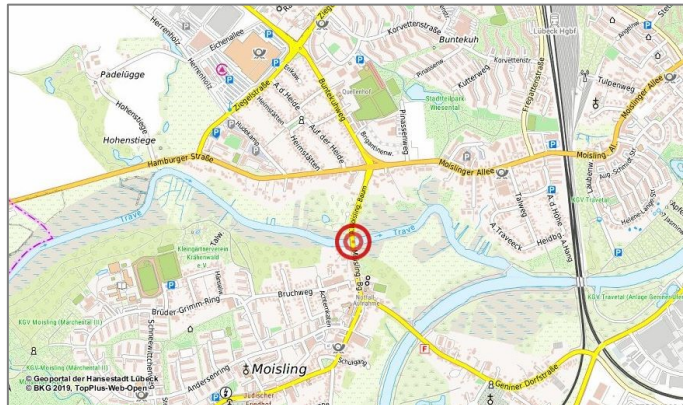
Baujahr	1906		
Bauart	1-Feld-Verbundbrücke		
Brückenklasse	30/ 30		
Zustandsnote	2020_E	2,5	noch ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2027-2028	
	vsl. Ausführungsbeginn	2029 ff.	

**BW 015      Straßenbrücke Schlutup**

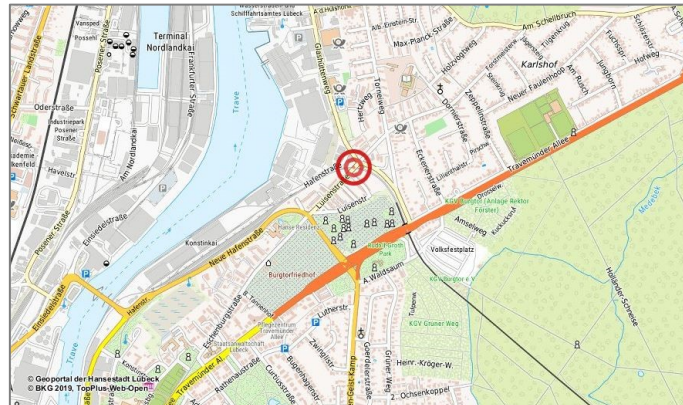
Baujahr	1907		
Bauart	1-Feld-Verbundbrücke		
Brückenklasse	30/ 30		
Zustandsnote	2020_E	2,7	noch ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2029-2030	
	vsl. Ausführungsbeginn	2031 ff.	

**BW 016      Mühlenbrücke**

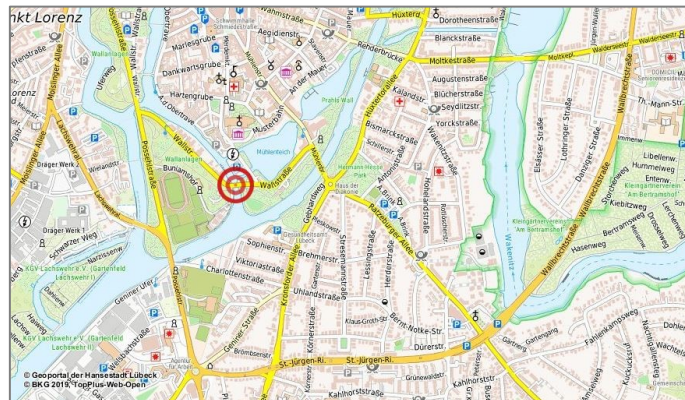
Baujahr	1913		
Bauart	1-Feld-Verbundbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2019_H	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2024-2026	
	vsl. Ausführungsbeginn	2026 ff.	

**BW 019 Straßenbrücke Moising**

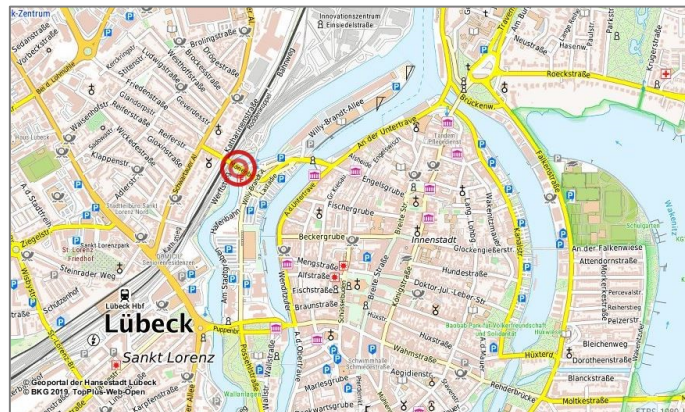
Baujahr	1995		
Bauart	1-Feld-Stahlbrücke		
Brückenklasse	60/ 30		
Zustandsnote	2020_E	2,5	noch ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2033-2035	
	vsl. Ausführungsbeginn	2036 ff.	

**BW 022      Luisenbrücke**

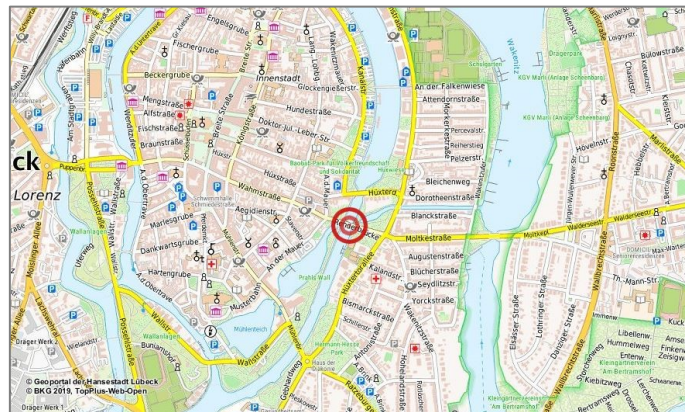
Baujahr	1963		
Bauart	1-Feld-Spannbetonplattenbalkenbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2021_E	2,7	noch ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2023	
	vsl. Ausführungsbeginn	2024 ff.	

**BW 023 Wipperbrücke**

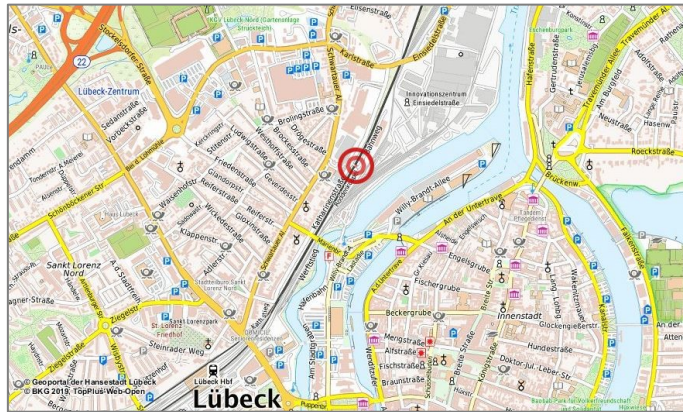
Baujahr	1931/ 1963		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonplattenbalkenbrücke mit zwei Randhohlkästen		
Brückenklasse	30/ 30		
Zustandsnote	2019_H	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2029-2030	
	vsl. Ausführungsbeginn	2031 ff.	

**BW 024      Marienbrücke**

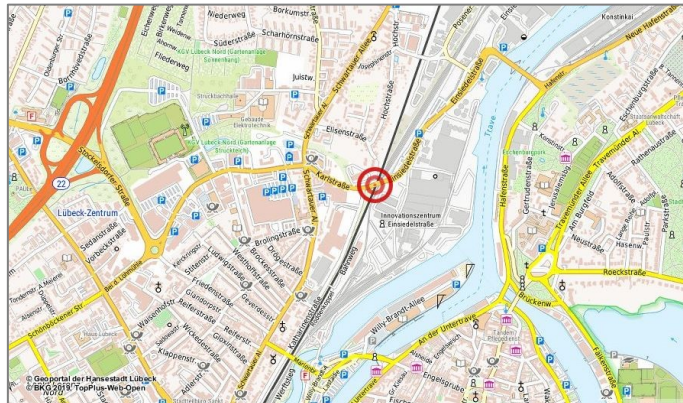
Baujahr	1933		
Bauart	9-Feld-Stahlbetonbrücke		
Brückenklasse	30		
Zustandsnote	2019_H	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	21,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2023-2027	
	vsl. Ausführungsbeginn	2029 ff.	

**BW 025 Rehderbrücke**

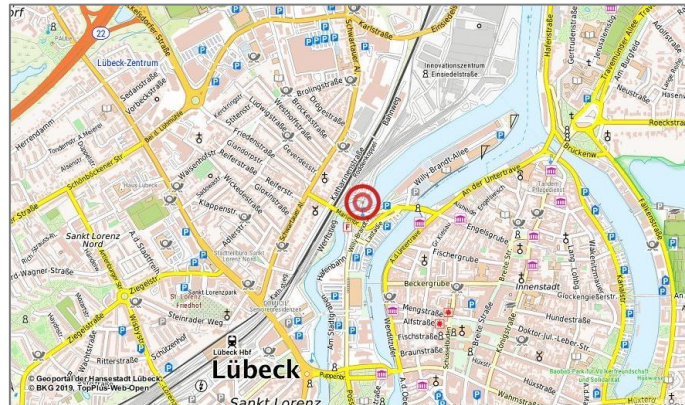
Baujahr	1936		
Bauart	3-Feld-Stahlbrücke (Blechträger)		
Brückenklasse	12		
Zustandsnote	2021_E	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden am Stahltragwerk Schäden an der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	11,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2024-2027	
	vsl. Ausführungsbeginn	2028 ff. (abhängig von der Fertigstellung der Hubbrücken)	

**BW 026 Schlachthofbrücke**

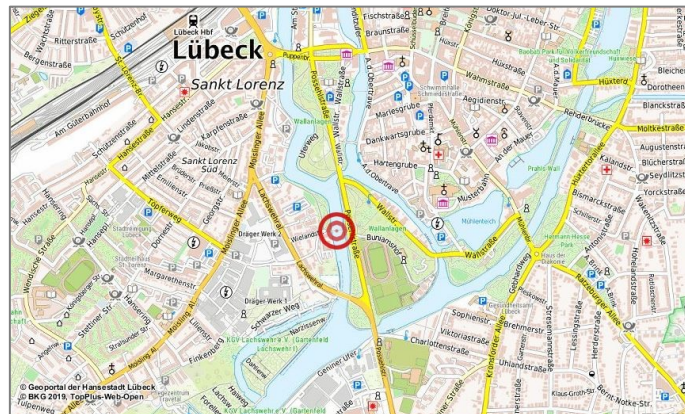
Baujahr	1938		
Bauart	3-Feld-Stahlbetonplattenbalkenbrücke		
Brückenklasse	16/ 16		
Zustandsnote	2020_H	2,3	befriedigender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau/ Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2030-2031	
	vsl. Ausführungsbeginn	2032 ff.	

