Hansestadt LÜBECK

T A G E S O R D N U N G

21. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	**Dienstag, 15.10.2024, 16:30 Uhr**
Ort	**Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 10.09.2024	
	Liegt vor	
2.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 24.09.2024	
	Anlage wird nachgereicht	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Antwort zu Anfrage von Michelle Akyurt, Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth zum Sachstand Heiligen-Geist-Hospital (HGH)	**VO/2024/13498**
3.2.	Antwort auf mündliche Anfrage des stellv. AM Müller: Skateranlage für Kinder und Jugendliche in Travemünde	**VO/2024/13551**
3.3.	Anfrage des BM Thorsten Fürter zum Vorhaben Wasserstofftankstelle	**VO/2024/13516**
	Zurückgestellt am 24.09.24	
3.3.1.	Antwort auf die Anfrage des BM Thorsten Fürter zum Vorhaben Wasserstofftankstelle	**VO/2024/13516-01**

3.4.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unterstützung politischer Jugendarbeit	**VO/2021/09743**
	Zurückgestellt am 23.02.21	
3.4.1.	Beantwortung der Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unterstützung politischer Jugendarbeit	**VO/2021/09743-01**
3.5.	AM Christopher Lötsch (CDU): Anfrage zum Thema Graffiti	**VO/2023/12618**
	Zurückgestellt am 10.10.23	
3.5.1.	Antwort auf Anfrage des AM Christopher Lötsch (CDU): Anfrage zum Thema Graffiti	**VO/2023/12618-01**
3.6.	Antwort auf Anfrage des AM Tim Stüttgen (Unabhängige VOLT-Partei) im Hauptausschuss am 27.02.2024 (VO/2024/13040) zur strategischen Entwicklung des Port of Lübeck	**VO/2024/13578**
4.	Berichte	
4.1.	Gutachten Herreninsel	**VO/2024/13147**
	Zurückgestellt am 14.05.24	
4.2.	5. Regionaler Nahverkehrsplan – Verkehrswende-szenario	**VO/2024/13415**
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Gewährung eines Gesellschafterdarlehens an die Tochtergesellschaft EZL GmbH	**VO/2024/13473**
5.2.	1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP)	**0/09394-01-01-05**
	Zurückgestellt am 24.09.24	
5.3.	5. Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)	**VO/2024/13416**
5.4.	Fortführung der Maßnahme "Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation"	**VO/2024/13515**
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	

6.1.	SPD, CDU u. BM Möller: Antrag zu VO/2019/08356, Grundsteuer C einführen - für mehr Wohnraum in Lübeck	**VO/2019/08356-01**
	Überwiesen am 26.09.2024 aus der Bürgerschaft in den Hauptausschuss mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft	
6.1.1.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: AT zu VO/2019/08356 Grundsteuer C einführen - für mehr Wohnraum in Lübeck	**VO/2019/08356-02**
	Überwiesen in den Hauptausschuss mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
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 10.09.2024	
	Liegt vor	
11.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 24.09.2024	
	Anlage wird nachgereicht	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Abberufung der Bereichsleitung Jugendarbeit/ Jugendamt und Wiederbesetzung der Planstelle und Bestellung einer neuen Bereichsleitung	**VO/2024/13336-01**

14.2.	Beginn der Ausschreibung von Dienstleistungen über 175.000 EUR Glasreinigung Gewerk: Gebäudereinigung	**VO/2024/13588**
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Hansestadt LÜBECK

N A C H T R A G S T A G E S O R D N U N G

21. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 15.10.2024, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

3.7.	Anfrage des AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL): Raumtemperaturen in Lübecker Schulen und städtischen Kitas	**VO/2024/13634**
3.8.	Anfrage des AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL): Optimierung von Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	**VO/2024/13636**
3.9.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Hybridfähre "Welt ahoi!"	**VO/2024/13640**

Nichtöffentlicher Teil:

14.1.	Austauschvorlage: Abberufung der Bereichsleitung Jugendarbeit / Jugendamt, Wiederbesetzung der Planstelle und Bestellung einer neuen Bereichsleitung	**VO/2024/13336-02**
	Austauschvorlage	

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13498
öffentlich

Lübeck, 19.08.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.020 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Ralf Kuschmierz (E-Mail: ralf.kuschmierz@luebeck.de Telefon: 122-2020)

Antwort zu Anfrage von Michelle Akyurt, Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth zum Sachstand Heiligen-Geist-Hospital (HGH)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage von Michelle Akyurt, Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth zum Sachstand Heiligen-Geist-Hospital (HGH) im Hauptausschuss am 25.06.2024.

Schriftliche Beantwortung der Anfrage sowie des Nachtrags von AM Akyurt:

Antwort:

1. **Was ist der Sachstand bei der Kostenschätzung (LP 2) für die Grundsanierung des HGH? Wann ist mit einer Kostenschätzung zu rechnen?**
   Gemäß aktuellem Terminplan ist mit Fertigstellung der Leistungsphase LPH 2 mit der zugehörigen Kostenschätzung nach DIN 276 zum 30.10.2024 zu rechnen. Die Fertigstellung der LPH 3 (Kostenberechnung) ist für den 16.12.2024 avisiert.

2. **Wie ist der Sachstand bei der Brandschutzertüchtigung von Koberg-, Schrank- und Kammerhaus? Wann ist mit einem Konzept inkl. Kostenschätzung zu rechnen?**
   Der Architekt der Stiftung hat der Stiftung am 01.08.2024 Unterlagen zur Instandsetzung der Gebäudeteile Koberghaus, Schrankhaus und Kammerhaus vorgelegt. Die Kostenschätzungen zur Instandsetzung belaufen sich auf rund 48.500, --€ für das Koberghaus, 129.400, --€ für das Schrankhaus und 95.100, --€ für das Kammerhaus sowie Insgemeinkosten in Höhe von 56.100, --€, gesamt also ca. 329.100, --€.
   Die Stiftung plant, vorbehaltlich der Zustimmung der Bauordnung, die Instandsetzung der Gebäudeteile schnellstmöglich sukzessive zu beauftragen.

Es ist das Ziel der Stiftung, dem eigentlichen Stiftungszweck wieder vollumfänglich nachzukommen und damit den Beschluss der Bürgerschaft vom 30.11.2023 (VO/2023/12669-02) umzusetzen.

3. **Was ist der Sachstand beim Rechtsgutachten zur finanziellen Zukunft der Stiftung HGH? Wann ist mit der Vorlage des Gutachtens zu rechnen?**
Alle Rechtsfragen sind gutachterlich bis Ende September avisiert.

4. **In welchem Umfang wurden in den bewohnten Bereichen des HGH in den letzten Monaten Schönheitsreparaturen durchgeführt?**
Der gültige Mietvertrag zwischen den SeniorinnenEinrichtungen und der Stiftung regelt in § 5, dass die bauliche Unterhaltung der Pflegeeinrichtung in Dach und Fach und im Inneren einschließlich der Schönheitsreparaturen sowie der Außenanlagen von der Vermieterin aus der Miete und den Betriebskosten zu leisten ist. Die Stiftung hat vor der Brandschutzproblematik sämtliche Schönheitsreparaturen im Alten- und Pflegeheim übernommen. Es gab jährliche Begehungen mit den SIE und dem GMHL, in denen in einer Prioritätenliste festgelegt wurde, welche Maßnahmen im Rahmen der Instandhaltung von der Stiftung übernommen werden sollten. Zudem hat die Stiftung regelmäßig bei Wechsel der Bewohnenden die freigezogenen Räume gestrichen.
Ab 2019, mit Beginn der Brandschutzproblematik und den in diesem Zusammenhang zu tätigenden Brandschutzmaßnahmen, wurden diese Schönheitsreparaturen auf das unbedingt erforderliche Maß heruntergefahren.
Hinzu kamen die coronabedingten Betretungsverbote der Einrichtung, in denen zum Schutz der Bewohnenden nur die absolut unerlässlichen Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten durch externe Firmen durchgeführt werden konnten.
Seit 2022 stand im Raum, die Alten- und Pflegeeinrichtung aus Brandschutzgründen vollständig zu schließen.
In der ganzen Zeit wurden jedoch notwendige Schönheitsreparaturen durch den Hausmeister der Stiftung erledigt, sowie notwendige Arbeiten im Zuge der Verkehrssicherung durch das GMHL in enger Abstimmung mit der Stiftung veranlasst.

   a. **In welchem Umfang hat die SIE als Mieterin die Kosten getragen? In welchem Umfang die Stiftung HGH als Vermieterin?**
   Die SIE hat in drei Räumen (Speisesaal im Quergebäude, Schwesternzimmer und Dienstzimmer) mit ihrem Betriebsmaler Streicharbeiten ausgeführt.

   Zum Beitrag der Stiftung hinsichtlich der Schönheitsreparaturen siehe unter 4.

   b. **Welche Schönheitsreparaturen sind noch geplant?**
   Derzeit ist geplant, für 329.100, --€ die leergezogenen Gebäudeteile unter Brandschutzaspekten wieder in Stand zu setzen. In diesen Kosten sind auch anteilige Kosten für Schönheitsreparaturen in diesen Gebäudeteilen enthalten. Die Stiftung erhält seit Oktober 2023, aufgrund der vorgegebenen Nichtbelegung einiger Gebäudeteile, eine um ca. 50% reduzierte Miete. Wenn, nach Wiederbelegung der hergerichteten Gebäudeteile Schrank-, Kammer- und Koberghaus, wieder die komplette Miete an die Stiftung gezahlt wird, werden auch in den übrigen Gebäudeteilen – in Absprache mit den SIE – wieder Schönheitsreparaturen (Streichen von Treppenhäusern, Eingangsbereich, Fluren, Handläufen, etc. vorgenommen). Diese werden allerdings unter dem Aspekt der Notwendigkeit im Hinblick auf die geplante Grundsanierung erfolgen.

Wenn die leestehenden Gebäudeteile „nacheinander“ revitalisiert werden, erfolgt auch der Grundmietenaufwuchs gestaffelt. Dazu ist ein Schlüssel vereinbart.

c. Welche Schönheitsreparaturen wären notwendig, werden aber nicht geplant? Warum nicht?
„Schönheitsreparaturen“ erfolgen grundsätzlich im Falle eines Bewohner:innenwechsels. Geringfügige Reparaturarbeiten werden anlassbezogen im laufenden Betrieb in Abstimmung mit den Bewohner:innen durchgeführt..

5. **Wie viele Versetzungsanträge von Mitarbeiter:innen der SIE und der Kernverwaltung ans HGH sind anhängig?**
Umsetzungswünsche aus der Kernverwaltung gibt es nicht.
Zum 15.07.2024 war ein Versetzungsantrag (1,0 VK Pflegehelferstelle für den Dauernachtdienst) anhängig.

a. Wann wird diesen Anträgen entsprochen?
Die Entsprechung korreliert mit der Notwendigkeit der Verfügbarkeit dieser Stelle. Derzeit ist diese besetzt.

b. Wenn nicht, warum nicht?
Dies ist nicht der Fall.

c. In welchem Umfang werden im HGH aktuelle Zeitarbeitskräfte für die SIE eingesetzt?
Zum Zeitpunkt der Fragestellung waren dies 0,75 VK Pflegefachkräfte. Die Einsatznotwendigkeit von ZA variiert.

AM Akyurt ergänzt die Anfrage:
Es sei bereits ein Rechtsgutachten zur Finanzierung in Auftrag gegeben worden, welches laut früheren Aussagen der Verwaltung bis Ende 2023 vorliegen sollte. Dies sei nicht der Fall gewesen, weil die Verwaltung gesagt habe, es seien noch Nachjustierungen erforderlich.
Sie fragt dazu:

1. **Wie ist der Sachstand bezüglich des Rechtsgutachtens?**
Antwort siehe unter Punkt 3.

2. **Wann ist mit der Vorlage desselben zu rechnen?**
Antwort siehe unter Punkt 3.

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13551
öffentlich

Lübeck, 06.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

Bearbeitung: Uwe Kirchhoff (E-Mail: uwe.kirchhoff@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502-804100)

Antwort auf mündliche Anfrage des stellv. AM Müller: Skateranlage für Kinder und Jugendliche in Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Mündliche Anfrage des stellv. AM Müller: Skateranlage für Kinder und Jugendliche in Travemünde im Hauptausschuss am 16.07.2024.

Der stellv. AM Müller fragt danach, ob es möglich sei, für eine Skateranlage für Kinder und Jugendliche in Travemünde ein Teilgebiet aus dem Kurgebiet Travemünde herauszulösen.

Antwort:
Unterstellt, dass seitens der HL eine Teilfläche aus dem Kurgebiet Travemünde herausgelöst werden kann, ist damit noch nicht das Grundproblem der Genehmigungsfähigkeit einer Skateranlage in Travemünde gelöst. Auch wenn eine Fläche nicht mehr im Kurgebiet liegt, bleibt die Prüfung der baurechtlichen Genehmigungsfähigkeit einer solchen Anlage.

Hierzu müssen eine Reihe von Anforderungen erfüllt werden können, insbesondere die Übereinstimmung mit wesentlichen öffentlichen Belangen (z. B. Übereinstimmung mit dem geltenden Planungsrecht, Immissionsschutz, Landschaftsbild, Denkmalschutz, Berücksichtigung nachbarlicher Belange etc.).