**BW 028 Karlstraßenbrücke**

Baujahr	1962		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonplattenbalkenbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2021_H	3,4	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung Lagerschäden (Verschiebungen) Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	13,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2023-2026	
	vsl. Ausführungsbeginn	2027 ff.	

**BW 029 Eutiner Eisenbahnbrücke**

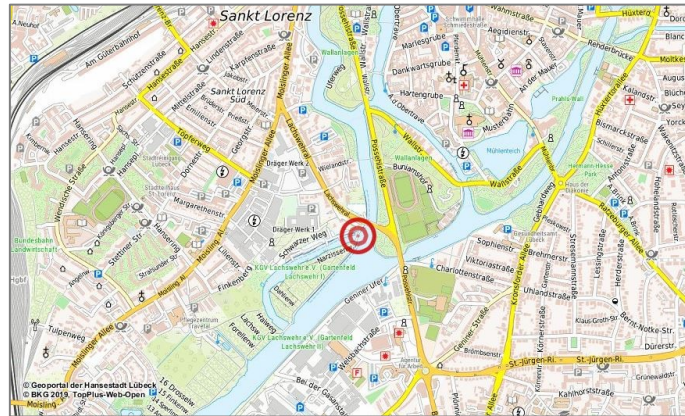
Baujahr	1927		
Bauart	2-Feld-Stahlfachwerkbrücke		
Brückenklasse	L-Zug E		
Zustandsnote	2019_H	3,8	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden am Stahltragwerk Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2031-2033	
	vsl. Ausführungsbeginn	2034 ff.	

**BW 031 Wielandbrücke**

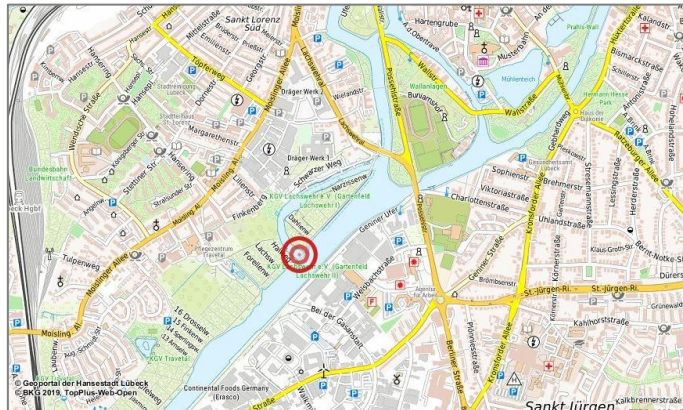
Baujahr	1920/ 1946		
Bauart	7-Feld-Holzbrücke mit Stahlhauptträgern		
Brückenklasse	FL 5 kN		
Zustandsnote	2022_S	3,4	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden am Stahltragwerk Schädigung der Holzkonstruktion Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	3,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2027-2028	
	vsl. Ausführungsbeginn	2029 ff.	

**BW 032 Dankwartsbrücke**

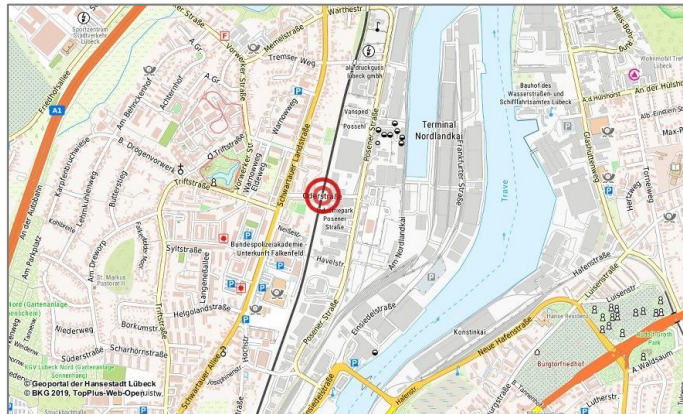
Baujahr	1994		
Bauart	5-Feld-Holzbalkenbrücke		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2020_E	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Schädigung der Holzkonstruktion Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	4,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2023-2024	
	vsl. Ausführungsbeginn	2025 ff.	

**BW 037 Untere Lachswehrbrücke**

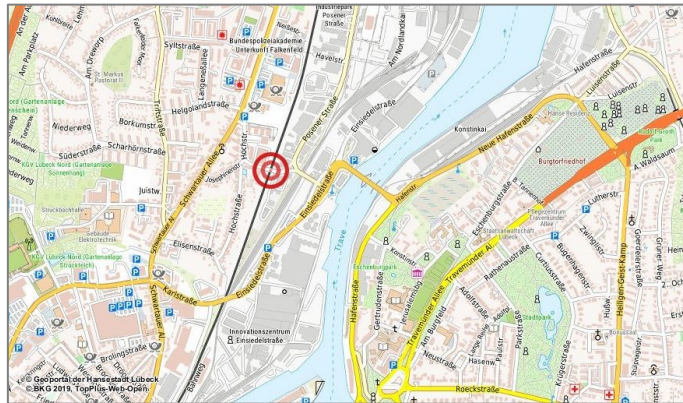
Baujahr	1900		
Bauart	5-Feld-Stahlträgerbrücke mit Holzbohlenbelag		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2021_H	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden an der Stahlkonstruktion Schäden am Bohlenbelag Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2024-2025	
	vsl. Ausführungsbeginn	2025 ff.	

**BW 038 Obere Lachwehrbrücke**

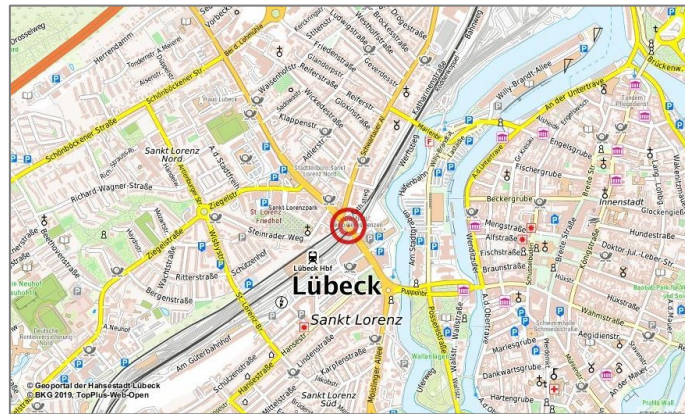
Baujahr	1900		
Bauart	3-Feld-Stahlfachwerkträgerbrücke mit Holzbohlenbelag		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2021_E	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden an der Stahlkonstruktion Schäden am Bohlenbelag Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	2,0 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2023-2024	
	vsl. Ausführungsbeginn	2024 ff.	

**BW 042 Oderstraßenbrücke**

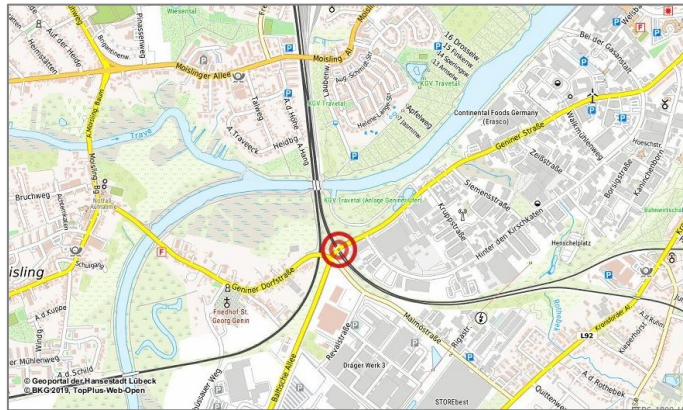
Baujahr	1992		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonbogenbrücke		
Brückenklasse	30/ 30		
Zustandsnote	2021_H	2,2	befriedigender Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2030-2034	
	vsl. Ausführungsbeginn	2035 ff.	

**BW 044     Josephinenstraßenbrücke I**

Baujahr	1991		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonbogenbrücke		
Brückenklasse	30/ 30		
Zustandsnote	2020_H	2,0	befriedigender Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2028-2032	
	vsl. Ausführungsbeginn	2033 ff.	