An dieser Fülle von Anforderungen ist die Umsetzung einer Skateranlage in Travemünde bislang gescheitert. Dieses auch beim Standort Lotsenberg mit angrenzenden Wohngebieten, für die etwas höhere Lärmimmissionsgrenzwerte gelten als im Kurgebiet.

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

► Nr. VO/2024/13516
öffentlich

Lübeck, 27.08.2024

Anfrage

Bearbeitung: Yannick Bethmann (E-Mail: Telefon:)

Anfrage des BM Thorsten Fürter zum Vorhaben Wasserstofftank-stelle

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Aufgabe des Vorhabens Wasserstofftankstelle

In der Sitzung des Werkausschusses EBL am 11. Juli 2024 wurde seitens der EBL zum Thema Wasserstofffahrzeug lt. Niederschrift u.a. folgendes mitgeteilt:

„Das ursprüngliche Vorhaben einer fördermittelfinanzierten kleinen Tankstelle mit kleinem Elektrolyseur wurde aufgegeben. Es gelang nicht, eine Genehmigung zu bekommen aufgrund der unüberwindlichen Voraussetzungen (wie für eine Chemiefabrik).“

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. Welche Genehmigung bzw. welche Genehmigungen sind für den Betrieb einer kleinen Wasserstofftankstelle mit kleinem Elektrolyseur nötig?
2. Welche Stelle ist für die Erteilung der Genehmigung bzw. der Genehmigungen zuständig?
3. Wurde seitens der EBL ein Antrag auf Erteilung der Genehmigung gestellt? Falls ja: Wie gestaltet sich der Verlauf des Genehmigungsverfahrens? Falls nein: Warum nicht?
4. Welche Voraussetzungen sind für den Betrieb einer kleinen Tankstelle mit kleinem Elektrolyseur zu erbringen (bitte um Angabe der Rechtsgrundlagen und Mitteilung, welche Ebene – Bund, Land, Kommune – diese verantwortet)?
5. Welche Voraussetzungen führten konkret zur Annahme der Unüberwindlichkeit?
6. Welche Möglichkeiten sieht der Bürgermeister zur Absenkung der Voraussetzungen für künftige Projekte dieser Art auf der Ebene kommunaler Verantwortlichkeit?
7. Welche Möglichkeiten sieht der Bürgermeister zur Absenkung der Voraussetzungen für künftige Projekte dieser Art auf Ebenen staatlicher Verantwortlichkeit?
8. In welcher Höhe wurden Fördermittel für das für den Betrieb mit Wasserstoff vorgesehene Fahrzeug bewilligt?
9. Droht eine Rückzahlung von Fördermitteln?

Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13516-01
öffentlich

Lübeck, 23.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Jürgen Adler (E-Mail: juergen.adler@strhl.de Telefon: 70760-540)

Antwort auf die Anfrage des BM Thorsten Fürter zum Vorhaben Wasserstofftankstelle

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.10.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage VO/2024/13516 von BM Thorsten Fürter zum Vorhaben Wasserstofftankstelle im Hauptausschuss

Antwort:
Anfrage

In der Sitzung des Werkausschusses EBL am 11. Juli 2024 wurde seitens der EBL zum Thema Wasserstofffahrzeug lt. Niederschrift u.a. folgendes mitgeteilt:

„Das ursprüngliche Vorhaben einer fördermittelfinanzierten kleinen Tankstelle mit kleinem Elektrolyseur wurde aufgegeben. Es gelang nicht, eine Genehmigung zu bekommen aufgrund der unüberwindlichen Voraussetzungen (wie für eine Chemiefabrik).“

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. *Welche Genehmigung bzw. welche Genehmigungen sind für den Betrieb einer kleinen Wasserstofftankstelle mit kleinem Elektrolyseur nötig?*

Antwort
Hier ist die 4. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) nach Nr. 4.1.12, Anlagen zur Herstellung von Stoffen oder Stoffgruppen durch chemische, biochemische oder biologische Umwandlung in industriellem Umfang, ausgenommen Anlagen zur Erzeugung oder Spaltung von Kernbrennstoffen oder zur Aufarbeitung bestrahlter Kernbrennstoffe, einschlägig.

2. *Welche Stelle ist für die Erteilung der Genehmigung bzw. der Genehmigungen zuständig?*

Antwort
Zuständige Genehmigungsstelle ist das Landesamt für Umwelt LfU, Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek

3. Wurde seitens der EBL ein Antrag auf Erteilung der Genehmigung gestellt?

Antwort
Ja, mit Schreiben vom 25.10.2023.

4. Wie gestaltet sich der Verlauf des Genehmigungsverfahrens?

Antwort
Aufwendig im Hinblick auf Prüfung bei der Genehmigungsbehörde, auf dortige Zuständigkeit und Festlegung der Genehmigungsart.

- *Erste Vorhabensbeschreibung zur Klärung der der genehmigungsrechtlichen Anforderungen 05/2022.*
- *Einreichung Genehmigungsunterlagen 10/2023*
- *Eingangsbestätigung und umfangreiche Nachforderungen 01/2024*

5. Welche Voraussetzungen sind für den Betrieb einer kleinen Tankstelle mit kleinem Elektrolyseur zu erbringen (bitte um Angabe der Rechtsgrundlagen und Mitteilung, welche Ebene – Bund, Land, Kommune – diese verantwortet)?

Antwort
Die Genehmigung erfolgt nach Bundesrecht „Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV“

6. Welche Voraussetzungen führten konkret zur Annahme der Unüberwindlichkeit?

Antwort
Die beantragte Anlage war Teil eines Forschungsprojektes zum Thema Wasserstoff mit vollumfänglicher Nutzung der „Nebenprodukte Sauerstoff und Abwärme“. U.a. sollte auch eine Tankstelle für Wasserstofffahrzeuge der EBL gespeist werden. Nach umfänglichen Abstimmungen zur Art des Genehmigungsverfahrens wurde hierzu ein Genehmigungsantrag eingereicht. Dafür mussten die EBL von dem ursprünglichen Ziel, eine unbefristete Genehmigung nach Ziffer 4.1.12 der 4. BImSchV zu erhalten, abrücken. Das LfU hat der EBL nur die Genehmigung einer Versuchsanlage in Aussicht gestellt. Beantragt wurde deswegen eine wesentliche Änderung einer Anlage zur biologischen Behandlung von Abfall (Mechanisch-biologische Behandlungsanlage (MBA) durch Errichtung und Betrieb eines Elektrolyseurs, welcher u. a. eine Tankstelle mit Wasserstoff speisen soll und Fahrzeugtankstelle (Versuchsanlage nach § 2 Absatz 3 der 4. BImSchV) nach Nr. 8.6.2.1, Verfahrensart G, E des Anhangs 1 der 4. BImSchV. Mit Schreiben vom 18.01.2024 ging ein Schreiben des LfU zur Eingangsbestätigung mit der Nachforderung von Antragsunterlagen ein. Aus verschiedenen Gründen, insbesondere auch aufgrund der erwarteten langen Lieferzeiten, verblieb für den geförderten Versuchsbetrieb und dessen wissenschaftliche Begleitung nun nicht mehr ausreichend Zeit. Dauer und Ausgang des Genehmigungsverfahrens wären ungewiss gewesen. Ohne Aussicht auf einen positiven Bescheid konnte die geplante Ausschreibung nicht veröffentlicht werden.

7. Welche Möglichkeiten sieht der Bürgermeister zur Absenkung der Voraussetzungen für künftige Projekte dieser Art auf der Ebene kommunaler Verantwortlichkeit?

Antwort
Hier gelten bundesrechtliche Vorgaben, durch die Anpassung der BImSchV (liegt im Referentenentwurf vor) ergeben sich Vereinfachungen für kleine Anlagen. Hier bestehen aber noch keine Fristen für die Umsetzung.

8. *Welche Möglichkeiten sieht der Bürgermeister zur Absenkung der Voraussetzungen fü künftige Projekte dieser Art auf Ebenen staatlicher Verantwortlichkeit?*

Antwort
Siehe Antwort 6.

9. *In welcher Höhe wurden Fördermittel für das für den Betrieb mit Wasserstoff vorgesehene Fahrzeug bewilligt?*

Antwort
Es wurden Fördermittel in Höhe von 672.002,00 EUR beschieden.

10. *Droht eine Rückzahlung von Fördermitteln?*

Antwort
Die EBL gehen davon aus, dass mittelfristig eine Tankmöglichkeit für Wasserstoff von anderer Seite zur Verfügung stehen wird. Der Förderbescheid enthält keine diesbezüglichen Auflagen.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen

► Nr. VO/2021/09743
öffentlich

Lübeck, 05.02.2021

Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unterstützung politischer Jugendarbeit

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.02.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Die Hansestadt Lübeck unterstützt über Zuwendungen an den Verband politischer Jugend (VPJ) Lübeck die politische Jugendarbeit.

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. Welche Rechtsnatur hat der Verband politischer Jugend (VPJ) Lübeck?

2. Wie haben sich die Zuwendungen an den Verband von 2015 bis 2020 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

3. Welche Jugendorganisationen haben in welcher Höhe von den Mitteln profitiert (bitte nach Jahren und Jugendorganisation aufschlüsseln)?

4. Welche Kriterien gelten für die Verteilung unter den Jugendorganisationen?

5. In welchem Verfahren können geänderte Umstände (etwa Mitgliederentwicklung, Bedeutung der Parteien bei Wahlen) in die Verteilungsentscheidungen einfließen?

6. Wenn eine Verständigung unter den Organisationen Grundlage der Verteilung ist: Wann hat eine solche Verständigung zuletzt stattgefunden? Bis wann sollen die dort getroffenen Entscheidungen fortwirken?

7. Ist sichergestellt, dass auch andere politische Jugendorganisationen die Mittel in Anspruch nehmen können, etwa durch einen Beitritt zum Verband?

8. Ist sichergestellt, dass die zur Verfügung gestellten Mittel nicht für Wahlkampfzwecke eingesetzt werden? Wenn ja: Wie?

Um schriftliche Beantwortung wird gebeten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2021/09743-01**
öffentlich

Lübeck, 19.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.513 - Jugendarbeit

Bearbeitung: Dana Gladasch (E-Mail: dana.gladasch@luebeck.de Telefon: 122 - 1217)

Beantwortung der Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unterstützung politischer Jugendarbeit

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unterstützung politischer Jugendarbeit aus dem Hauptausschuss am 23.02.2021

Antwort:

1. ***Welche Rechtsnatur hat der Verband politischer Jugend (VPJ) Lübeck?***

   Laut anliegender Satzung (Anlage 1) besteht der „Verband Politischer Jugend“ aus Lübecker politischen Jugendorganisationen, die die Bundesrepublik Deutschland als demokratischen und sozialen Rechtsstaat festigen und weiterentwickeln wollen. Der VPJ soll die gemeinsamen Belange der ihm angeschlossenen Mitgliedsorganisationen vertreten.

2. ***Wie haben sich die Zuwendungen an den Verband von 2015 bis 2020 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?***

   siehe Anlage 2

3. ***Welche Jugendorganisationen haben in welcher Höhe von den Mitteln profitiert (bitte nach Jahren und Jugendorganisation aufschlüsseln)?***

   siehe Anlage 2

4. ***Welche Kriterien gelten für die Verteilung unter den Jugendorganisationen?***

   Am 30.11.2015 hat es einen Termin zwischen den Jusos, der Jungen Union, den Jungen Liberalen, den Jungen Grünen und dem Bereich Jugendarbeit gegeben. Es wurden verschiedene Möglichkeiten eines Verteilerschlüssels für die Gesamtfördersumme diskutiert. Von den Jugendorganisationen wurde vorgeschlagen, einen Schlüssel auf der Grundlage

der durchschnittlichen Verteilung der letzten Jahre festzulegen. Der Bereich Jugendarbeit hat hierzu eine Berechnung vorgenommen (siehe Anlage 3).

5. ***In welchem Verfahren können geänderte Umstände (etwa Mitgliederentwicklung, Bedeutung der Parteien bei Wahlen) in die Verteilungsentscheidungen einfließen?***

   Die politischen Jugendorganisationen innerhalb des VPJ einigen sich gemeinsam mit dem Bereich Jugendarbeit auf die Höhe der Mittelverteilung. Der Beitritt zum Verband ist unter Punkt 7 beschrieben.

6. ***Wenn eine Verständigung unter den Organisationen Grundlage der Verteilung ist: Wann hat eine solche Verständigung zuletzt stattgefunden? Bis wann sollen die dort getroffenen Entscheidungen fortwirken?***

   siehe Frage 4: Am 30.11.2015 hat solch eine Verständigung mit den politischen Jugendorganisationen stattgefunden. In den letzten Jahren war eine Neuverteilung der Mittel nicht notwendig, da die Ausgaben im Großen und Ganzen den Zuwendungen entsprachen. Größere Abweichungen haben sich bisher nicht ergeben.