**BW 047      Bahnhofsbrücke**

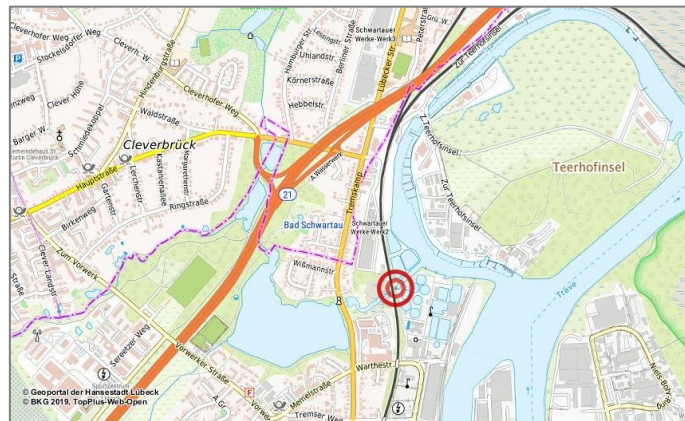
Baujahr	1907		
Bauart	7-Feld-Stahlbetonverbundbrücke		
Brückenklasse	30/ 30		
Zustandsnote	2020_S	4,0	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden am Stahltragwerk mit Querschnittsschwächungen Betonabplatzungen und Risse am Betonüberbau freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	36,35 Mio. EUR (Projektfreigabe)		
Terminplanung	Planungszeitraum	2011-2020	
	Ausführungszeitraum	2021-2024	

**BW 050      Straßenbrücke Genin I**

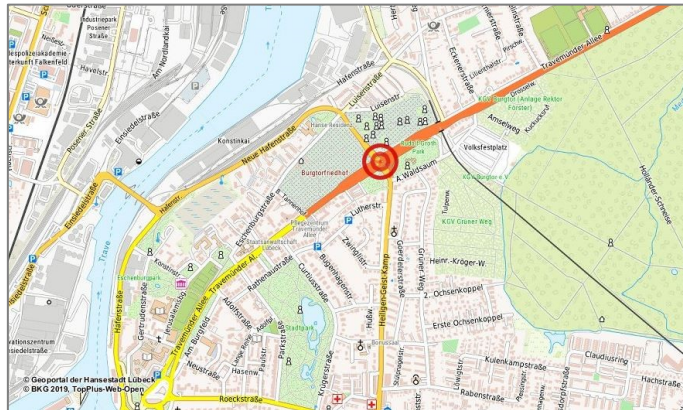
Baujahr	2001		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonbrücke		
Brückenklasse	60/ 30		
Zustandsnote	2019_H	2,2	befriedigender Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2029-2030	
	vsl. Ausführungsbeginn	2031 ff.	

**BW 051      Straßenbrücke Genin II**

Baujahr	2001		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonbrücke		
Brückenklasse	60/ 30		
Zustandsnote	2019_H	2,2	befriedigender Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2029-2030	
	vsl. Ausführungsbeginn	2031 ff.	

**BW 055 Tremsbachbrücke**

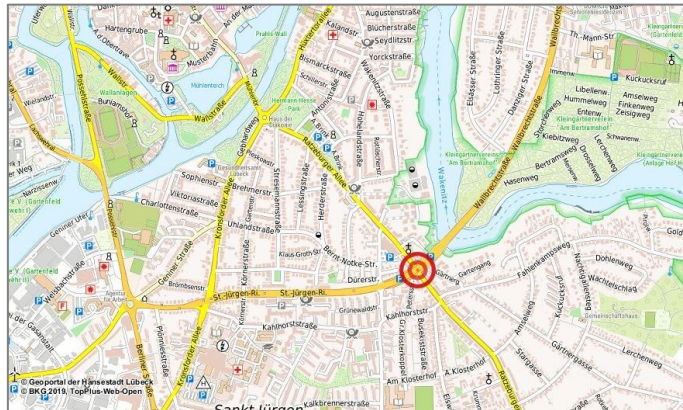
Baujahr	1900/ 1964		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonvollplattenbrücke		
Brückenklasse	16		
Zustandsnote	2020_H	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2028-2029	
	vsl. Ausführungsbeginn	2030 ff.	

**BW 060 Sandbergbrücke**

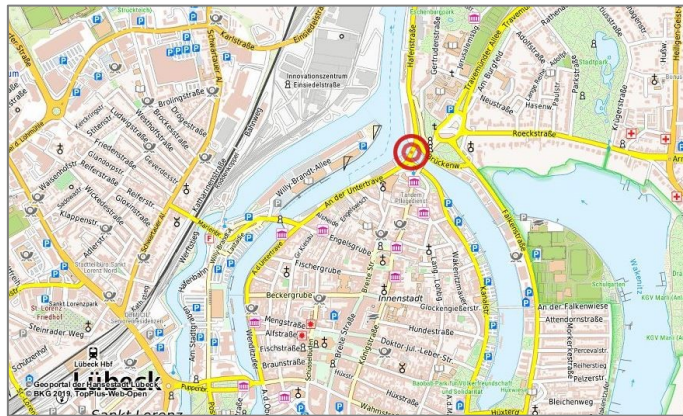
Baujahr	1964		
Bauart	1-Feld-Spannbetonhohlplatte		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2021_H	3,5	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung/ Rückbau		
Vsl. Kosten	7 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2021-2023	
	vsl. Ausführungsbeginn	2024 ff.	

**BW 062 Büssauer Brücke**

Baujahr	1965		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonplattenbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2019_E	2,9	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	2,2 Mio. EUR (Projektfreigabe)		
Terminplanung	Planungszeitraum	2020-2022	
	Ausführungszeitraum	2022-2023	

**BW 063 Große Wakenitzbrücke**

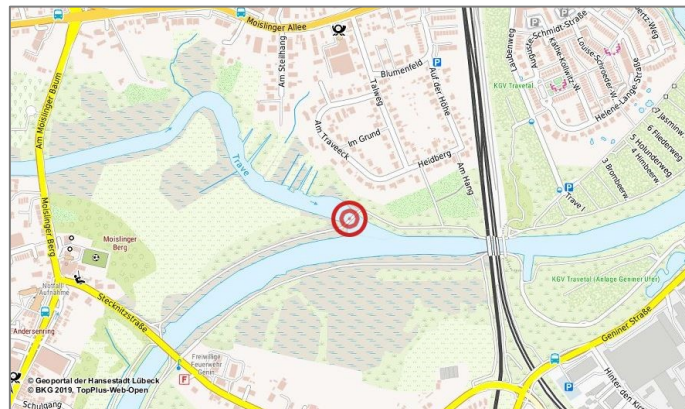
Baujahr	1969		
Bauart	12-Feld-Spannbetonbrücke		
Brückenklasse	60		
Zustandsnote	2021_H	2,1	befriedigender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	15,1 Mio. EUR (Projektfreigabe)		
Terminplanung	Planungszeitraum	2010-2020	
	Ausführungszeitraum	2018-2022	

**BW 066 Hubbrücken**

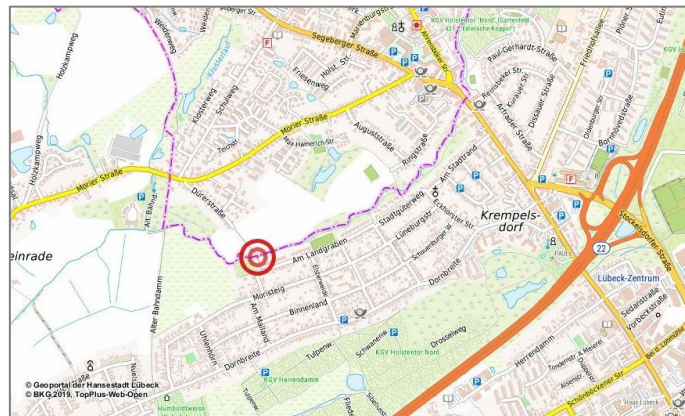
Baujahr	1900		
Bauart	1-Feld-Stahlfachwerkbrücken		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	k. A.	3,5/ 3,9	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Korrosionsschäden an der Stahlkonstruktion Schädigung der Gründung Schäden am Antrieb		
Maßnahme	Grundinstandsetzung (Kreuzungsmaßnahme mit WNV)		
Vsl. Kosten	11,0 Mio. EUR (Haushaltsanmeldung)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2012-2023	
	vsl. Ausführungsbeginn	2023 ff.	

**BW 071      Straßenbrücke Brandenmühle**

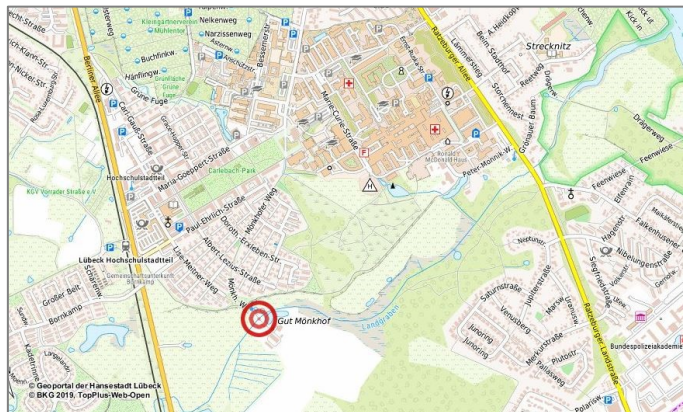
Baujahr	1976		
Bauart	2-Feld-Holzbalkenbrücke		
Brückenklasse	6		
Zustandsnote	2021_H	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse an den Widerlagern freiliegende, korrodierende Bewehrung Schädigung der Holzkonstruktion Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	2,5 Mio. EUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2019-2022	
	vsl. Ausführungsbeginn	2023 ff.	

**BW 100 Treidelwegbrücke**

Baujahr	1898		
Bauart	Stahlfachwerkbrücke		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2020_E	3,0	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Schädigung der Gründung		
Maßnahme	Pfeilerinstandsetzung		
Vsl. Kosten	744 TEUR (Projektfreigabe)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2020-2022	
	vsl. Ausführungsbeginn	2023 ff.	

**BW 103 Gehwegbrücke Mori**

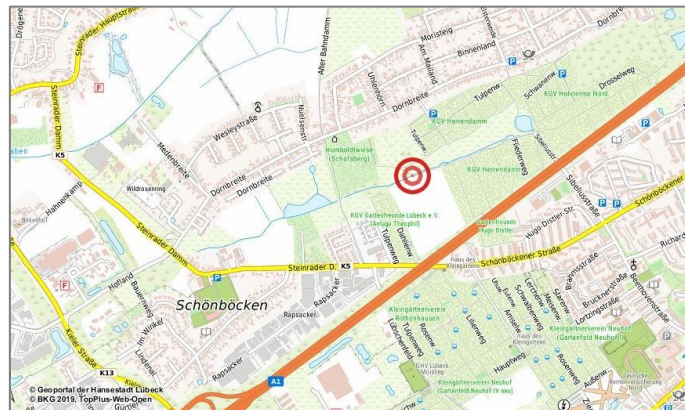
Baujahr	1998		
Bauart	3-Feld-Holzbalkenbrücke		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2019_E	3,9	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Schädigung der Holztragkonstruktion		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	220 TEUR (Projektfreigabe)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2021-2022	
	vsl. Ausführungsbeginn	2022 ff.	

**BW 122      Brücke Gut Mönkhof**

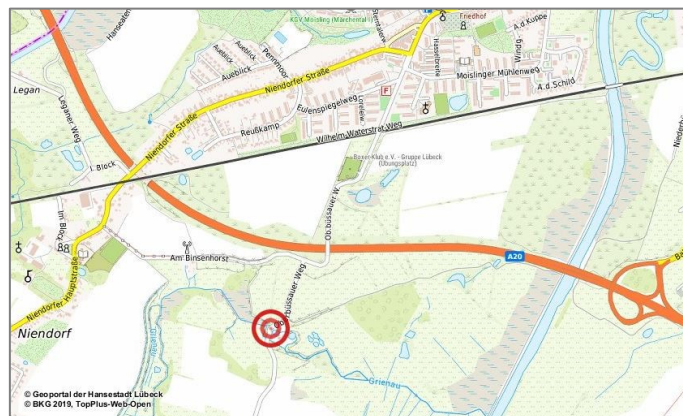
Baujahr	2022 (alt: 1940)		
Bauart	1-Feld-Stahlbetonbrücke		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2022_H	1,5	guter Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	laufende Unterhaltung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	k. A.	
	vsl. Ausführungsbeginn	k. A.	

**BW 124      Straßenbrücke Ivendorf**

Baujahr	1981		
Bauart	2-Feld-Stahlbetonbrücke		
Brückenklasse	60/ 30		
Zustandsnote	2021_H	2,4	befriedigender Bauwerkszustand
Schäden	zz. keine relevanten Schäden		
Maßnahme	Grundinstandsetzung		
Vsl. Kosten	k. A.		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2033-2034	
	vsl. Ausführungsbeginn	2035 ff.	

**BW 131 Gehwegbrücke Dornbreite**

Baujahr	1960		
Bauart	1-Feld-Holzbalkenbrücke		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2019_E	3,2	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Schäden	Schädigung der Holztragkonstruktion		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	220 TEUR (Kostenannahme gemäß BW 103)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2022	
	vsl. Ausführungsbeginn	2023	

**BW 197      Durchlass Brandenmühle**

Baujahr	1976		
Bauart	Stahlbetonbauwerk		
Brückenklasse	k. A.		
Zustandsnote	2021_E	4,0	ungenügender Bauwerkszustand
Schäden	Betonabplatzungen und Risse freiliegende, korrodierende Bewehrung		
Maßnahme	Ersatzneubau		
Vsl. Kosten	750 TEUR (Kostenannahme vor Planungsbeginn)		
Terminplanung	vsl. Planungszeitraum	2022-2023	
	vsl. Ausführungsbeginn	2024 ff.	

## Anhang 2 Planungs- und Ausführungsterminplan bis 2037



BW-Nr.	Bauwerksbezeichnung	Baujahr	Zustandsnote	Alter	Standzeit nach ABBV	Reststandzeit*	Denkmal-schutz	aktuelle & geplante Maßnahmen	Planungszeitraum	Ausführungszeitraum	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
001	Wallbrücke	1850	3,0	172	130	-42		ENB/ GI	2025-2027	2028-2029																
002	Holstenbrücke	1854	3,5	168	130	-38		ENB/ GI	2034-2035	2036-2037																
								Inst. Unterbaut.	2021-2022	2022																
003	Hafendrehbrücke	1892	2,7	130	100	-30	X	GI	ab 2036	ab 2040																
004	Moltkebrücke	1973	1,7 (alt: 2,5)	49	100	51		GI	2019-2020	2021-2022																
								Inst. Uferwände	2021-2023	2023-2024																
005	Mühlentorbrücke	1898	3,9	124	100	-24	X	GI	2019-2024	2024-2026																
005	Mühlentorbrücke - BHB							NB	2019-2022	2022-2023																
006	Burgtorbrücke	1898	3,5	124	100	-24	X	GI	2023-2026	2026-2028**																
007	Hüxtertorbrücke	1899	3,5	123	100	-23	X	ENB/ GI	2021-2026	2026-2028**																
								Inst. Kragarme	2021-2022	2023																
008	Hüxtertoralleebrücke	1899	3,2	123	70	-53		ENB/ GI	2027-2028	2029-2030																
009	Nördliche Mühlendammbücke	1886	3,4	136	70	-66		ENB/ GI	2027-2028	2029-2030																
010	Südliche Mühlendammbücke	1887	3,3	135	70	-65		ENB/ GI	2029-2030	2031-2032																
011	Puppenbrücke	1906	3,0	116	130	14	X	GI	2027-2029	2030-2031																
013	Straßenbrücke Siems	1906	2,7	116	70	-46		ENB/ GI	2025-2026	2027-2028																
014	Straßenbrücke Herrenwyk	1906	2,5	116	70	-46		ENB/ GI	2027-2028	2029-2030																
015	Straßenbrücke Schlutup	1907	2,7	115	70	-45		ENB/ GI	2029-2030	2031-2032																
016	Mühlenbrücke	1913	3,5	109	70	-39		GI	2024-2026	2026-2027																
019	Straßenbrücke Moisling	1995	2,5	27	70	43		GI	2033-2035	2036-2037																
022	Luisenbrücke	1963	2,7	59	70	11		GI	2023	2024-2025																
023	Wipperbrücke	1969	3,0	53	70	17		ENB	2029-2030	2031-2032																
024	Marienbrücke	1933	3,0	89	70	-19		ENB	2023-2027	2029-2031																
025	Rehderbrücke	1936	3,5	86	100	14		ENB/ GI	2024-2027	2028-2029***																
								Inst. Lager	2021-2022	2023																
026	Schlachthofbrücke	1938	2,3	84	70	-14		ENB/ GI	2030-2031	2032-2034																
028	Karlstraßenbrücke	1962	3,4	60	70	10		ENB	2023-2026	2027-2029																
029	Eutiner Eisenbahnbrücke	1927	3,8	95	100	5		Inst. Kragarme	2022	2023																
								ENB	2031-2033	2034-2035																

5.660.4 Brückenbau

ID	Name	Jahr	Sp. 3	Sp. 4	Sp. 5	Sp. 6	Sp. 7	Sp. 8	Sp. 9	Sp. 10	Sp. 11	Sp. 12	Sp. 13	Sp. 14	Sp. 15	Sp. 16	Sp. 17	Sp. 18	Sp. 19	Sp. 20	Sp. 21	Sp. 22	Sp. 23	Sp. 24	Sp. 25	Sp. 26	Sp. 27	Sp. 28	Sp. 29	Sp. 30	
031	Wielandbrücke	1946	3,4	76	30	-46		ENB	2027-2028	2029-2030																					
032	Dankwartsbrücke	1994	3,5	28	30	2		ENB	2023-2024	2024-2025																					
037	Untere Lachwehrbrücke	1900	3,5	122	70	-52		GI	2024-2025	2025-2026																					
038	Obere Lachwehrbrücke	1900	3,0	122	70	-52		GI	2023-2024	2024-2025																					
042	Oderstraßenbrücke	1992	2,2	30	130	100		GI	2030-2034	2035-2036																					
044	Josephinenstraßenbrücke I	1991	2,0	31	130	99		GI	2028-2032	2033-2034																					
047	Bahnhofsbrücke	1907	4,0	115	70	-45		ENB	2011-2020	2021-2024																					
050	Straßenbrücke Genin I	2001	2,2	21	70	49		GI	2029-2030	2031-2032																					
050	Straßenbrücke Genin II	2001	2,2	21	70	49		GI	2029-2030	2031-2032																					
055	Tremsbachbrücke	1964	3,0	58	70	12		GI	2028-2029	2030-2031																					
060	Sandbergbrücke	1964	3,5	58	110	52		GI/ RB	2021-2023	2024-2025																					
062	Büssauer Brücke	1965	2,9	57	70	13		GI	2020-2022	2022-2023																					
063	Große Wakenitzbrücke	1969	2,1 (alt: 3,5)	53	70	17		GI	2010-2020	2018-2022																					
								Inst. Lager	2021-2023	2023-2024																					
066	Hubbrücken	1900	3,9	122	100	-22	X	GI	2012-2023	2023-2026																					
071	Straßenbrücke Brandenmühle	1976	3,0	46	60	14		ENB	2019-2022	2023-2024																					
100	Treidelwegbrücke	1898	3,0	124	70	-54		Inst. Pfeiler	2020-2022	2023																					
103	Gehwegbrücke Mori	1998	3,9	24	30	6		ENB	2021-2022	2022-2023																					
122	Brücke Gut Mönkhof	1940	1,5	82	70	-12		ENB	2019-2021	2021-2022																					
124	Straßenbrücke Ivendorf	1981	2,4	41	70	29		GI	2033-2034	2035-2036																					
131	Gehwegbrücke Dornbreite	1960	3,2	62	30	-32		ENB	2022	2023																					
197	Durchlass Brandenmühle	1976	4,0	46	70	24		ENB	2022-2023	2024																					
227	Stadtgrabenbrücke	/	/	/	/	100		NB	2018-2023	2023-2024																					

Erläuterungen: ENB  
GI  
ENB/ GI  
NB  
Inst.  
RB  
ABBV  
\*  
\*\*  
\*\*\*

Ersatzneubau  
Grundinstandsetzung  
aus heutiger Sicht noch keine eindeutige Aussage möglich, ergibt die Planung  
Neubau  
Instandsetzung  
Rückbau  
Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung vom 01.07.2021  
rote Zahlen - theor. Lebensdauer um XX Jahre überschritten  
Ausführung in Abhängigkeit von GI Hubbrücken und Mühlentorbrücke  
Ausführung in Abhängigkeit von Mühlentor- und Hüntertorbrücke