7. ***Ist sichergestellt, dass auch andere politische Jugendorganisationen die Mittel in Anspruch nehmen können, etwa durch Beitritt zum Verband?***

   Mittel können grundsätzlich nur an Jugendorganisationen ausgezahlt werden, die dem Verband politischer Jugend angehören. Gemäß der Satzung des Verbandes Politischer Jugend (Anlage 1) können politische Jugendorganisationen die Mitgliedschaft erwerben, die
   a. die freiheitliche, demokratische Grundordnung der Bundesrepublik Deutschland bejahen;
   b. die einzige und offiziell anerkannte Jugendorganisation einer Partei sind, die in der Lübecker Bürgerschaft als eigenständige Fraktion vertreten ist;
   c. die Satzung des VPJ anerkennen

   und haben dann Anspruch auf Aufnahme in den Verband.

8. ***Ist sichergestellt, dass die zur Verfügung gestellten Mittel nicht für Wahlkampfzwecke eingesetzt werden? Wenn ja: Wie?***

   Über die Ausgaben müssen die politischen Jugendorganisationen einen Verwendungsnachweis im Bereich Jugendarbeit einreichen. Dieser besteht aus einer zahlenmäßigen Übersicht und den entsprechenden Belegen. Daraus ist ersichtlich für welche Zwecke die Mittel eingesetzt werden.

Anlagen:
Anlage 1 – Satzung VPJ
Anlage 2 – Beantwortung Frage 2 und 3
Anlage 3 – Mittelverteilung ab 2016

Senatorin Monika Frank

SATZUNG DES VERBANDES POLITISCHER JUGEND (VPJ)

§ 1 Name und Sitz

Der Verband führt den Namen " Verband Politischer Jugend Lübeck "(VPJ
Der Verband hat seinen Sitz in Lübeck

§ 2 Aufgaben

Der "Verband Politischer Jugend Lübeck" besteht aus Lübecker politischen Jugendorganisationen, die die Bundesrepublik Deutschland als demokratischen und sozialen Rechtsstaat festigen und weiterentwickeln wollen.
Der "Verband Politischer Jugend Lübeck" soll die gemeinsamen Belange , der ihm angeschlossenen Mitgliedsorganisationen vertreten.

§ 3 Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft im "Verband Politischer Jugend Lübeck" können politische Jugendorganisationen erwerben, die

I. die freiheitliche, demokratische Grundordnung der Bundesrepublik Deutschland bejahen;

II. die einzige und offiziell anerkannte Jugendorganisation einer Partei sind, die in der Lübecker Bürgerschaft als eigenständige Fraktion vertreten ist ;

III: diese Satzung anerkennt

Die Mitgliedschaft muß schriftlich beantragt werden.

Die antragstellende politische Jugendorganisation hat Anspruch auf Aufnahme, wenn die Kriterien unter Punkt I - III erfüllt sind. Der Antrag muß mindestens zwei Monate vor der nächsten turnusmäßigen Sitzung des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck" eingegangen sein.

§ 4 Erlöschen der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft erlischt, wenn die Jugendorganisation sich selbst aufgelöst hat, die Satzung nicht mehr anerkennt, oder die zugehörige Partei in den letzten 5 Jahren nicht in der Bürgerschaft vertreten war. Die Mitgliedschaft im"Verband Politischer Jugend Lübeck" endet mit Ablauf des Jahres, indem die Voraussetzungen der Mitgliedschaft entfallen ist.

§ 5 Organe

Einzieges Organ des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck" ist der Vorstand.
Dem Vorstand gehören an:
I. Die/der Vorsitzende;
II. Je ein Mitglied der einzelnen Mitgliedsorganisationen;
(zugleich stellvertretende/r Vorsitzende/r)
Die Vertreterinnen und Vertreter im Vorstand des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck", sowie bis zu 2 stellvertretende Mitglieder, müssen durch die jeweiligen Mitgliedsorganisationen schriftlich benannt werden.
Im "Verband Politischer Jugend Lübeck" hat jede Mitgliedsorganisation im Vorstand eine Stimme.

Der Vorsitz wechselt jährlich zum o1.o1. eines jeden Jahres im Rhytmus - Junge Union, Junge Liberale, JungsozialistInnen in der SPD, Grün-Alternative-Jugend .

§ 6 Sitzungen

Der Vorstand des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck" hat bis spätestens Ende Februar eines jeden Jahres zu tagen.
Der Vorstand hat darüber hinaus zu tagen, wenn dies schriftlich von mehr als der Hälfte der Mitgliedsorganisationen beantragt wird.
Die/der Vorsitzende des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck" hat dann binnen zwei Wochen mit einer Ladungsfrist von einer Woche zu laden. Über die Sitzungen des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck" ist ein Protokoll zu fertigen.

§ 7 Beschlüsse

Jede Mitgliedsorganisation hat im "Verband Politischer Jugend Lübeck" nur eine Stimme.
Der Vorstand des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck" ist beschlußfähig, wenn jeweils ein/e stimmberechtigte/r Vertreter/in der Mitgliedsorganisationen anwesend ist.
Ist der Vorstand mangels Beteiligung nicht beschlußfähig, ist dies im schriftlichen Protokoll festzuhalten. Die/der Vorsitzende hat dann binnen zwei Wochen mit einer Ladungsfrist von einer Woche erneut zu laden. Der dann zusammentretende Vorstand ist beschlußfähig, wenn mehr als die Hälfte der Mitgliedsorganisationen durch ein stimmberechtigtes Mitglied vertreten sind. Bei der Ladung ist auf diese Regelung hinzuweisen.
Satzungsänderungen und alle weiteren Beschlüsse müssen einstimmig erfolgen. - Stimmenthaltungen stehen der Einstimmigkeit nicht entgegen - Alle Beschlüsse müssen im schriftlichen Protokoll festgehalten werden, das am Ende jeder Sitzung von jeder teilnehmenden Mitgliedsorganisation abgezeichnet wird.
Abschriften des Protokolls sind jeder Mitgliedsorganisation innerhalb von zwei Wochen zuzustellen.

§ 8 Haushalt

Die Einnahmen des "Verbandes Politischer Jugend Lübeck" werden unter Beachtung der Richtlinien der Hansestadt Lübeck für die Gewährung von Zuschüssen an die "Arbeitsgemeinschaft Junger Lübecker Politikerinnen und Politiker" (jetzt "Verband Politischer Jugend Lübeck" vom o6.1o.1967 für die politische Bildungsarbeit im folgenden Verhältnis aufgeteilt:

Junge Union Lübeck	42 %
Junge Liberale Lübeck	8 %
JungsozialistInnen in der SPD Lübeck	42 %
Grün-Alternative-Jugend Lübeck	8 %

Diese Aufteilung gilt für die Finanzmittel die dem VPJ am o1.o1.1991 in Höhe von 37.5oo DM, zur Verfügung standen.
Ein neu aufgenommener Mitgliedsverband erhält 3 % der Gesamtmittel, die von den anderen Mitgliedsorganisationen im Verhältnis zu den ihnen zustehenden Mitteln aufgebracht werden.

Erlöscht die Mitgliedschaft einer Jugendorganisation, wird ihr Anteil unter den verbliebenen Mitgliedsorganisationen in dem Verhältnis aufgeteilt, das die verbliebenen Mitgliedsorganisationen bisher zueinander hatten.
Aufwendungen für den "Verband Politischer Jugend Lübeck" werden durch eine gleichhohe Umlage aller Mitgliedsorganisationen finanziert. Die Höhe der Umlage wird durch Vorstandsbeschluß festgelegt.

§ 9 Übergangs- und Schlußbestimmungen

Diese Satzung tritt mit Unterzeichnung der Mitgliedsorganisationen in Kraft. Zugleich verlieren alle bisherigen Satzungen, Geschäftsordnungen und weiteren Beschlüsse ihre Gültigkeit.

DIESE SATZUNG TRITT RÜCKWIRKEND ZUM 01.01.1991 IN KRAFT.
- beschlossen am 05.06.1991 -

Datum:

Junge Union Lübeck .....

Datum:

Junge Liberale Lübeck .....

Datum:

JungsozialistInnen i.d. SPD .....

Datum:

Grün-Alternative-Jugend Lübeck .....

2. Entwicklung der Zuwendungen an den VPJ nach Jahren aufgeschlüsselt

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verein politischer Jugend	12.388,00 €	12.300,00 €	12.300,00 €	12.300,00 €	12.300,00 €	12.300,00 €	12.300,00 €	12.300,00 €	12.300,00 €

3. Höhe der Mittel an die politischen Jugendorganisationen nach Jahren und Jugendorganisation aufgeschlüsselt

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Junge Liberale Lübeck	1.734,32 €	2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €
Jusos Lübeck	4.707,44 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €
Junge Union Lübeck	4.707,44 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.200,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €	4.500,00 €
Grüne Jugend Lübeck	1.238,80 €	1.100,00 €	1.100,00 €	1.100,00 €	1.100,00 €	1.100,00 €	1.100,00 €	1.100,00 €	1.100,00 €

Übersicht VPJ-Zuwendungen

	2010		2011		2012		2013		2014		durch-schnittlicher Anteil Einnahmen	durch-schnittlicher Anteil Ausgaben	Vorschlag für 2016
	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben			
Junge Union	4.213,56 €	1.908,93 €	4.211,92 €	4.246,88 €	4.335,80 €	4.590,41 €	4.229,64 €	5.355,18 €	4.707,44 €	5.503,08 €	4.339,67 € 36,02%	4.320,90 € 34,72%	4.500,00 € 36,59%
Junge Liberale	2.163,72 €	1.992,79 €	2.368,61 €	2.232,00 €	2.477,60 €	2.488,89 €	1.938,59 €	2.006,12 €	1.734,32 €	1.813,37 €	2.136,57 € 17,75%	2.106,63 € 17,14%	2.200,00 € 17,89%
JUSO Lübeck	4.463,56 €	6.684,70 €	4.645,50 €	4.561,54 €	4.583,56 €	4.939,81 €	4.347,13 €	4.474,78 €	4.725,46 €	4.928,18 €	4.553,04 € 37,80%	5.117,80 € 41,83%	4.500,00 € 36,59%
Grüne Jugend	1.047,16 €	906,99 €	570,01 €	708,58 €	991,04 €	790,10 €	1.233,65 €	865,63 €	1.238,80 €	595,53 €	1.016,13 € 8,43%	773,37 € 6,31%	1.100,00 € 8,94%
Gesamt	**11.888,00 €**	**11.493,41 €**	**11.796,04 €**	**11.749,00 €**	**12.388,00 €**	**12.809,21 €**	**11.749,01 €**	**12.701,71 €**	**12.406,02 €**	**12.840,16 €**	**12.045,41 €**	**12.318,70 €**	**12.300,00 €**

24 von 498 in Zusammenstellung

TOP 3.4.1

► Nr. VO/2023/12618
öffentlich

Lübeck, 04.10.2023

Anfrage

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

AM Christopher Lötsch (CDU): Anfrage zum Thema Graffiti

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.10.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Am 23.05.2023 hat der Hauptausschuss einstimmig einen in der Sitzung abgeänderten Antrag zum Thema Graffiti beschlossen.

Der Beschluss lautet:

„Der Bürgermeister wird beauftragt, nachfolgende Punkte 1 – 9 zu prüfen und die dadurch ausgelösten Kosten darzustellen. Den Ausschüssen Bau, Umwelt, Sicherheit und Ordnung sowie Kultur und Denkmalpflege ist bis spätesten nach der Sommerpause ein Zwischenbericht vorzulegen.

1. Telefonisch und digital eine leichte Möglichkeit für die Meldung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen herzustellen.
2. Einen Runden Tisch zu organisieren mit Vertretern aus Politik, Verwaltung, Hausbesitzern, Polizei, Ordnungsdienst, Kinder- und Jugendvertretern, Netzanbietern (Stromkästen) und AGIL Antigraffiti Initiative Lübeck.
3. Präventionsarbeit an Schulen und Jugendeinrichtungen zu organisieren.
4. Eine Koordinierungsstelle zu Koordinierung der Meldungen, Beseitigungen, Informations- / Aufklärungsarbeiten einzurichten.
5. Soweit möglich, eigene Mitarbeiter für die Beseitigung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen zu schulen, um diese Arbeiten selbst durchzuführen oder die Firmen mit dieser Leistung zu beauftragen.
6. Eigentümern von Gebäuden, an denen illegale Graffiti angebracht worden sind, werden durch die Stadt aufgefordert, diese umgehend – möglichst innerhalb von 2 Wochen – zu beseitigen.
7. In den Haushaltsentwurf 2024 wird ein festes Budget für die Unterstützung und Beratung von privaten Eigentümern zur Beseitigung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen eingestellt.
8. In den Haushaltsentwurf 2024 wird ein festes Budget für die Beseitigung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen an städtischen Immobilien, Brücken, Schildern, Ampeln, Bänken eingestellt. Ziel ist es sicherzustellen, dass die jeweilige Beseitigung innerhalb von 5 Tagen durchgeführt werden kann.
9. Weitere Flächen für die Anbringung von Graffiti auszuweisen.“

Ich bitte um Beantwortung folgender Fragen:
Was ist seit dem 23.05.2023 wann veranlasst / umgesetzt worden?
Wann wird der Beschluss umgesetzt?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12618-01
öffentlich

Lübeck, 10.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Rainer Hielscher (E-Mail: rainer.hielscher@luebeck.de Telefon: 122 - 7470)

Antwort auf Anfrage des AM Christopher Lötsch (CDU): Anfrage zum Thema Graffiti

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Christopher Lötsch in der Sitzung des Hauptausschusses am 10.10.2023 (VO/2024/12618)

„Am 23.05.2023 hat der Hauptausschuss einstimmig einen in der Sitzung abgeänderten Antrag zum Thema Graffiti beschlossen.