 Planungsphase  
 Ausführungszeitraum

### Anhang 3 Übersicht der Abhängigkeiten von Brückenbaumaßnahmen (nur Bauwerke mit verkehrl. Relevanz)

Bauwerk	Maßnahmen	001	002	005	006	007	008	009	010	011	012	016	022	023	024	025	026	028	029	030	031	032	045	047	060	061	066	183
001	Wallbrücke	ENB/ GI																										
002	Holstenbrücke	ENB/ GI																										
005	Mühlentorbrücke	GI																										
006	Burgtorbrücke	GI																										
007	Hüxtertorbrücke	ENB/ GI																										
008	Hüxtertoralleebrücke	ENB/ GI																										
009	Nördl. Mühlendambr.	ENB/ GI																										
010	Südl. Mühlendambr.	ENB/ GI																										
011	Puppenbrücke	GI																										
012	St.-Lorenzbrücke																											
016	Mühlenbrücke	GI																										
022	Luisenbrücke	GI																										
023	Wipperbrücke	ENB																										
024	Marienbrücke	ENB																										
025	Rehderbrücke	ENB/ GI																										
026	Schlachthofbrücke	ENB/ GI																										
028	Karlstraßenbrücke	ENB																										
029	Eutiner Eisenbahnbr.	ENB																										
030	Possehlbrücke																											
031	Wielandbrücke	ENB																										
032	Dankwartsbrücke	ENB																										
045	Josephinenstr.-Br. II																											
047	Bahnhofsbrücke	ENB																										
060	Sandbergbrücke	ENB																										
061	Lachswehrbrücke																											
066	Hubbrücken	ENB																										
183	Bahnwegbrücke	GI																										

Erläuterungen:

Gleichzeitiges Bauen sinnvoll

Gleichzeitiges Bauen prüfen

kein zeitgleiches Bauen

GI Grundinstandsetzung  
 ENB Ersatzneubau  
 ENB/ GI aus heutiger Sicht noch  
 keine eindeutige Aussage  
 möglich, ergibt die Planung



► **Nr. VO/2022/11099**  
**öffentlich**

**Lübeck, 04.05.2022**

## **Bericht** **-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.660 - Stadtgrün und Verkehr**

**Bearbeitung: Steffi Wolke-Eichenberg (E-Mail: Telefon: 122-6600)**

## **Ergebnis der Organisationsüberprüfung für die Abteilung 5 Flächenmanagement des Bereiches Stadtgrün und Verkehr**

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.09.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Der Bereich 660 - Stadtgrün und Verkehr befindet sich in einem Veränderungsprozess. Durch die Neubesetzung der Bereichsleitung zum 01.01.2018, den Weggang mehrerer Abteilungsleitungen, die Neubesetzung dieser Stellen sowie Veränderungen auf der Ebene der Sachgebietsleitungen ergab sich die Chance, die bestehenden Strukturen des Bereiches grundlegend zu überprüfen. Damit soll der Bereich als Ganzes aufgabenbezogen und zukunftsfähig aufgestellt werden.

In der früheren Abteilung Flächenmanagement wurden verschiedenste pflichtige und freiwillige Aufgaben im Zusammenhang mit Grünflächen, Friedhöfen, Bäumen, Kinderspielplätzen, Sportstätten sowie Beleuchtung und Straßenbegleitgrün wahrgenommen. Allein durch die Vielzahl an unterschiedlichen Aufgaben, Mitarbeitenden und nicht eindeutigen Zuordnungen - sowohl strukturell als auch aufgabenbezogen - und schließlich durch die Vakanz der Leitung der Abteilung Flächenmanagement sollte der Weg einer durch einen Gutachter durchgeführten Organisationsüberprüfung beschritten werden.

Der Hauptausschuss hat mit Vorlage VO/2019/08037 der Beauftragung einer Organisationsüberprüfung für die Abteilung 5 – Flächenmanagement des Bereiches Stadtgrün und Verkehr zugestimmt. Die Ziele dieser Untersuchung waren die Durchführung einer Schwachstellenanalyse mit Bezug auf die Aufbau- und Ablauforganisation sowie die Bemessung des Personalbedarfes im Abgleich mit den pflichtigen und den freiwilligen Aufgaben.

### **Bericht:**

Nach Zustimmung des Hauptausschusses erfolgte die Information aller Mitarbeitenden der Abteilung 5 in einer Präsenzveranstaltung. Hier wurde durch die Bereichsleitung gemeinsam mit dem Personalrat und dem Gutachter der Anlass und das Ziel sowie die Vorgehensweise der Gutachter vorgestellt und den Mitarbeitenden die Möglichkeit gegeben, ihre Fragen zur geplanten Organisationsuntersuchung zu stellen. Ziel dieser Vorgehensweise war, von Be-

ginn an das Verfahren transparent darzustellen, Vorbehalten und möglichen Ängsten entgegenzuwirken und die Mitarbeitenden zur aktiven Mitarbeit an diesem Prozess aufzurufen.

Es wurde eine Projektgruppe - bestehend aus Bereichsleitung, kommissarischer Abteilungsleitung und Personalrat - gegründet, die die Arbeit des Gutachters kontinuierlich begleitete und zu den festgelegten Meilensteinen zum Stand der Bearbeitung und über die Zwischenergebnisse informiert wurde. In der Projektgruppe wurde nach der Bestandsaufnahme und Benennung der Handlungsfelder auch über die vertieft zu untersuchenden Themen entschieden.

Die Gutachter bekamen zum Einstieg für die Bestandsanalyse alle vorhandenen Daten wie Geschäftsverteilung und Angaben zur internen Organisationsstruktur sowie zu Zuständigkeitsbereichen, Personalausstattung, Einsatzplanung etc. Der Datenanalyse folgten Begehungen der vier Pflegebezirke, der Friedhöfe, der Spielplatz- und der Baumkolonne und der Werkstätten sowie Einstiegsinterviews mit den Fach- und Führungskräften. Als weitere Methode der Datenerhebung wurden Workshops mit größeren Mitarbeitendengruppen durchgeführt, vor allem um Problemfelder zu erörtern. Mit diesem Input erfolgte die Ist-Analyse einschließlich einer Bewertung, für die von den Gutachtern Vergleichswerte genutzt wurden.

Wesentliche Eckpunkte dieser Analyse:

- Anzahl der Meister:innen- und Ingenieur:innenstellen vergleichsweise gering, für die Größe und den Aufgabenumfang in der Abteilung
- Aktuelle Unterbringung von Personal und Gerätschaften problematisch, dies wird insbesondere auch von den Mitarbeitenden als schwerwiegend betrachtet
- Ressourceneinsatz stellt sich problematisch dar (zu große Führungsspannen, bedingte Einsatzfähigkeit aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen eines überalterten Personalkörpers, im Winterdienst geleistete Arbeitszeit wird zum größten Teil durch Freizeitausgleich abgebaut, die zeitlichen Ressourcen fehlen in Folge im eigentlichen Arbeitsgebiet etc.)
- IT-Einsatz mangelhaft und durch Medienbrüche geprägt
- Prozessuale Probleme bei Vergabe und Beschaffung (das Fehlen einer zentralen Vergabestelle ist spürbar und überfordert Führungskräfte mit fachfremden Aufgaben, z. B. Vergaberechtswissen)
- Vakante Führungspositionen in unterschiedlichen Ebenen
- Fehlende Strukturen im Ablauf insbesondere des Teams Baum und Sport
- Problematische Schnittstellen innerhalb der gesamten Abteilung Flächenmanagement

Der Schwerpunkt der vertieften Bearbeitung wurde in Abstimmung mit der Projektgruppe auf die Themen Aufbauorganisation, Führung und Ressourceneinsatz, Personalbedarf sowie die Schnittstellen Vergabe/Beschaffung gelegt.

Die Ergebnisse der Untersuchung sollten im Januar 2020 vorliegen. Durch die Nachsteuerung der Bearbeitungstiefe, die anhand der vorgelegten Zwischenergebnisse erforderlich wurde, sowie der dann eingetretenen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie konnten die Ergebnisse der Projektgruppe erst am 15.09.2020 vorgestellt werden.

Die Handlungsempfehlungen, die sich aus der Untersuchung ergaben, reichen von übergreifenden bis zu fachspezifischen Themen.

Die wesentlichen Ergebnisse und Empfehlungen der Untersuchung sind:

- Die Bemessung des Personals hat eine Unterdeckung von rund 33 VZÄ im Stellenplan ergeben, davon entfallen rund 13,5 VZÄ auf die Wahrnehmung pflichtiger Aufgaben.
- Aufbauorganisatorische Änderungen sind dringend angeraten:

- Die Friedhofsunterhaltung und -verwaltung in verschiedenen Abteilungen wird negativ bewertet - hier entstehen Reibungsverluste, strategische Überlegungen für eine Weiterentwicklung werden erschwert, eine Zusammenführung zu einem Sachgebiet wird angeraten.
  - Die unübliche Verknüpfung der Themen Baum- und Sportunterhaltung sollte getrennt werden.
  - Die Aufgabenbereiche Baumkontrolle und Baumpflege sind organisatorisch zusammenzuführen. Der IT-Einsatz ist auszuweiten.
  - Die Beleuchtung sollte der Abteilung 3 - Verkehrswegebau zugeordnet werden.
  - Die Planung von Freianlagen sollte in die Abteilung 5 integriert werden, um die Zusammenarbeit zwischen Planung und Unterhaltung ohne Reibungsverluste zu ermöglichen.
- Die Unterbringung der Bauhofmitarbeitenden und des Gerätes sind teilweise mangelhaft.
  - Die Unterbringung von Personal und Gerätschaften ist dringlich in geeigneter Weise sicherzustellen.
  - Die Ressourceneinsatzplanung zeigt deutliche Schief lagen.
  - Das Durchschnittsalter ist sehr hoch, ein erheblicher Teil der Wissenstragenden scheidet in den kommenden Jahren aus.
  - Die Pflegebezirke arbeiten komplett unterschiedlich, eine Vereinheitlichung der Aufgabenwahrnehmung ist dringend geboten. Die Ausstattung der Pflegekolonnen ist nachvollziehbar zu gestalten.
  - Implementierung einer zentralen Beschaffungsstelle für die gesamte Stadtverwaltung ist zu prüfen (übergeordnetes Thema).

Insgesamt wird im Ergebnis festgestellt, dass die untersuchten Prozesse zahlreiche Ineffizienzen aufweisen. Der Bereich trägt das Ergebnis des Organisationsgutachtens grundsätzlich mit. Es bestätigt die Wahrnehmung der aktuellen Führungskräfte und zeigt weitergehende Handlungsbedarfe auf.

### **Stand der Umsetzung:**

Um das vorliegende Ergebnis zielführend umzusetzen, wurden im ersten Zuge organisatorische Veränderungen erforderlich. Gleichzeitig wurde zum Jahresende 2020 im Bereich die Stelle der Abteilungsleitung Abteilung 2 - Planung, Entwurf und Verfahren vakant. Aufgrund dessen ergab sich die Möglichkeit, ohne Nachbesetzung der Vakanz die beiden verbliebenen Sachgebiete der Abteilung 2 neu zuzuordnen. Damit konnte zum einen eine Empfehlung des Gutachtens (Integration des Aufgabenbestandteils Freianlagenplanung in die Abteilung 5) umgesetzt und zum anderen gleichzeitig die Anzahl der Abteilungen im Bereich wieder auf fünf reduziert werden.

Bevor damit begonnen werden konnte, wurde dem neuen Abteilungsleiter die Möglichkeit gegeben, sich nicht nur in die Aufgabe selbst, sondern insbesondere in das Gutachten einzuarbeiten. Hier ist zu beachten, dass die Nachbesetzung der Abteilungsleitung erst zum 15.08.2020 erfolgen konnte. Die neue Abteilungsleitung hat somit mit dem Vorliegen des Ergebnisses der Organisationsuntersuchung die Arbeit aufgenommen. Zunächst stand die organisatorische Neuaufstellung im Mittelpunkt, um Schnittstellen zu optimieren und schnell handlungsfähig zu sein. Das Hauptaugenmerk wurde zwangsläufig zuerst auf die Wahrnehmung der pflichtigen Aufgaben in allen Sachgebieten gelegt.

Hier war seitens des Bereiches die Aufgabenerledigung sicherzustellen, um nicht in ein Organisationsverschulden zu geraten. Diesem Umstand ist auch die Vorlage des Berichtes erst zum jetzigen Zeitpunkt geschuldet.

Zum 01.01.2021 wurde die Zielstruktur für die Abteilung 5 eingenommen. Die Abteilung 5 wurde in „Grün und Friedhöfe“ umbenannt und in vier Sachgebiete neu gegliedert:

Sachgebiet 5-1 - Allgemeine Dienste

Diesem Sachgebiet sind die Zentralen Dienste sowie die Baumpflege und -kontrolle zugeordnet.

Die Beleuchtungsunterhaltung wurde - fachlich richtig - in die Abteilung 3, Sachgebiet 3.5 – Verkehrswegebeleuchtung überführt.

Sachgebiet 5-2 - Grünanlagen

Dieses Sachgebiet umfasst die Grünanlagenunterhaltung mit den vier Meisterbezirken.

Sachgebiet 5-3 - Friedhöfe

Das Sachgebiet 1-4 - Friedhofsverwaltung wechselte in die Abteilung 5 und wurde mit den Friedhöfen in einem Sachgebiet zusammengefasst.

Sachgebiet 5-4 - Freiraumplanung

Aus der Abteilung 2 wechselte das Sachgebiet 2-2 - Grün- und Objektplanung mit Bau durchführung in die Abteilung 5 und bildet nun zusammen mit der Sportplatzkolonne das neue Sachgebiet.

Die genaue Gliederung der Abteilung ist dem beigefügten Organigramm zu entnehmen (Anlage).

In der neuen Struktur wird seit dem 01.01.2021 gearbeitet. Die organisatorischen Maßnahmen haben sich grundsätzlich bewährt, die Leistungsfähigkeit des Bereiches wurde aufrechterhalten und verbessert. Gleichwohl bestand und besteht insbesondere in der Abteilung weiterhin Handlungsbedarf:

Mit den Stellenplänen 2020 und 2021 wurden 8 Stellen neu geschaffen. Darunter 7 Gärter:innen und 1 Verwaltungskraft. Zudem musste im Zuge der aufbauorganisatorischen Änderungen auch festgestellt werden, dass es eine nicht unerhebliche Zahl nicht wiederbesetzter Stellen in der Abteilung gab. Dabei handelte es sich um 14 Stellen.

Diese neuen und offenen Stellen wurden spätestens im Laufe des Jahres 2021 besetzt. In diesem ersten Schritt der Umsetzung wurde also nachvollziehbar auf eine Personalmehrung in der Größenordnung, wie sie sich aus den Gutachten (Unterdeckung von ca. 33 VZÄ) ergeben würde, verzichtet. Erst auf Grundlage der Erfahrungen der Arbeit in der neuen Struktur und der Bearbeitung der übergreifenden Themen werden belastbare Aussagen über den tatsächlichen Personalbedarf möglich, die auch eine Überprüfung der im Ergebnis der Organisationsuntersuchung berechneten Personalunterdeckung möglich machen. Auch ist mit einem Personalaufwuchs die Frage der Unterbringung zu beantworten, d. h. im Hinblick auf die räumliche und bauliche Situation der Bauhöfe besteht erheblicher Handlungsbedarf. Gleichfalls ist bei einem Aufwuchs des Personals die adäquate Ausstattung mit Gerätschaften vorzusehen. Auch ist neben der Bereitstellung von Mitteln die ordnungsgemäße Unterbringung der Geräteausstattung sicherzustellen.

Nach erfolgreicher Besetzung der Stellen im Jahr 2021 ist laut Stufenplan für das Jahr 2022 das Ziel, die zur Verfügung stehenden Stundenanteile als zusätzliche (befristete) Ressourcen zu aktivieren. Derzeit ergeben die vorhandenen Stundenanteile 6,77 Stellen.

Der Altersdurchschnitt in der Abteilung 5 liegt bei 49,4 Jahren. Besonders im gewerblichen Bereich wird zunehmend festgestellt, dass betriebsärztliche Gutachten leidensgerechte Arbeitsplätze aufgrund von gesundheitlichen Einschränkungen der Mitarbeiter:innen empfehlen. Die zusätzlichen Kapazitäten sollen den Einsatz leistungsgeminderter Mitarbeiter:innen sicherstellen und gleichzeitig den Erfordernissen der Planstellen mit geeigneter Besetzung gerecht werden.

Ziel ist es, den enorm hohen Bedarf von 33 VZÄ perspektivisch und stets unter Berücksichtigung der aktuellen Erfordernisse aufzubauen. Aufgrund der derzeitigen Lage auf dem Arbeitsmarkt, der Zeit- und Personalressourcen zur Einarbeitung sowie des eventuellen Bedarfes an zusätzlichen Führungskräften zur Sicherstellung der Führungsspanne ist die zeitnahe Schaffung von Stellen in dieser Größenordnung nicht möglich. Über die inzwischen vollständig besetzten vorhandenen Stellen hinaus ist aus dem derzeitigen Bestand keine weitere

Erhöhung der Kapazität möglich, sodass nun Stellenplanausweitungen mindestens für die Erledigung der pflichtigen Aufgaben unumgänglich sind. Für den Stellenplan 2023 wird eine Personalmehrung von 3 Stellen angestrebt. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit besteht ein notwendiger Bedarf von 2 Gärtner:innen sowie einer Sachbearbeitung in der Baumkontrolle. Dieser Personalzuwachs ist auch dadurch erforderlich, da diese Kräfte im Winter für den Winterdienst benötigt werden. Ziel ist es hier die Abhängigkeit von beauftragten Dritten zu reduzieren oder zumindest nicht weiter zu erhöhen und die Eigenerledigung wieder zu stärken.

Die im Gutachten beschriebenen Unzulänglichkeiten bzgl. der Ausstattung der Bauhöfe mit Mobiliar wurden zwischenzeitlich aufgegriffen und neue Büromöbel beschafft. Die Maßnahme wird 2022 fortgeführt. Ebenfalls wurde der Neubau im Ratekauer Weg zum Ende des Jahres 2021 fertiggestellt und an den Bereich übergeben.

Die grundlegende Problematik, die sich aus dem technischen Zustand einiger Gebäude ergibt, lässt oftmals keine Verbesserung des Istzustandes zu, da z. B. Elektroleitungen und Trinkwasserleitungen eine Erweiterung nicht partiell zulassen, und hier nach den anerkannten Regeln der Technik grundsaniert werden muss.

Einzelne Standorte werden somit hinterfragt und durch Umorganisation der Teams neu zusammengeführt, ebenso werden die Standorte der Geräte überprüft und neu zugeordnet. Es ist beabsichtigt, im Laufe des Jahres das vorliegende Bauhofkonzept zu aktualisieren und in diesem Zuge auch die Platzbedarfe zu berücksichtigen, die sich aus der im Gutachten festgestellten Personalunterdeckung ergeben.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass im Jahr 2021 die organisatorische Veränderung der Abteilung umgesetzt wurde. Es wurden die sachgebietsübergreifende Zusammenarbeit geregelt, Zuständigkeiten festgelegt und an der gemeinsamen Lösung von Problemen gearbeitet.

Gleichzeitig wurde gewährleistet, dass die pflichtigen Aufgaben weiterhin ordnungsgemäß bearbeitet wurden. Beispielhaft sei hier die Verkehrssicherungspflicht im Bereich der Bäume genannt. Dagegen konnte die Baumneupflanzung als "freiwillige" Aufgabe noch nicht mit der wünschenswerten Schnelligkeit umgesetzt werden, auch wenn insgesamt doch mehr als 300 Neupflanzungen realisiert werden konnten.