Der Beschluss lautet:
„Der Bürgermeister wird beauftragt, nachfolgende Punkte 1 – 9 zu prüfen und die dadurch ausgelösten Kosten darzustellen. Den Ausschüssen Bau, Umwelt, Sicherheit und Ordnung sowie Kultur und Denkmalpflege ist bis spätesten nach der Sommerpause ein Zwischenbericht vorzulegen.

1. *Telefonisch und digital eine leichte Möglichkeit für die Meldung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen herzustellen.*
2. *Einen Runden Tisch zu organisieren mit Vertretern aus Politik, Verwaltung, Hausbesitzern, Polizei, Ordnungsdienst, Kinder- und Jugendvertretern, Netzanbietern (Stromkästen) und AGIL Antigraffiti Initiative Lübeck.*
3. *Präventionsarbeit an Schulen und Jugendeinrichtungen zu organisieren.*
4. *Eine Koordinierungsstelle zu Koordinierung der Meldungen, Beseitigungen, Informations- / Aufklärungsarbeiten einzurichten.*
5. *Soweit möglich, eigene Mitarbeiter für die Beseitigung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen zu schulen, um diese Arbeiten selbst durchzuführen oder die Firmen mit dieser Leistung zu beauftragen.*
6. *Eigentümern von Gebäuden, an denen illegale Graffiti angebracht worden sind, werden durch die Stadt aufgefordert, diese umgehend – möglichst innerhalb von 2 Wochen – zu beseitigen.*
7. *In den Haushaltsentwurf 2024 wird ein festes Budget für die Unterstützung und Beratung von privaten Eigentümern zur Beseitigung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen eingestellt.*

8. *In den Haushaltsentwurf 2024 wird ein festes Budget für die Beseitigung von Vandalismus, Aufklebern, Schmierereien und Verunreinigungen an städtischen Immobilien, Brücken, Schildern, Ampeln, Bänken eingestellt. Ziel ist es sicherzustellen, dass die jeweilige Beseitigung innerhalb von 5 Tagen durchgeführt werden kann.*
9. *Weitere Flächen für die Anbringung von Graffiti auszuweisen.“*

Ich bitte um Beantwortung folgender Fragen:
Was ist seit dem 23.05.2023 wann veranlasst / umgesetzt worden?
Wann wird der Beschluss umgesetzt?

Antwort:

Das GMHL hat zunächst eine Klärung der heutigen Ist-Situation mit den wesentlichen, operativ tätigen Bereichen durchgeführt (EBL, Stadtgrün und Verkehr, GMHL). Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Graffiti-Entfernung innerhalb der Bereiche im Rahmen Ihrer Zuständigkeiten bereits gut organisiert ist.

Nach erfolgreicher Stellenbesetzung im Verwaltungsbereich des infrastrukturellen Gebäudemanagements im Juni 24 konnten die Aktivitäten zur Umsetzung des Prüfauftrags intensiviert werden. Es wurde Kontakt zu den Organisationseinheiten, die im Rahmen des umfangreichen Prüfauftrags einzubinden sind, aufgenommen und weitere Grundlagenermittlungen veranlasst.

So hat bspw. der Bereich Recht bereits geprüft, ob oder unter welchen Bedingungen private Gebäudeeigentümer zur Beseitigung von Graffitis an Ihren baulichen Anlagen verpflichtet werden können.

Zur Abstimmung und Sortierung von Inhalten, rechtlichen Rahmenbedingungen, Prozessabläufen, Rollen und Zuständigkeiten sowie den Möglichkeiten zur Schaffung einer geeigneten Organisationform zur Erfüllung des politischen Auftrags hat das GMHL die aus heutiger Sicht relevanten Akteure zu einem Arbeitstreffen am 17.10.24 eingeladen. Zur Teilnahme hieran vorgesehen sind die Bereiche Stadtgrün und Verkehr, LPA, Liegenschaften, EBL, Ordnungsamt, Schule und Sport, Jugendarbeit sowie die Kurbetriebe Lübeck. An diesem Termin werden auch das weitere Vorgehen und die Zuständigkeiten festgelegt. Hierzu wird ein Handlungskonzept vom GMHL erstellt.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13578
öffentlich

Lübeck, 13.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Guido Kaschel (E-Mail: guido.kaschel@luebeck.de Telefon: 122-6900)

Antwort auf Anfrage des AM Tim Stüttgen (Unabhängige VOLT-Partei) im Hauptausschuss am 27.02.2024 (VO/2024/13040) zur strategischen Entwicklung des Port of Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

In der Bürgerschaftssitzung am 29.09.2022 wurde die VO/2022/11476 die strategische Entwicklung des Port of Lübeck angesprochen. Unter Punkt 4 „Weiteres Vorgehen“ wurde vorgeschlagen:
1. das aktuelle Finanzierungssystem des öffentlichen Hafens mit dem Ziel zu überprüfen, Vorschläge für eine langfristige Sicherstellung der Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Hafens bei weitestgehender Entlastung des Kernhaushaltes zu erarbeiten.
2. Organisatorische Implikationen aus den Finanzierungssystemen abzuleiten (was auch immer das heißen soll)
3. Einen Optimierungsvorschlag abzuleiten und der Bürgerschaft hierzu im 4.Quartal 2023 zu berichten. …
Für die Bearbeitung der genannten Punkte sollte eine Wirtschaftsberatungsgesellschaft beauftragt werden..

AM Stüttgen hat hierzu folgende Fragen gestellt:
„Da nach meiner Kenntnis bisher kein Optimierungsvorschlag vorgelegt wurde, wäre es interessant zu wissen wie der aktuelle Stand bei diesem Projekt ist, d.h.:
• Ob die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft das in Auftrag gegebene Gutachten mittlerweile erstellt hat,
• Wenn ja, wann es fertiggestellt wurde und wann es der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme zur Verfügung gestellt wird,
• wenn nein, welche Gründe es dafür gibt und wann mit einer Fertigstellung bzw. einem Optimierungsvorschlag zu rechnen ist.“

Antwort:

Frage

Ob die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft das in Auftrag gegebene Gutachten mittlerweile erstellt hat,

Antwort

Nein. Die Aufgabenstellung ist, „das aktuelle Finanzierungssystem des öffentlichen Hafens mit dem Ziel zu überprüfen, Vorschläge für eine langfristige Sicherstellung der Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Hafens bei weitestgehender Entlastung des Kernhaushaltes zu erarbeiten“. Die Überprüfung, insbesondere im Vergleich mit anderen Hafenstandorten, wurde durchgeführt; es ist aber aus den u. g. Gründen noch kein finaler Vorschlag verschriftlicht worden. Das erfolgt zurzeit, in enger Abstimmung mit der LHG.

Frage

Wenn ja, wann es fertiggestellt wurde und wann es der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme zur Verfügung gestellt wird,

Antwort

s. o.

Frage

Wenn nein, welche Gründe es dafür gibt und wann mit einer Fertigstellung bzw. einem Optimierungsvorschlag zu rechnen

Antwort

Die Fertigstellung des Gutachtens verzögert sich. Wesentliche, aber nicht ausschließlich Gründe sind:

- die Aufbereitung und Konsolidierung der Ist-Zahlen als Grundlage des Wirtschaftsmodells benötigte mehr Zeit als vorgesehen,
- die Entwicklung möglicher Alternativmodelle und der Vergleich der Vor- und Nachteile sowie die Entwicklung eines alternativen Zielsystems in Abstimmung mit der LHG benötigte mehr Zeit, insbesondere wegen komplexer rechtlicher und betriebswirtschaftlicher Fragestellungen

Die Fertigstellung des Gutachtens wird für das 1. Halbjahr 2025 angestrebt.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2024/13634
öffentlich

Lübeck, 10.10.2024

Anfrage

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Anfrage des AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL): Raumtemperaturen in Lübecker Schulen und städtischen Kitas

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:
Wir bitten den Bürgermeister um Auskunft zu den Raumtemperaturen in den Lübecker Kitas und Schulen gemäß der Sensordaten, der in den Schulen und Kitas zur Überwachung der Luftqualität ausgehängten Sensoren. Da diese Daten im Dashboard der Hansestadt Lübeck (https://co2-cockpit.smart-hl.city/) nur für die vergangenen 7 Tage angezeigt werden, ist es nicht möglich, mithilfe des Dashboards die unten genannten Fragen selbstständig zu beantworten.
1. Wie ist die Durchschnittstemperatur (pro Schule und Kita) zwischen 8 und 12 Uhr? Es wird um eine tabellarische Übersicht aller Schulen und Kitas gebeten (eine Tabelle Schulen, eine Tabelle Kitas). Es wird darum gebeten, dass die Antwort für die Jahre 2022 und 2023 erfolgen und in diesen beiden Jahren tabellarisch einmal die Heiz- und einmal die Sommerperiode benennen.

2. Wie ist die Durchschnittstemperatur (pro Schule und Kita) zwischen 22 und 6 Uhr? Es wird um eine tabellarische Übersicht aller Schulen und Kitas gebeten (eine Tabelle Schulen, eine Tabelle Kitas). Es wird darum gebeten, dass die Antwort für die Jahre 2022 und 2023 erfolgen und in diesen beiden Jahren tabellarisch einmal die Heiz- und einmal die Sommerperiode benennen.

3. Welche Schulen nutzen zentrale Belüftungssysteme? Welche Schulen nutzen dezentrale Belüftungssysteme? Welche Schulen arbeiten dabei mit Wärmerückgewinnung bei der Gebäudelüftung? Es wird um eine tabellarische Übersicht aller Schulen und Kitas gebeten (eine Tabelle Schulen, eine Tabelle Kitas).

4. Mit welchem Energieträger wird welche Schule beheizt (Öl, Gas, Strom, Pellets, Fernwärme)? Es wird um eine tabellarische Übersicht aller Schulen und Kitas gebeten (eine Tabelle Schulen, eine Tabelle Kitas).

5. Wie viele Schulen verfügen über PV Anlagen und nutzen den Eigenstrom (auch Balkonkraftwerke)? Es wird um eine tabellarische Übersicht aller Schulen und Kitas gebeten (eine Tabelle Schulen, eine Tabelle Kitas).

6. In welcher Schule gab es bereits einen hydraulischen Abgleich? Es wird um eine tabellarische Übersicht aller Schulen und Kitas gebeten (eine Tabelle Schulen, eine Tabelle Kitas).

Begründung:

In rund 2.200 Klassenräumen der Lübecker Schulen sowie in den Räumen der 28 städtischen Kindertagesstätten wurden Sensoren zur Überwachung der Luftqualität verbaut (Temperatur, Luftfeuchtigkeit, CO2). Dadurch erhält die Hansestadt Lübeck einen umfassenden Datensatz über den Temperaturverlauf in den Klassenzimmern. Sowohl dauerhaft zu hohe als auch zu niedrige Temperaturen stellen dabei ein Problem dar (Gebäude- und Gesundheitsschäden, unnötig hohe und damit Klima- und finanzschädliche Heizkosten.)

Anlagen:

► Nr. VO/2024/13636
öffentlich

Lübeck, 10.10.2024

Anfrage

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Anfrage des AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL): Optimierung von Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:

Mit Blick auf die im Smart City Portal Lübeck zugänglichen Daten zur Effizienz von Blitzgeräten (https://geoportal.smart-hl.city/?Map/layerIds=213,304,305) bitten wir den Bürgermeister um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. **Gezielter Einsatz von temporären Blitzgeräten:**

1.1 Die Daten zeigen, dass temporäre Blitzer oft höhere Verstoßquoten aufweisen als stationäre Geräte. Welche Kriterien legt die Stadt bei der Auswahl von Standorten für temporäre Blitzer zugrunde?

1.2 Gibt es Überlegungen, temporäre Blitzer verstärkt an besonders gefährdeten Orten, wie vor Grundschulen, Kindergärten oder Pflegeeinrichtungen, einzusetzen, um die Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen wie Kinder und Senior*innen zu erhöhen?

1.3 Gibt es Überlegungen die in 1.2 genannten Einrichtungen generell durch feste Messanlagen zu schützen?

2. **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten:**

2.1 Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um den motorisierten Verkehr in Wohngebieten mit hohen Verstoßquoten zu reduzieren und die Sicherheit für zu Fuß gehende und Radfahrende zu verbessern? Wird in Betracht gezogen, verstärkt verkehrsberuhigte Zonen einzurichten oder das Tempolimit in Wohnbereichen zu senken?

2.2 Inwiefern könnten Erkenntnisse aus den Blitzerdaten zur Umgestaltung von Straßen oder Kreuzungen in besonders unfallgefährdeten Gebieten beitragen?