Neben dem Thema Unterbringung arbeitet die Abteilung derzeit im Zusammenwirken mit dem Bereich Personal auch am Ausbildungskonzept. Angesichts der immer weniger werdenden Fachkräfte wird eine attraktive, möglichst breit aufgestellte Ausbildung einen wesentlichen Baustein der zukünftigen Personalgewinnung darstellen und dem demographischen Wandel begegnen helfen.

#### Sachgebiet 5-1 - Allgemeine Dienste

Durch die vom Gutachter empfohlene Herauslösung und Neuordnung der Themen Beleuchtungsunterhaltung und Sport kann die gezielte Ausrichtung auf das Thema Baum erfolgen. Ziel ist die noch engere Zusammenführung der Aufgaben Baumkontrolle und Baumpflege sowie die zielgerichtete Implementierung eines durchgängigen IT-Einsatzes. Es wird derzeit geprüft, welche Führungsebene gestärkt werden muss, um die Aufgabenerledigung wieder deutlich an der Praxis auszurichten.

Aktuell wird geprüft, inwiefern eine technische Lösung wie das bestehende Baumkataster auch auf andere Objekte wie Spielplätze oder Grünanlagen übertragen werden kann, um hier die Medienbrüche zu überwinden.

#### Sachgebiet 5-2 - Grünanlagen

Organisatorisch erfolgten hier keine Änderungen - die vier Pflegebezirke bestehen weiter. Die Stelle der Sachgebietsleitung (SGL) konnte nach langer Vakanz 2021 besetzt werden. Hier liegt der Schwerpunkt nun darauf, eingeschliffene Verfahrenswege und Abläufe zu

überprüfen und gezielt anzupassen. Ziel ist die Vereinheitlichung von praktischen Arbeitsabläufen vor dem Hintergrund der anstehenden Aufgaben und der heutigen Möglichkeiten diese zu erledigen. Regulierte Themen wie Arbeitssicherheit werden dabei ebenso betrachtet wie effiziente Abläufe. Schnittstellen werden geschärft, indem Meister:innen und Vorarbeiter:innen wieder vorrangig mit ihren ureigenen Aufgaben betraut und von reiner Verwaltungsarbeit entlastet werden. Ingenieur:innen befassen sich mit Ingenieur:innenaufgaben und nicht mit „handwerklichen“ Meister:innen-Aufgaben. Entscheidungswege wurden verkürzt.

Die tatsächliche Verantwortung im Rahmen der Verkehrssicherheit wurde überprüft. Sie wird nun analysiert und dann mit Stellen hinterlegt. Es ist davon auszugehen, dass eine weitere Führungsstelle im Bereich Grünanlagen inkl. Gärtner:innen notwendig ist, um z. B. der Neuorientierung in den Themenfeldern Straßenbegleitgrün, Radfahren und Biodiversität gerecht zu werden. Die Festlegung und Einführung eines Pflegestandards ist Ziel für das Jahr 2022.

### Sachgebiet 5-3 - Friedhöfe

Die Stelle des SGL Friedhöfe konnte Ende des Jahres 2021 wiederbesetzt werden, der Dienstantritt erfolgte am 01.02.2022. Dadurch wird 2022 der Prozess der gemeinsamen Neuausrichtung der Friedhofsverwaltung mit den jetzt zugehörigen Gärtner:innen nicht nur zu einer besseren öffentlichen Wahrnehmung führen (Erstellung eines zukunftsfähigen Konzeptes für die Friedhöfe und einer neuen Friedhofsatzung). Auch Reibungsverluste durch die unterschiedliche Zuordnung sind deutlich vermindert. Die Umbenennung der Abteilung von „Flächenmanagement“ in „Grün und Friedhöfe“ wurde insbesondere von den Beschäftigten sehr positiv aufgenommen und fördert die Verbundenheit der Beschäftigten mit der Aufgabe. Zudem wurde eine bereits vorhandene Software in der Nutzung erweitert, sodass nun eine digitale Verwaltung der Gräber möglich wird.

### Sachgebiet 5-4 - Freianlagen

Nachdem die Freianlagenplanung in der Abteilung 5 verankert wurde und die offenen Stellen 2021 wiederbesetzt werden konnten (Dienstantritt teilweise erst im 1. Quartal 2022), wurden gemeinsam mit der Abteilungs- und Bereichsleitung die grundlegenden Schwerpunkte und Ziele der Arbeit festgelegt. Durch den hohen Instandsetzungsstau insbesondere bei den Außenanlagen der Schulen und KITAS wird jetzt an kürzeren und direkteren Prozessabläufen in der Umsetzung von Projekten oder in der Beteiligung an Projekten gearbeitet. Das Thema Freianlagen wird gemeinsam mit SG 5-2 bearbeitet, um hier eine ggf. schnellere Umsetzung nach einer „General“-Planung zu erzielen.

### **Fazit:**

Nachdem die organisatorischen Rahmenbedingungen geschaffen sind, richtet sich das Hauptaugenmerk jetzt auf die Standards der Arbeit in der Abteilung. Prozesse werden hinsichtlich der Vereinheitlichung und der Steigerung der Effizienz überprüft. Wenn möglich werden digitale Hilfsmittel in der Nutzung ausgeweitet. Schon jetzt konnten Reibungsverluste einzelner Schnittstellen abgebaut werden.

Parallel wird eine Strategie entwickelt, um die ganze Breite der anstehenden Managementthemen anzugehen. Hierzu gehören neben der Verkehrssicherheit die verbindliche Festlegung von Pflegestandards und von Pflanz- und Pflegeplänen, die Berücksichtigung der Auswirkungen des Klimawandels auf Saat-, Pflanz- und Standortauswahl sowie die Förderung der Biodiversität durch entsprechende Maßnahmen. Dafür wird auch ein digitales Auftragsmanagementsystem geprüft werden. Ferner wird darauf zu reagieren sein, dass im Rahmen von Bauleitplanverfahren Grünflächen hinzukommen, die gepflegt und unterhalten werden müssen. Hier seien beispielhaft die Bebauung Güterbahnhof, Neue Teutendorfer Siedlung oder das Gewerbegebiet Semiramis genannt.

Auch 2023 soll der Personalzuwachs im Zuge der o.g. Stellenanmeldungen sukzessive weiterbetrieben werden, um mindestens die pflichtigen Aufgaben ordnungsgemäß erledigen zu können.

**Anlagen:**

1 – Organigramm vor und nach der Umorganisation

Senatorin Joanna Hagen

## Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr -

Tel: 0451-122-

Bereichsleitung 5.660/ BL Frau Wulke-Eichenberg -6600

5.660.1 Straßen- und Friedhofsverwaltung	5.660.2 Planung, Entwurf und Verfahren	5.660.3 Verkehrswegebau	5.660.4 Brückenbau	5.660.5 Flächenmanagement	5.660.6 Urbane Mobilitätsprojekte
5.660.1-L Herr Johannsen -3230	5.660.2-L Herr Schott -6720	5.660.3-L Frau Kayser (komm.) -6634	5.660.4-L Herr Schmedt (komm.) -6635	5.660.5-L Herr Wallendzik -6620	5.660.6-L Herr Eckardt -6622
5.660.1 Stabsstelle Beiträge	5.660.2-1 Erschließung und Verfahrensangelegenheiten	5.660.3-0 Stabsstelle Neubau /Koordination für die Umsetzung der Erhaltungsstrategie	5.660.4-1 Brückenneubau und -unterhaltung	5.660.5-1 Grünanlagenbewirtschaftung (einschl. Friedhöfe)	Team Straßenentwurf
5.660.1-0 Personal und Allgemeine Verwaltung	5.660.2-2 Grün- und Objektplanung mit Baudurchführung	5.660.3-1 Straßenerhaltung	5.660.4-2 Sonderinvestitionsprogramm Brückenbau (SIP)	5.660.5-2 Flächenübergreif. Bewirtschaftung (einschl. Beleuchtungsunterhaltg.)	Team Fuß-/Radwegeplanung
5.660.1-1 Sondernutzung	5.660.2-3 Vermessung und Geodaten / GIS	5.660.3-2 Straßenunterhaltung	5.660.4-3 Sonderprojekt Nordtangentialstreckenzug / Eric-Warburg-Brücke		Team Barrierefreier Ausbau ÖPNV
5.660.1-2 Haushalt		5.660.3-3 Bau Verkehrswegebeleuchtung			
5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde		5.660.3-4 Bau Verkehrseinrichtungen			
5.660.1-4 Friedhofsverwaltung					Stand: 01. September 2020

5.660.1 Straßenverwaltung	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte	5.660.3 Verkehrswegebau	5.660.4 Brückenbau	5.660.5 Grün und Friedhöfe
5.660.1-L Herr Johannsen -3230	5.660.2-L Herr Dreilich (komm.) 6622	5.660.3-L Frau Kayser (komm.) -6634	5.660.4-L Frau Schölkopf -6678	5.660.5-L Herr Wallendzik -6620
5.660.1-1 Personal und Allgemeine Verwaltung	5.660.2-1 Straßenplanung und ÖPNV	5.660.3-0 Neubau	5.660.4-1 Brückenneubau und -unterhaltung	5.660.5-1 Allgemeine Dienste
5.660.1-2 Haushalt	5.660.2-2 Geh-/Radwegeplanung	5.660.3-1 Straßenerhaltung	5.660.4-2 Sonderinvestitionsprogramm Brückenbau (SIP)	5.660.5-2 Grünanlagen
5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde	5.660.2-3 Sonderprojekte	5.660.3-2 Straßenunterhaltung		5.660.5-3 Friedhöfe
5.660.1-4 Beiträge und Sondernutzung		5.660.3-3 Bau Verkehrswegebeleuchtung (einschl. Beleuchtungsunterhaltg.)		5.660.5-4 Freiraumplanung
5.660.1-5 Erschließung und Verfahrensangelegenheiten		5.660.3-4 Bau Verkehrseinrichtungen		
				Stand: 30. April 2022

**FREIE WÄHLER & GAL**  
Fraktion in der  
Bürgerschaft  
der Hansestadt Lübeck



► **Nr. VO/2022/11299-12**  
öffentlich

Lübeck, 27.09.2022

## Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: [katja.mentz@luebeck.de](mailto:katja.mentz@luebeck.de) Telefon: 122-1067/1068)

## Freie Wähler & GAL: Haushaltsbegleitbeschluss zu VO/2022/11299 Haushalt 2023: Sanierung Dom-Schule - Empfehlung des Schulaus- schusses folgen

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.09.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

### Antrag:

Die Lübecker Bürgerschaft folgt der Empfehlung des Schul- und Sportausschusses:

Die Sanierung der Dom-Schule wird so, wie ursprünglich geplant und angekündigt, ohne zeitliche Verzögerungen durchgeführt.