3. Zusammenarbeit mit Schulen und Kitas:

3.1 Gibt es bereits bestehende Kooperationen mit Schulen und Kitas, um temporäre Blitzer gezielt während der Stoßzeiten an Schulwegen oder vor Einrichtungen aufzustellen?

3.2 Wie können diese / solche Maßnahmen in Absprache mit den Einrichtungen intensiviert / initiiert werden, um Eltern und Kinder besser als bisher zu schützen?

3.3 Welche zusätzlichen Maßnahmen plant die Stadt, um die Sicherheit auf den Wegen zur Schule oder Kita zu erhöhen, insbesondere durch gezielte Geschwindigkeitskontrollen oder bauliche Maßnahmen wie Zebrastreifen und Fahrbahnschwellen?

4. Langfristige Strategien zur Reduzierung von Verkehrsunfällen:

4.1 Wie plant die Stadt, die gewonnenen Daten langfristig zur Verbesserung der Verkehrsplanung zu nutzen, um das Risiko von Verkehrsunfällen zu minimieren? Gibt es Überlegungen, auf Grundlage der Daten weitere Maßnahmen wie mehr Radwege oder autofreie Zonen einzuführen?

4.2 Welche Strategien verfolgt die Stadt, um die Unfallhäufigkeit und Verstöße insbesondere im Bereich von Tempo-30-Zonen zu reduzieren?

5. Sachbeschädigungen an Blitzgeräten:

5.1 Liegen der Stadt Lübeck Daten oder Statistiken über Sachbeschädigungen an Blitzgeräten, wie Graffiti, eingeschlagene Scheiben oder beklebte Messanlagen, vor? Falls ja:

5.2 Wie viele Vorfälle gab es in den letzten fünf Jahren und wie hoch waren die Reparaturkosten?

5.3 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Blitzgeräte vor Vandalismus zu schützen und ist eine verstärkte personelle Überwachung oder Sicherung an besonders gefährdeten Standorten geplant?

Begründung:
Die Daten im Smart City Portal Lübeck können in der Auswertung einen wertvollen Beitrag dazu leisten, die Verkehrssicherheit in der Stadt, insbesondere in sensiblen Bereichen, zu verbessern.

Anlagen:

► Nr. VO/2024/13640
öffentlich

Lübeck, 14.10.2024

Anfrage

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Hybridfähre "Welt ahoi!"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
In der Ausgabe der Lübecker Nachrichten vom 29. September 2024 berichten die Lübecker Nachrichten unter der Überschrift „Welt ahoi!“ – Wird die neue Priwallfähre zum Millionengrab?” davon, dass trotz Abnahme und Übergabe des Schiffes im November 2023 ein Einsatz im Regelbetrieb bisher nicht erfolgt ist.

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. Welche Gründe führen zum mangelnden Einsatz des Schiffs?
2. Aus welchen Gründen wurde das Schiff trotz mangelnder Einsatzfähigkeit abgenommen?
3. Welche Prüfungsschritte gingen seitens des Erwerbers der Abnahme voraus?
4. Welche Kosten entstehen durch den mangelnden Einsatz des Schiffs?
5. Wird geprüft, welche Rechtsansprüche gegenüber dem Lieferanten des Schiffs bestehen (etwa Schadensersatz, Rücktritt vom Vertrag, Minderung)? Wann ja: Welchen Stand hat die Prüfung? Wenn nein: Aus welchen Gründen nicht?
6. Welche Zuwendungen aus dem Haushalt der Stadt wurden für den Erwerb der Fähre bestritten?
7. Welchen Anteil am Erwerbspreis machten die Zuwendungen aus dem Haushalt aus?
8. Welche Anstrengungen unternimmt der Bürgermeister, diese “frustrierte Zuwendung” (ggf. teilweise) zurückzuerhalten?
9. Dem Unterzeichner als Mitglied des Hauptausschusses (= Finanz- und Beteiligungsausschuss) ist eine Information über Probleme mit dem Schiff nicht in Erinnerung: Wurden die politischen Gremien über die Probleme mit dem Schiff und die hierdurch ausgelösten Kosten in Kenntnis gesetzt? Wenn ja: In welcher Weise erfolgt dies? Wenn nein: Warum wurde (bis zum Stand Anfang Oktober 2024) davon abgesehen?

Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13147
öffentlich

Lübeck, 25.03.2024

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Dietmar Weiß (E-Mail: dietmar.weiss@luebeck.de Telefon: 122-6144)

Gutachten Herreninsel

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.04.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.05.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.05.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.05.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.05.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit dem Bürgerschaftsbeschluss VO/2015/02329 wurde die Verwaltung aufgefordert, durch ein externes Gutachten prüfen zu lassen, ob die Herreninsel dauerhaft als Wohngebiet geeignet ist. Dieses Gutachten liegt nun vor.

Bericht:

Kernaussagen des Gutachtens und Bewertung der Verwaltung:
Das Gutachten des Büros Elbberg zeigt, dass eine Wohnnutzung auf der Herreninsel unter den Rahmenbedingungen des Hafenentwicklungsplans (HEP) 2030 rechtlich möglich ist. Die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens mit dem Ziel der Etablierung einer Wohnnutzung hätte nach derzeitigem Stand Aussicht auf Erfolg. Eine langfristig intensivere Nutzung der linksseitigen Mittelhäfen (z. B. in Form eines Nachtbetriebs am Seelandkai), die über die Szenarien des HEP hinausreicht, würde jedoch zu einem erheblichen Lärmkonflikt führen. Die Entscheidung für eine Verfestigung der Wohnnutzung, die in der Kommunalpolitik zu treffen wäre, wäre deshalb mit dem Preis einer langfristig eingeschränkten Hafennutzung verbunden.

Es handelt sich bei der Herreninsel zudem um ein Gebiet, dessen Eignung als Wohnbaufläche unter planerischen Gesichtspunkten als gering einzuschätzen ist. Den zweifellos vorhandenen hohen landschaftlichen Lagepotenzialen stehen erhebliche Einschränkungen gegenüber, was die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, insbesondere für junge Familien, angeht. Für eine wirtschaftliche Bereitstellung dieser Infrastruktur direkt vor Ort fehlt dieser von Trave, Herrentunnel und Schnellstraßen geprägten Randlage das erforderliche wohnbauliche Flächenpotenzial. Eine fast ausschließlich für den Autoverkehr optimierte Anbindung der Herreninsel schließt eine eigenständige nicht motorisierte Mobilität, z. B. für Rad fahrende oder zu Fuß gehende Schulkinder, weitestgehend aus. Wäre eine eingeschränkte

Wohnnutzung nicht bereits vorhanden, würde man den Standort als Wohngebiet nicht in Erwägung ziehen.

Auch sonst wäre von einer permanenten Wohnnutzung auf der Insel abzuraten. Bei dem laufenden Absiedlungsprozess, der dem Mietenden ein vertraglich verankertes lebenslanges Mietverhältnis sichert, welches bei Tod des Mietenden auf den Ehegatten, den Lebenspartner gem. Lebenspartnerschaftsgesetz sowie ggf. auf die vor Vertragsunterzeichnung geborenen Kinder sichert und damit soziale Härten weitestgehend vermeidet, sind bereits über 50 % der ursprünglich zum Wohnen genutzten Flächen an die Stadt zurückgegeben worden. Dies geschah unter der Annahme einer langfristig verlässlichen Haltung der Stadt. Eine Änderung dieser Position würde schwer vermittelbare Gerechtigkeitsfragen aufwerfen.

Der Bürgerschaftsbeschuss VO/2015/02329 sieht vor, dass die endgültige Regelung zur Kostenübernahme/-aufteilung der Sielleitungsverlegung bis zum Vorliegen des Gutachtens zurückgestellt werden kann. Gemäß Bürgerschaftsbeschluss VO/2017/04550 vom 26.01.2017 wurde in den in 2017 abgeschlossenen Mietverträgen darauf aufbauend u. a. vereinbart, dass die Kostenverteilung und Umlage dieser Kosten durch die Vermieterin erst nach Vorlage des externen Gutachtens zur Fortentwicklung der Siedlung Herreninsel für Wohnzwecke erfolgen wird.
Mit der Vorlage und Bekanntgabe des Gutachtens sind die Voraussetzungen für eine Abrechnung der anteiligen Erschließungskosten gegenüber den Mieter:innen erfüllt.

Vorschläge für eine für die Bewohnenden verträgliche Nachnutzung der Fläche werden im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens geprüft.

Anlagen:

1 – Gutachten Lübecker Herreninsel

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

Gutachten Lübecker Herreninsel

Gutachten zur Prüfung der Eignung der Lübecker Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung

Hansestadt Lübeck
Planen und Bauen
Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de

Hamburg, 15. März 2024

Gutachten zur Prüfung der Eignung der Lübecker Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung

ELB BERG STADT LANDSCHAFT

ELBBERG Kruse, Rathje, Springer, Eckebrecht Partnerschaft mbB
Architekt, Stadtplaner und Landschaftsarchitekt
Lehmweg 17 20251 Hamburg 040 460955-800 mail@elbberg.de www.elbberg.de

Inhalt

Abbildungsverzeichnis
Tabellenverzeichnis
1. Ausgangslage 6
1.1 Aufgabenstellung 6
1.2 Untersuchungsraum 6
1.3 Erschließung und Baustruktur 7
1.4 Historische Entwicklung der Herreninsel und Identität als Wohnstandort 8
2. Planungsrechtliche Vorgaben 10
2.1 Ziele der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung 10
2.2 Bauleitpläne 12
2.3 ISEK 2010 13
2.4 Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2023 13
2.5 Archäologie und Denkmalschutz 13
2.6 Naturschutz 13
2.7 Klimaschutz und Klimaanpassungskonzept 13
3. Konfliktanalyse Hafennähe 15
3.1 Wasserlage 15
3.2 Nutzungskonflikt strategische Hafenentwicklung 15
3.3 Lärmimmissionen 17
3.3.1 Relevante Normen zur Beurteilung der Wohnnutzung 17
3.3.2 Lärmwerte gemäß HEP 2030 auf der Herreninsel 18
3.3.3 Lärmwerte in angrenzenden Wohn- und Mischgebietsquartieren 20
3.3.4 Weitere relevante Lärmuntersuchungen 20
3.4 Luftschadstoffe 22
3.5 Lichtimmissionen 23
3.6 Zwischenfazit: Herreninsel im Spannungsfeld der Hafenlage 23
4. Anbindung und Erreichbarkeit 24
4.1 Einbindung ins Verkehrsnetz 24
4.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 24
4.1.2 ÖPNV 24
4.1.3 Fuß- und Radverkehr 25
4.2 Erreichbarkeit Versorgungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen 25
4.2.1 Innenstadt 25
4.2.2 Nahversorgung 25
4.2.3 Schule, KiTa und Krippe 26
4.2.4 Medizinische Versorgung 26
4.2.5 Feuerwehr 26
4.2.6 Freizeit, Kultur, Naherholung und Gastronomie 26
4.3 Zwischenfazit: Erreichbarkeit und Infrastruktur 27
5. Weitere umweltrelevante Rahmenbedingungen 28
5.1 Störfallbetriebe 28
5.2 Gerüche 28
5.3 Altlasten und Kampfmittel 28

40 von 498 in Zusammenstellung

5.4 Hochwasserschutz 29
5.5 Zwischenfazit: Umweltrelevante Aspekte zum Wohnen auf der Herreninsel 30
6. Gesamtbewertung 31
6.1 Überblick Kriterien 31
6.2 Planerische Empfehlung 34
6.3 Alternative Nutzungsmöglichkeiten auf der Herreninsel 34

Anlage 1: Rasterlärmkarten Ausschnitt Herreninsel (auf Grundlage von der Schalltechnische Untersuchung zum Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck, LAIRM CONSULT GmbH, Stand: 07.01.2020) Elbberg, Stand: 13.09.2023

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Luftbild mit dem Untersuchungsraum auf der Herreninsel (rot umrandet) sowie der unmittelbaren Umgebung (rot gestrichelt, 1 km-Radius um den Untersuchungsraum) 7
Abbildung 2 Infrastruktur und Straßenqualität im Untersuchungsraum (Quelle: ELBBERG, Juli 2023) 8
Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, Stand: 01.08.2023 - 128. Änderung / Berichtigung, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen) 12
Abbildung 4 Ausschnitt Mittelhäfen, Hafenbereich Siems / Dänischburg / Schlutup, Layout Anordnungsvariante, mit Beschriftung, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: HEP Schlussbericht (Im Auftrag der Lübeck Port Authority (LPA): Kurs halten auf die Zukunft! Der Hafen Lübeck 2030. Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Gutachterliche Schlussbericht vom 30. August 2019.), Seite 153) 16
Abbildung 5 Kritische Lärmwerte – Rasterlärmkarte Prognose HEP 2030 nachts, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (weiß umrandet) (Quelle: STU, Seite LXXXVII ff.) 19
Abbildung 6 Ausschnitt Anlage 2.2 Einwirkungen aus dem nächtlichen Betrieb des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Nutzungen, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai 2009, Seite V) 22
Abbildung 7 Kontext Stadtgefüge und Anbindung, Untersuchungsraum rot markiert (Quelle: Topografische Karte 2023, © GeoBasis-DE/LVermGeo SH, BKG) 24
Abbildung 8 Ausschnitt Hochwassergefahrenkarte HW 20 und HW 200, Stand 2019 (Quelle: https://umweltanwendungen.schleswig-holstein.de/webauswertung/q/5HPGowaWSmg18Od8SJDRf7, bereitgestellt durch das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur) 29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Beurteilungsgrundlage Lärm für die Nutzungskategorie Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete 18
Tabelle 2: Eignungstendenz bezüglich der Wohnnutzung oder Nicht-Wohnnutzung nach Kapitelabschnitten. (Quelle: eigene Darstellung) 31
Tabelle 3: Gründe für und gegen einer Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel sowie dafür erforderliche Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung) 32

1. Ausgangslage

1.1 Aufgabenstellung

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat die Verwaltung 2015 beauftragt, durch ein externes Büro prüfen zu lassen, ob die Herreninsel unter Beachtung relevanter Rahmenbedingungen (u.a. geplante Hafenentwicklung, Hochwasserschutz, Emissionen des benachbarten Abwasser-Pumpwerks) als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung geeignet ist (VO 2015/02269). Die bisherige politische und planerische Diskussion bezüglich der Herreninsel als Wohnstandort ist eng mit der Fragestellung nach der angestrebten Hafenentwicklung in der Hansestadt Lübeck verknüpft. Die Hafenentwicklung wurde nun durch einen Hafenentwicklungsplan bis zum Jahr 2030 vorgegeben.

Ziel dieses Gutachtens ist es, eine mögliche Zulässigkeit und Eignung der Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung gutachterlich zu prüfen und planerisch zu beurteilen. Das Gutachten soll der politischen Entscheidungsfindung zur zukünftigen Nutzung der Herreninsel dienen und Eingang in den Planungsprozess zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) finden.

Daher wird das Gutachten in die inhaltlichen Abschnitte planerische Vorgaben (übergeordnete Themen und Rahmensetzungen), Konfliktanalyse Hafennähe (Entwicklungsabsichten des Hafens, Hafenlärm und sonstige Immissionen und Wasserlage), Anbindung und Erreichbarkeit (als Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung) sowie umwelt- und sicherheitsrelevante Rahmenbedingungen (sonstige Faktoren bezüglich Eignung Wohnnutzung) gegliedert, woraus die Bewertung und planerischen Empfehlungen folgen.

1.2 Untersuchungsraum

Die Herreninsel liegt an der Trave und gehört zum Stadtteil St. Gertrud. Dieses Gutachten trifft Aussagen zum südöstlichen Teil der Herreninsel, der eine Größe von rund 14 ha hat. Dieser wird im Folgenden als Untersuchungsraum betitelt.

Im Untersuchungsraum befinden sich Einfamilienhäuser sowie maritime Nutzungen wie der DLRG Lübeck e.V., der Segler-Verein-Siems e.V. sowie die Lübecker Fahrgastschifffahrt Manfred Quandt mit Bootshafen. Nach Aussagen der Siedlergemeinschaft leben derzeit 38 Wohnparteien dauerhaft auf der Herreninsel. Im Weiteren wurde 2023 mit der Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken ein Erbbaurechtsvertrag (Jugendarbeit mit Kleingruppen) abgeschlossen.

Im nördlichen Teil der Herreninsel befinden sich das Abwasser-Pumpwerk Ochsenkopf (ehemaliges Klärwerk Ochsenkopf) der Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) sowie der Betriebshof Trave der Lübeck Port Authority (LPA). Im Westen verläuft die Bundesstraße B 104 (Travemünder Landstraße), welche hinter der Mautstation in den Herrentunnel unter der Trave führt. Im Südwesten grenzt die Marina am Stau mit einer Gastronomie an. An den Untersuchungsraum grenzt im Nordosten bis Südosten die Trave an.

In Nähe zur Herreninsel befinden sich die Stadtteile Kücknitz und Schlutup sowie die Siedlung Israelsdorf in St. Gertrud.

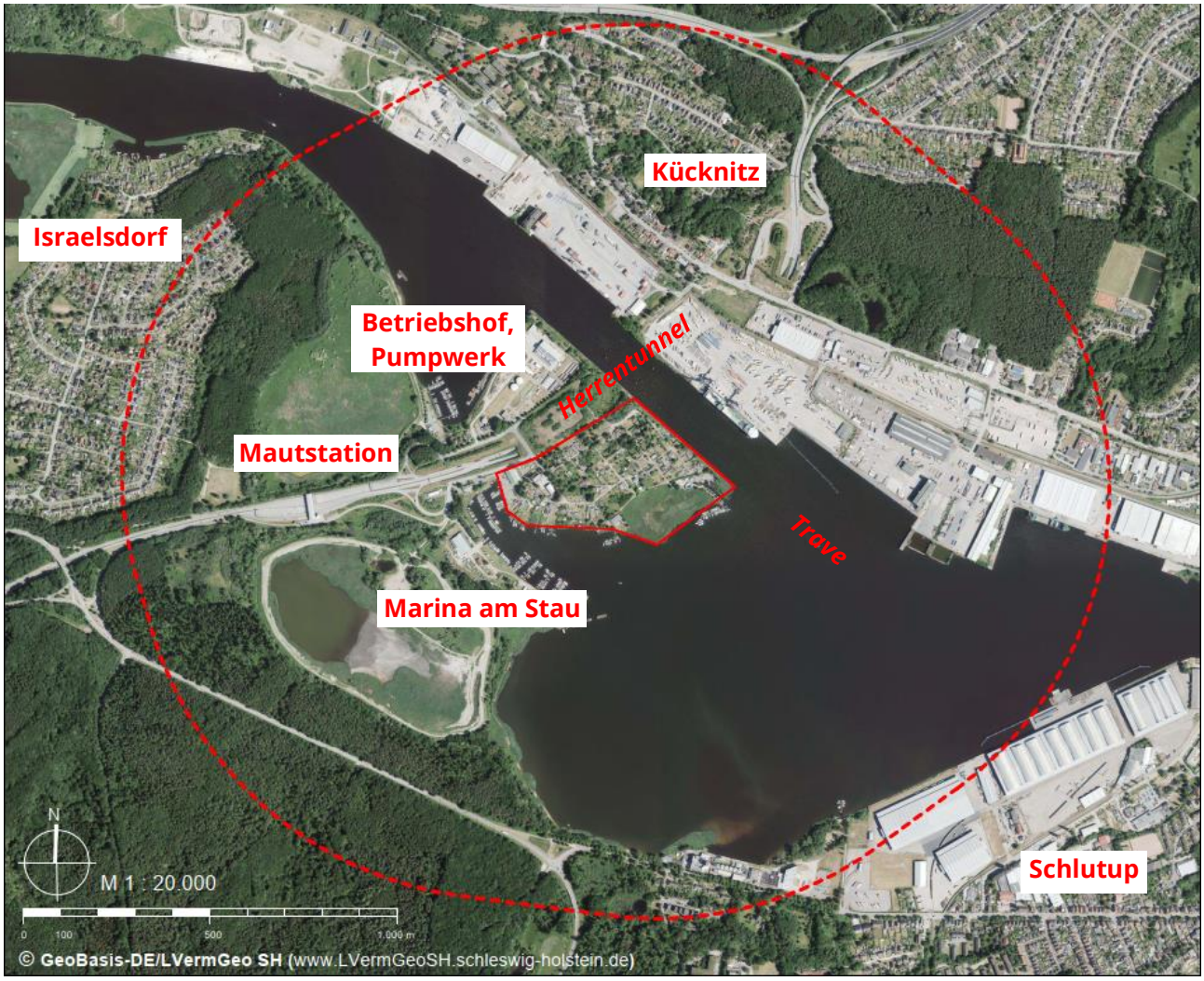


Abbildung 1 Luftbild mit dem Untersuchungsraum auf der Herreninsel (rot umrandet) sowie der unmittelbaren Umgebung (rot gestrichelt, 1 km-Radius um den Untersuchungsraum)

1.3 Erschließung und Baustruktur

Der Untersuchungsraum wird über mehrere schmale Straßen ohne separaten Fuß- und Radweg erschlossen. Die Gebäude verfügen über einen Frischwasser- und Schmutzwasseranschluss. Eine öffentliche Regenwasserkanalisation besteht nicht. Bei einer weiteren Verdichtung des Siedlungsbereichs wird eine öffentliche Kanalisation zur Ableitung des Oberflächenwassers ggf. erforderlich. Telekommunikations- und Stromanschlüsse sind vorhanden. Lediglich die Gasversorgung wird nicht über ein zentrales Gasnetz bereitgestellt, sondern die Anwohner*innen kaufen als Siedlergemeinschaft Gas für ihre dezentralen Tanks. Die Herreninsel wird durch die Müllabfuhr bedient. Es gibt eine Altglassammelstelle sowie einen Briefkasten auf der Insel.

Die notwendige Infrastruktur der Ver- und Entsorgung für Wohnnutzung ist somit bereits vorhanden.

Der Gebäudebestand besteht überwiegend aus ehemaligen Behelfsheimen, vereinzelt aus Einfamilienhäusern. In den letzten Jahren ist der Untersuchungsraum zunehmend von Wegzug

geprägt, sodass mehrere Gebäude abgerissen wurden und die Grundstücke leer stehen. Einige Gebäude weisen einen sanierungsbedürftigen Zustand auf und zeigen deutliche Alterungsspuren.

Abbildung 2 Infrastruktur und Straßenqualität im Untersuchungsraum (Quelle: ELBBERG, Juli 2023)

1.4 Historische Entwicklung der Herreninsel und Identität als Wohnstandort

Die Herreninsel wurde bis Mitte der 1930er Jahre vielfältig genutzt (z.B. Kleingärten, Segelsportvereine, Landwirtschaft). Das Liegenschaftsamt Lübeck hat die Herreninsel 1943 übernommen und die bis dahin ungenehmigten Kleingartengrundstücke offiziell als Wohngrundstücke vermietet, langfristig sollte die Fläche jedoch staatlichen, öffentlichen oder industriellen Zwecke vorbehalten werden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entwickelten sich die provisorischen Behelfsheime zu Eigenheimen. In den 1960er Jahren gründete sich die „Interessengemeinschaft Herreninsel“. Die Müllabfuhr wurde organisiert und erste Strom- und Telefonanschlüsse sowie Straßenbeleuchtung installiert. Aufgrund des Industrielärms, technischen Problemen in der Versorgung und dem Interessenskonflikt um die Hafenerweiterung, veranlasste die Stadtverwaltung im Jahr 1977 einen Pilotauftrag zur Ermittlung von Wohnmöglichkeiten auf der Herreninsel. Als Folge dessen gründete sich die „Siedlergemeinschaft“, welche sich dafür einsetzt, dass notwendige Wohnfolgeinfrastrukturen aufgebaut und langfristige Mietverträge vereinbart werden und die Herreninsel planerisch als Wohnbaugebiet ausgewiesen wird.[1]

Mit den Bewohner*innen der Herreninsel, in Person des jeweiligen Mietvertragspartners, wurden 2017 neue Grundstücksmietverträge abgeschlossen (VO/2017/04550; VO/2017/05115). Diese enden mit dem Tod des Mieters. Bei Tod des Mieters ist eine Fortführung des Mietvertrages durch den Ehegatten, den Lebenspartner gem. Lebenspartnerschaftsgesetz sowie die vor

[1] Haase, Wilke 2009: 1934-2009. 75 Jahre miteinander Leben auf der Herreninsel, Eine Bild-chronik zur Ausstellung in der Geschichtswerkstatt Herrenwyk, Lübeck

Vertragsunterzeichnung geborenen Kinder möglich. Der Enkelgeneration des Mieters stehen diese Rechte auf Fortsetzung des Mietvertrages nicht mehr zu.

Im Weiteren sehen die Mietverträge ein Sonderkündigungsrecht der Vermieterin mit einer Frist von 12 Monaten zum Monatsende für den Fall vor, dass der uneingeschränkte Tag- und Nachtbetrieb im Seelandkai und den benachbarten Hafenbereichen auf Grund der vorhandenen Wohnnutzung auf der Herreninsel, auch unter Berücksichtigung des passiven Lärmschutzes, nachweisbar nicht möglich ist.

Die aktuellen Bewohner*innen empfinden aufgrund der gemeinsamen Lebensgeschichte auf der Herreninsel ein starkes Heimat- und Identitätsgefühl. Die Siedlergemeinschaft möchte dieses erhalten und schützen.

2. Planungsrechtliche Vorgaben

2.1 Ziele der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung

Die Raumordnungspläne zeigen die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung auf. Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Landesentwicklungsplan

Aktuell gilt der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein in der Fassung der Fortschreibung 2021 (LEP). Dieser stellt die Herreninsel als Teil des Oberzentrums Lübeck und als Verdichtungsraum dar. Bezüglich der Wohnentwicklung in Schleswig-Holstein macht der LEP folgende Aussagen:

„Die Bau- und Siedlungstätigkeit soll den gesellschaftlichen Anforderungen an eine nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung Rechnung tragen. Das heißt, wirtschaftliche, soziale und ökologische Belange sollen gleichermaßen berücksichtigt werden. Durch den Vorrang der Innenentwicklung sollen im Hinblick auf die zukünftige demografische Entwicklung tragfähige und kostengünstige Siedlungsstrukturen entstehen und eine Zersiedelung und eine Flächenneuinanspruchnahme begrenzt werden.

Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind die Zentralen Orte und Stadtrandkerne sowie die Ortslagen auf den Siedlungsachsen.

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten sollen Erschließungskosten sowie Folgekosten für die soziale und technische Infrastruktur berücksichtigt werden.

Neue Bauflächen sollen nur in guter räumlicher und verkehrsmäßiger Anbindung an vorhandene, im baulichen Zusammenhang bebaute, tragfähige und zukunftsfähige Ortsteile und in Form behutsamer Siedlungsabrundungen ausgewiesen werden. Eine Erweiterung von Siedlungssplittern soll vermieden werden. Auf eine gute Einbindung der Bauflächen in die Landschaft soll geachtet werden.

In den Städten und Gemeinden soll im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Ortsentwicklung eine verstärkte Nutzungsmischung angestrebt werden. Wohnungen und Arbeitsstätten sowie private und öffentliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge sollen für die Bevölkerung unter vertretbarem Zeit- und Kostenaufwand erreichbar sein. Einrichtungen der Nahversorgung sollen möglichst in Ortszentren oder Stadt- / Stadtteilzentren bereitgestellt werden oder baulich an Wohnstandorte angebunden sein.

Die Siedlungsentwicklung soll mit den Erfordernissen einer günstigen Verkehrserschließung und -bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel und den Radverkehr abgestimmt werden.

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die dafür vorgesehenen Flächen einander so zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf Wohngebiete (...) weitestgehend vermieden werden. (...) Lärmschutz dient der Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus. Soweit kommt nicht nur dem aktiven Lärmschutz, sondern bereits der planenden Vorsorge besondere Bedeutung zu."

Anhand der genannten Zielvorgaben für die Siedlungs- bzw. Wohnraumentwicklung des LEP ist die Eignung der Herreninsel als Wohnstandort in den nachfolgenden Kapiteln zu überprüfen.

Regionalplan 2004

Zurzeit gilt der Regionalplan 2004 für den Planungsraum II. Die Herreninsel ist Teil des Ordnungsraums Lübeck und liegt innerhalb der Siedlungsachse. Im Grenzbereich zur Herreninsel werden im Regionalplan ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft sowie ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dargestellt. Ebenfalls befinden sich hier ein regional oder überregional bedeutsamer Hafen sowie ein größerer Sportboothafen. Die Verbindung durch den Herrentunnel wird als überregionale Straßenverbindung dargestellt. Im Regionalplan heißt es:

„Die Siedlungsentwicklung im Ordnungsraum Lübeck soll sich schwerpunktmäßig im Achsenraum vollziehen.

Die Schwerpunkte der wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung liegen innerhalb der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete."

Eine Wohnraumentwicklung im Siedlungszusammenhang Lübecks ist laut Regionalplan möglich. Die Rahmenbedingungen für Wohnen sind dabei zu beachten.

Entwurf Neuaufstellung Regionalplan 2023

Es liegt ein Entwurf 2023 für die Neuaufstellung des Regionalplans vor (noch ohne Rechtskraft). Im neuen Planungsraum III liegt die Herreninsel im Verdichtungsraum Lübeck. Die Herreninsel wird weiterhin als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet dargestellt. Angrenzend werden ein Sportboothafen und ein regional oder überregional bedeutsamer Hafen dargestellt. Im Entwurf heißt es:

„Durch den bedeutenden Ostseehafen [hat Lübeck] hervorragende Standortvoraussetzungen, die sich mit der festen Fehmarnbeltquerung und deren Hinterlandanbindung weiter verbessern werden. Um die sich daraus ergebenden Entwicklungschancen zu nutzen, sollte insbesondere die Logistikfunktion der städtischen Häfen durch eine leistungsfähigere verkehrliche Anbindung weiterentwickelt werden; Entwicklungspotenziale in dieser Hinsicht gilt es zu sichern. […] Um die Synergien der geplanten Hafenerweiterung am Skandinavienkai zu nutzen, soll im Umfeld hafenaffines Gewerbe angesiedelt werden.

Um den hohen Bedarf an Wohnraum zu decken, sollten insbesondere im Oberzentrum Lübeck neue Wohnflächen entwickelt werden. Hierbei soll die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen Vorrang haben. Von herausragender Bedeutung für die Stadtentwicklung ist der geplante Stadtumbau der freiwerdenden Hafen- und Industriestandorte auf der Roddenkoppel und der nördlichen Wallhalbinsel zu modernen und urbanen Wohn- und Gewerbestandorten.

Zwischen den östlich der Trave gelegenen Stadtteilen Sankt Gertrud und Schlutup erstreckt sich das als Kernbereich für Erholung ausgewiesene Lauerholz. Dieses ortsnahe Kurzzeiterholungsziel bietet unterschiedliche touristische Attraktionen sowie Einrichtungen zur Erholungsnutzung und ist in das regionale Rad- und Wanderwegenetz eingebunden."

Die städtischen Häfen und deren Logistikfunktion sind demnach zu sichern. Strategisch sollen Innenentwicklungspotenziale für Wohnraum in Lübeck aktiviert werden. In Nähe der Herreninsel befindet sich mit dem Stadtwald Lauerholz ein gut angebundenes Kurzzeiterholungsziel, welches die Wohnqualität erhöht.

2.2 Bauleitpläne

Der wirksame Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt den Untersuchungsraum als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Sportboothafen dar. Außerdem wird symbolisch ein Spiel- und/ oder Bolzplatz dargestellt. Dieser wurde nie verwirklicht. Die Freifläche im Nordosten des Untersuchungsraums wird als Fläche für die Versorgung dargestellt. Aufgrund der nicht erfolgten Anpassung des Flächennutzungsplans wird der Herrentunnel nicht in seiner heutigen Ausdehnung als Verkehrsfläche dargestellt, stattdessen orientiert sich die Planzeichnung noch an der nicht mehr existenten Herrenbrücke. Die mit Schilf bewachsene Überschwemmungszone im Süden wird als Grünfläche dargestellt.

Bebauungspläne existieren im Untersuchungsraum und in der unmittelbaren Umgebung nicht. Aufgrund der Lage und der Bedingungen vor Ort ist davon auszugehen, dass es sich um eine Splittersiedlung im baulichen Außenbereich nach § 35 BauGB handelt. Aufgrund der dort vorhandenen Nutzungen (Werften und Bootsliegeplätze, Gewerbebetriebe, Wohnnutzung) entspricht der bauliche Bestand auf der Herreninsel einer Gemengelage und damit am ehesten dem Gebietstypus des Mischgebietes.

Die bisherige Darstellung im FNP als Sonderbaufläche Sportboothafen stellt nicht die Bestandssituation dar. Im Zuge der laufenden Neuaufstellung des FNP soll über eine neue planungsrechtliche Zielsetzung für die Fläche entschieden werden.

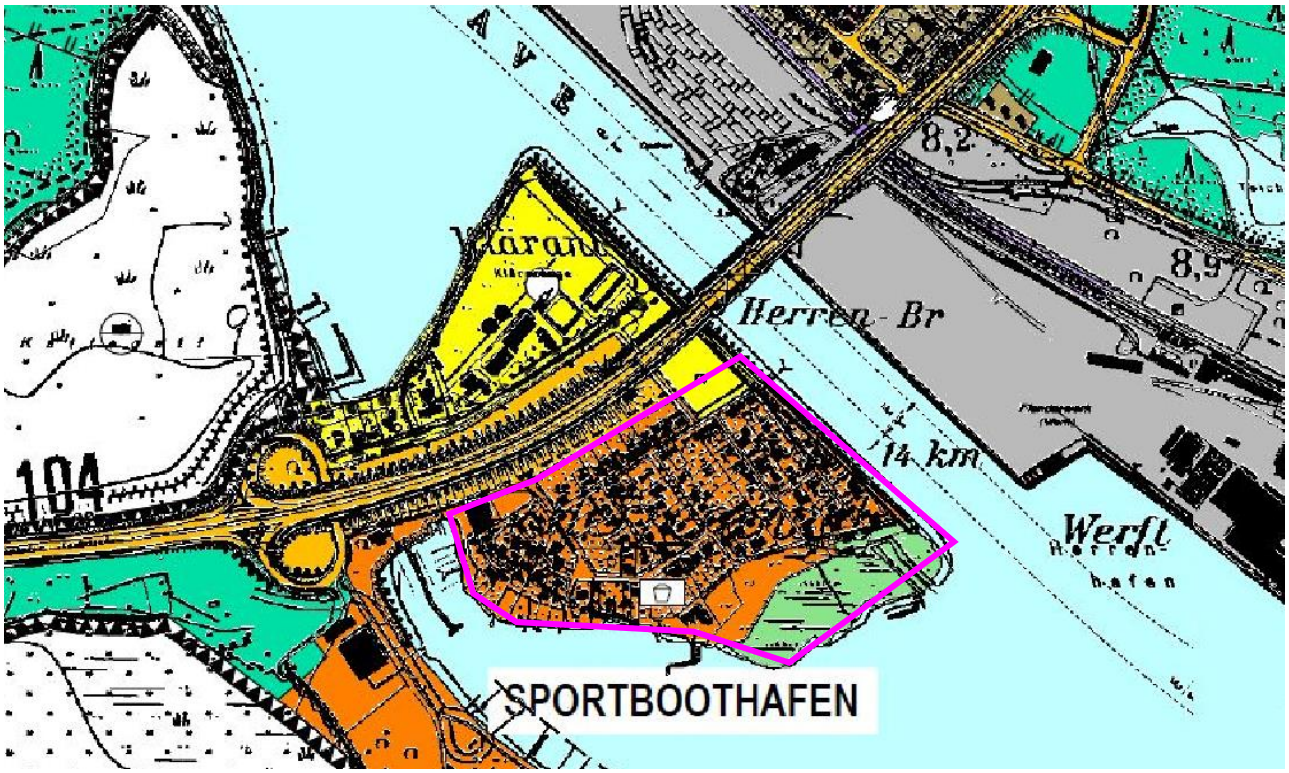


Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, Stand: 01.08.2023 - 128. Änderung / Berichtigung, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen)

2.3 ISEK 2010

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2010 (ISEK) stellt ein wesentliches Planungs- und Steuerungsinstrument für die Stadtentwicklung Lübecks dar. Darin werden Ziele definiert wie: *Schwerpunkte setzen für die Neu- und Weiterentwicklung des Wohnungs- & Gewerbebestandes unter der Prämisse Innen- vor Außenentwicklung; wohnortnahe Versorgung gewährleisten; kind- & jugendgerechtes Aufwachsen ermöglichen* sowie *Erreichbarkeit innerhalb der Stadt verbessern durch Routenvernetzung & -entwicklung sowie Stärkung des ÖPNV.*
Im ISEK 2010 wird als Zielsetzung für den St. Gertrud die Nutzungsabstimmung Herreninsel (Natur, Wohnen, hafenaffines Gewerbe) genannt. Dieses Ziel wird außerdem im Handlungsfeld Hafenstadt & Wissensstadt in Bezug auf die Hafenstandorte vorgebracht.

2.4 Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030

Die Hansestadt Lübeck hat 2015 das Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ beschlossen. Darin werden Wohn- und Gewerbestandorte bewertet. Die Herreninsel als Wohnbaupotenzialfläche wurde hier aufgrund der schlechten Standorteigenschaften und der hohen Erschließungskosten als ungeeignet bewertet.

2.5 Archäologie und Denkmalschutz

In Lübeck sind bisher keine archäologischen Interessengebiete ausgewiesen worden. Im Uferbereich sind archäologische Fundstellen bekannt. Kulturdenkmale sind nicht bekannt.

2.6 Naturschutz

Die Herreninsel liegt am Fluss Trave, die ein schiffbares Gewässer 1. Ordnung gemäß Landeswassergesetz (LWG) darstellt. Unterhaltungspflicht hat hier die Bundesrepublik Deutschland (WSV). Gemäß § 61 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 35 LNatschG ist entlang der Trave und des Breitlings ein 50 m breiter Gewässerschutzstreifen von Bebauung freizuhalten.

Bei dem südöstlichen Schilfbereich (Überschwemmungszone, ruderalisierte Salzwiese mit Quecke) sowie bei der Trave handelt es sich um gesetzlich geschützte Biotope. Die Herreninsel besteht aus nährstoffarmen Sandböden mit einem hohen naturschutzfachlichen Potential für die Entwicklung von Trockenrasen. Der Schilfbereich stockt auf Moorboden.

Im Zuge des Neubaus der DLRG wurden Einzelbaumpflanzungen vorgenommen, sowie an der Wasserkante Richtung Trave weitere Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

Die Trave sowie der Breitling zählen zu dem Europäischen Vogelschutz-Gebiet und dem FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“. Südlich der Herreninsel liegt das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Lauerholz“ und nördlich der Trave das LSG „Kücknitzer Mühlenbach und Söhlengraben“.

2.7 Klimaschutz und Klimaanpassungskonzept

Die Lübecker Bürgerschaft hat im Mai 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Klimaschutz fokussiert sich auf die Vermeidung von Treibhausgasemissionen, um die Erderwärmung zu verlangsamen.