Die entsprechenden finanziellen Mittel sind im Haushalt zu ordnen.

### Begründung:

### Anlagen:

Vorsitzende/r  
der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

► **Nr. VO/2022/10980-04**  
**öffentlich**

Lübeck, 20.06.2022

## **Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN**

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

### **AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10980 Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Antrag:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ab sofort bei einem Verkauf städtischer Grundstücke, auf denen Wohnbauvorhaben mit mehr als 4 Wohneinheiten realisiert werden bzw. bei der Aufstellung von Bauleitplänen für neue Wohnbau-, Mischgebiets- und Gewerbe-/ Industrie-flächen eine vertragliche Verpflichtung zur Errichtung von einer Ladesäule mit mindestens zwei Ladepunkten für Elektrofahrzeuge je 4 neue Wohneinheiten bzw. je 10 Betriebsmitarbeiter\*innen zu gewährleisten.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans, im Teilgutachten Elektromobilitätskonzept den Bedarf der Ladeinfrastruktur auf den durch den Bund in Aussicht gestellten Ausbauzielen der Elektromobilität auszulegen. Dieses bedeutet für Lübeck ein aufgerundetes Ziel von 2.700 Ladepunkte bis 2030.

3. Auf Basis des beschlossenen Zieles von 300 Ladepunkten bis Anfang 2022 und 2.700 Ladepunkte bis 2030 ergibt sich bei linearem Hochlauf ein Ziel von 600 Ladepunkten bis Anfang 2023 und 900 bis Anfang 2024. Die Verwaltung wird beauftragt sicherzustellen, dass diese Zwischenziele erreicht werden. Dafür sind ggf. die vorhandenen Haushaltsmittel aufzustocken.

#### **Begründung:**

Die Verwaltung hat das vom Bauausschuss der Bürgerschaft beschlossene Ziel, 300 öffentlich verfügbare Ladesäulen für E-Mobilität bis Anfang 2022 in Lübeck aufgestellt zu haben, mit nur 94 Ladesäulen deutlich verfehlt. Auch die im o.a. Bericht erwarteten 275 Ladepunkten bis Ende 2023 verfehlen das dann geltende, lineare Zwischenziel von über 500 Ladesäulen auf Basis des beschlossenen Zieles von 2.000 Ladesäulen bis 2030.

Enttäuschend ist vor diesem Hintergrund, dass bisher weder die im Haushalt 2022 bereitgestellten Mittel in Höhe von 200.000 € zumindest in Teilen verausgabt, noch das im Juni 2020 beschlossene Konzept innerhalb von zwei Jahren erstellt werden konnte. Angesichts der für den Hochlauf der E-Mobilität zentralen Verfügbarkeit von öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen

len für KfZ-Besitzer ohne eigenen Stellplatz ist ein derartiger Fortschritt in der Hansestadt Lübeck nicht ausreichend.

Wegen der Bedeutung dieses Themas für den Klimaschutz hat sich auch die Ampelkoalition im Bund ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2030 sollen 15 Millionen vollelektrische Pkw auf Deutschlands Straßen fahren. Dafür bedarf es als Mindestziel den 2019 durch die vorhergehende Bundesregierung beschlossenen „Masterplan Ladeinfrastruktur“, ein Ausbauziel bis 2030 von 1 Million Ladepunkten bundesweit, für Lübeck lässt sich hier eine Anzahl von ca. 2.700 öffentlich zugänglichen Ladepunkte ableiten.

**Anlagen:**

*Ausschussmitglied*

► **Nr. VO/2022/10980-06**  
**öffentlich**

**Lübeck, 30.06.2022**

## **Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**Geschäftsstelle der SPD Fraktion**

**Bearbeitung:** Christine Otte (E-Mail: [otte@spdfraktion-luebeck.de](mailto:otte@spdfraktion-luebeck.de) Telefon: 122-1036)

### **AM Pluschkell (SPD) + Lötsch (CDU): Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
11.07.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
16.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung

#### **Antrag:**

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, die in der Vorlage VO/2022/10980 genannten Maßnahmen zur Ausweitung auf 475 Ladepunkte in der Hansestadt Lübeck bis 2023 umzusetzen.
2. Der Bürgermeister wird beauftragt aufzuzeigen,
  - a) welche baulichen und technischen Maßnahmen erforderlich sind, um die Ladepunkte im Stadtgebiet sowohl im öffentlichen Raum als auch privaten Grund massiv zu erhöhen und den „Masterplan Ladeinfrastruktur“ der Bundesregierung zu erfüllen
  - b) welche Kosten entstehen und welche Fördermöglichkeiten bestehen
  - c) wie bei einem massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur die Energieversorgung gesichert werden und die Netzstabilität jederzeit gewährleistet werden kann

#### **Begründung:**

#### **Anlagen:**

*Ausschussmitglied*

► **Nr. VO/2022/11501**  
**öffentlich**

**Lübeck, 19.09.2022**

## **Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN**

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

### **AM Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Stadtwerke Preisbremse und variable Tarife**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
25.10.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Antrag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt, als Gesellschaftervertreter der Stadt darauf hinzuwirken, dass die Stadtwerke Lübeck GmbH neue Preismodelle entwickeln, den Preissteigerungen in der Energiekrise bei den Haushalten entgegen zu wirken sowie aber zeitgleich die Netzstabilität zu unterstützen:

1. Einführung eines Zonenpreismodells (günstiger Grundsockel)  
 Gaspreis: die ersten 10.000 kWh verbrauchten Gases eines Haushaltes sollen einen günstigeren Preis erhalten. Für jede weitere verbrauchte kWh kann dann ein teurerer Preis genommen werden. Das gilt für die Grundversorgung, die Preismodell kann für Sondervertragskunden nach Auslaufen der Vertragsdauer ebenfalls als Modell angeboten werden.  
 Strompreis: die ersten 2.000 kWh verbrauchten Stroms werden zu einem günstigeren Preis angeboten. Alternativ: die ersten 1.000 kWh pro Haushaltsmitglied (was aber in der Praxis schwer umsetzbar ist)
2. Einführung von variablen und dynamischen Stromtarifen

#### **Begründung:**

Zu 1:

Ein Zonenpreismodell entlastet die Haushalte, gibt aber zeitgleich einen Anreiz zum Energiesparen, um die 2. Zone möglichst nicht zu erreichen oder nur wenig in der zweiten Zone zu verbrauchen. Die Stadtwerke Itzehoe führen diese Preisbremse beim Gas ein. Die Bundesregierung selbst plant eine solche Bremse nur für den Strompreis, wie das kommen wird und in welcher Form, ist völlig offen und wird sich noch hinziehen. Darauf kann jedoch wegen des bevorstehenden Herbstes/Winters nicht gewartet werden, die Bürger:innen müssen jetzt entlastet werden. Viele Bürger:innen befinden sich noch immer in der teureren Grundversorgung, dies betrifft insbesondere Haushalte, die nicht sonderlich Internetaffin sind, um einen Wechsel online zu vollziehen (z.B. ältere Mitbürger:innen und Menschen mit Migrationshintergrund).

Zu 2:

Es gibt diverse mögliche Varianten:

- Zeitvariable Tarife mit fixem Zeitschema: Diese auch als NT- und HT-Tarif bezeichneten variablen Stromtarife beinhalten zu festgelegten Tageszeiten unterschiedliche Strompreise, etwa für Tag- und Nachtstrom. Die Installation eines Zweitarifzählers ist hierfür notwendig.
- Zeitvariable Tarife ohne Zeitschema: Diese für private Haushalte optimierten Stromtarife kommen ohne festes Zeitschema aus. Der Preis für Strom je Kilowattstunde kann innerhalb bestimmter Zeitfenster steigen oder sinken; bei der Abrechnung wird meist ein Mittelwert gebildet. Viele Stromanbieter setzen für die Nutzung einen intelligenten Stromzähler voraus, allerdings gibt es auch Varianten für alte Stromzähler.
- Dynamische Tarife: Diese speziellen zeitvariablen Tarife setzen ein intelligentes Messsystem voraus, sind dafür aber sehr flexibel. Der Strompreis kann bei einem dynamischen Tarif viel öfter steigen und fallen (im Prinzip sogar in Echtzeit).

Es besteht die Befürchtung, dass im Herbst und Winter es zur Netzüberlastung kommt, wenn die Bürger:innen alle gleichzeitig am frühen Abend ihre E-Pkw laden und ggf. sogar noch Heizlüfter anschalten. Es sollte dringend ein Anreiz geschaffen werden, diese Netzüberlastung zu vermeiden, indem es günstiger ist, Stromgeräte zu betreiben zu Uhrzeiten, an denen es nicht gerade zum Spitzenverbrauch kommt oder der Strom insgesamt gerade günstiger ist. Z.B. durch Einführung eines zeitvariablen Stromtarifes zwischen 22-6 Uhr. Eine bessere Lastverteilung ist anzustreben.

**Anlagen:**

*Ausschussmitglied*