Daher sind im Sinne einer klimaschonenden Siedlungsentwicklung insbesondere die Sektoren Gebäude und Verkehr zu beachten.

Für die Hansestadt Lübeck gilt das Klimaanpassungskonzept von 2020. Die Folgen des Klimawandels sind schon heute in Lübeck spürbar und werden zukünftig vermehrt auftreten, vor allem häufigere Starkregenereignisse, ein verstärktes und gegebenenfalls längeres Auftreten trockener, heißer Phasen im Sommer, Dauerregen im Winterhalbjahr sowie häufigere und stärkere Ostseehochwasser aufgrund des Meeresspiegelanstiegs. Für die Herreninsel sind besonders die Leitlinien „2. Starkregenereignisse puffern“ und „3. Hochwasserschutz gewährleisten“ von besonderer Priorität. Dabei sind die Maßnahmen *Niederungen und Gewässerränder von Bebauung freihalten, Biodiversität fördern, Hochwasseranpassungsstrategie entwickeln* und *Erholungsflächen zur klimatischen Entlastung sichern* bei einer Entwicklung im Untersuchungsraum besonders zu beachten. Die Herreninsel ist einer der wenigen potenziellen Standorte für ein Hochwasser-Sperrwerk.

3. Konfliktanalyse Hafennähe

3.1 Wasserlage

Die Herreninsel ist dreiseitig von dem Gewässer Trave umgeben und bietet mit den Blicken nach Nordosten auf die Hafenanlagen, nach Süden auf das Hafenbecken und das Überschwemmungsbiotop und nach Westen auf die Marina eine hohe Lagegunst.

Es handelt sich um überwiegend ruhige Räume mit eigener Naherholungs- und maritimer Freizeitqualität. Aufenthaltsqualität am Wasser haben beispielsweise der Pfad entlang der Ostseite der Insel im Bereich der Hochwasserschutzzone, der Aussichtspunkt an der Nordostkurve und der weitläufigen Vegetationszone zwischen dem Untersuchungsraum und dem Klärwerk der Insel.

Die Herreninsel bietet mit den naturnahen Kulturlandschaften, den maritimen Freizeiteinrichtungen und Aneignungsflächen wassernahe Nutzungsmöglichkeiten. Das Alleinstellungsmerkmal des Wohnens auf der Halbinsel bietet somit besondere Qualitäten.

3.2 Nutzungskonflikt strategische Hafenentwicklung

Die Herreninsel ist von Hafenflächen umgeben, weshalb der mögliche Nutzungskonflikt zwischen Hafen- und Wohnnutzung eine hohe Bedeutung für die vorliegende gutachterliche Bewertung hat.

Am 26.03.2020 wurde durch die Bürgerschaft der Hansestadt der Hafenentwicklungsplan 2030 Port of Lübeck (HEP) beschlossen. Der HEP bildet die Grundlage für die zukünftige räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen.

Die Häfen sind Grundbestandteil der wirtschaftsstrategischen Ausrichtung der Hansestadt Lübeck. Der Hafen Lübeck ist Deutschlands größter RoRo-Ostseehafen (Roll on/Roll Off-Frachtgeschäft). Der Port of Lübeck ist historisch gewachsen und verteilt sich auf drei Standortbereiche. Die Herreninsel liegt in Nachbarschaft zu dem Hafenstandort „Mittelhäfen“, wozu die Häfen Dänischburg / Siems / Schlutup mit den Terminals Lehmannkai 1, Container Terminal Lehmann (CTL), Seelandkai, Lehmannkai 2, Lehmannkai 3, Nordgetreide, Schlutupkai 1 und Schlutupkai 2 gehören.

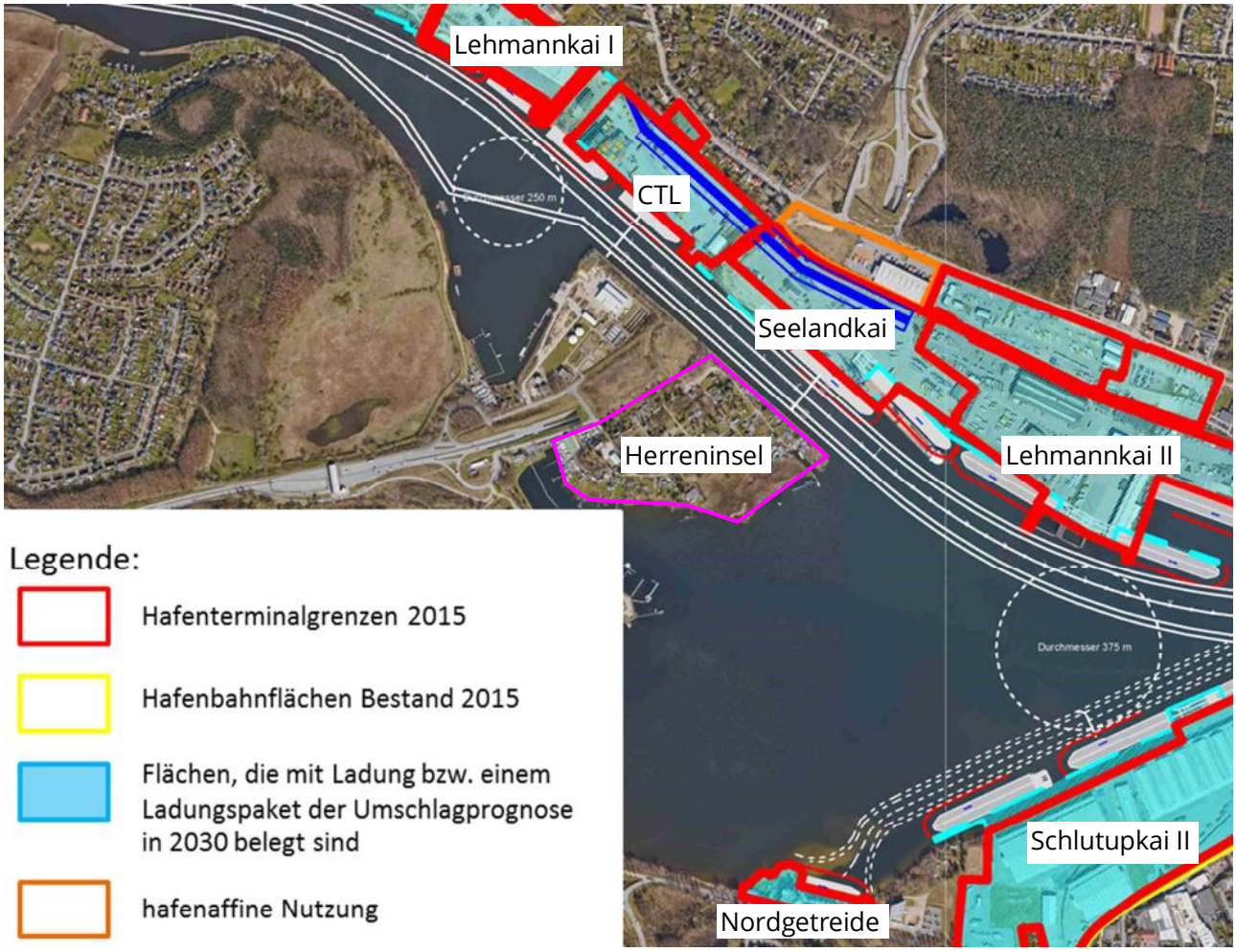


Abbildung 4 Ausschnitt Mittelhäfen, Hafenbereich Siems / Dänischburg / Schlutup, Layout Anordnungsvariante, mit Beschriftung, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: HEP Schlussbericht[2], Seite 153)

Zukünftig ist laut HEP folgende Hafenentwicklung in Nähe zur Herreninsel vorgesehen:

Die Mittelhäfen bieten sich gemäß HEP 2030 stromabwärts des Herrentunnels langfristig für einen Linienverkehr an. Ladungspakete sollen zukünftig von den stadtnahen Häfen zu den Terminals in Travemünde und Dänischburg / Siems / Schlutup verlagert und somit konzentriert werden und die Schiffanläufe deutlich zunehmen. Insbesondere am Seelandkai wird mit einem Anstieg von 247 auf 518 Anläufe pro Jahr gerechnet. (vgl. HEP Anlage 1[3], Seite 38 und STU[4], Seite 54).

Da die Expansionspotenziale für die Terminals der Häfen Dänischburg / Siems / Schlutup begrenzt sind, sind insbesondere die Rahmenbedingungen für eine intensivere Ausnutzung der Flächen zu optimieren. Im Bereich Dänischburg / Siems besteht die Herausforderung, die Beeinträchtigung der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete durch den Hafenverkehr auf ein verträgliches Minimum zu

[2] Im Auftrag der Lübeck Port Authority (LPA): Kurs halten auf die Zukunft! Der Hafen Lübeck 2030. Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Gutachterliche Schlussbericht vom 30. August 2019.
[3] Anlage 1 - Begründung zur Vorlage des Hafenentwicklungsplan 2030 Port of Lübeck. Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck, 2020
[4] Schalltechnische Untersuchung zum HEP. LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.01.2020

reduzieren. Dafür sind verkehrslenkende Maßnahmen für den Lkw-Verkehr und eine Stärkung des Eisenbahnverkehrs anzustreben (vgl. HEP Anlage 1, Seite 28). Zur Optimierung des operativen Hafenumschlags wäre ein Nachtbetrieb auf dem Cargo Terminal Lehmann (CTL) von großem Vorteil, wofür die Emissionsauswirkungen laut HEP Schlussbericht (vgl. Seite 142) zu prüfen und evtl. strukturelle Neuordnungen zu untersuchen sind.

Die Herreninsel ist laut HEP 2030 keine potenzielle Entwicklungsfläche für die Hafenentwicklung und -erweiterung. Bei der Herreninsel würde es sich um ein neues, von den bestehenden Hafenanlagen losgelöstes Gebiet handeln, das einer gesonderten Verkehrsanbindung bedürfte und somit einer nachhaltigen Hafenplanung mit den Zielen der Flächeneinsparung, des Bodenschutzes, der Baggergutminimierung und der Naturverträglichkeit widerspräche. (vgl. HEP Schlussbericht, Seite 20)

Der HEP 2030 verzichtet weitgehend auf den Eingriff in bestehende Wohn- und Gewerbeflächen. Lediglich im Bereich Siems / Dänischburg werden bestehende Gewerbeflächen überplant, um einen geschlossenen und gestärkten Hafenstandort zu schaffen (HEP Schlussbericht, Seite 191). Der HEP 2030 überplant die Herreninsel nicht als Hafen, weist jedoch auf die Bedeutung des angrenzenden Hafenentwicklungsraums Dänischburg / Siems hin: „Es wird in Zukunft darum gehen, den Hafenbetrieb auf den bestehenden Flächen so zu optimieren, dass unter den gesetzlichen Rahmenbedingungen für Emissionen ein Nachtbetrieb zulässig wäre. Unter dieser Prämisse ist eine planungsrechtliche Manifestierung von Wohnnutzung auf der Herreninsel unvorteilhaft.“ (HEP Anlage 1, Seite 25) Daher gilt es, die Lärmsituation detailliert zu überprüfen.

Der Hafenentwicklungsplan weist damit über den Zeithorizont 2030 hinaus auf weitere Entwicklungspotenziale der Mittelhäfen hin, die im Rahmen des HEP nicht gutachterlich ermittelt werden konnten.

Eine stark expansive Hafenentwicklungspolitik, die über die Aussagen und den Prognosehorizont des Hafenentwicklungsplans hinausreicht, kann damit aus dem bestehenden HEP nicht abgeleitet werden, sondern bedürfte einer zusätzlichen politischen Positionierung. Eine langfristige Intensivierung der Hafennutzung an diesem Standort ist jedoch nicht unwahrscheinlich.

3.3 Lärmimmissionen

3.3.1 Relevante Normen zur Beurteilung der Wohnnutzung

Lärmbelastete Orte haben wenig Lebensqualität. Dauerhafter Lärm kann gesundheitliche Schäden hervorrufen und ist in der Planung ein abwägungserheblicher Belang. Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Nach § 50 Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG) ist die Flächenzuordnung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen unter anderem auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Es gilt das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung (siehe Kapitel 2.1).

Zur Beurteilung des Lärmes im Hinblick auf das Wohnen kann die Norm DIN 18005-1:2002-07 einschließlich Beiblatt 1:1987-05 herangezogen werden. Darin werden die Wirkungen unterschiedlicher Kategorien von Lärmquellen (z. B. Verkehr, Gewerbe, Freizeitanlagen) auf die Nachbarschaft in ihrer Gesamtheit unter städtebaulichen Aspekten betrachtet. Die DIN 18005 wird vorsorglich angewandt, um zu überprüfen, dass sich unterschiedliche Nutzungen in der

Nachbarschaft schallbedingt nicht ausschließen und findet somit beispielsweise auf FNP-Ebene Anwendung. Abweichungen von den Orientierungswerten sind im Rahmen der Abwägung zu begründen und es sollte möglichst Ausgleich durch Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.

Die Technische Anleitung Lärm (TA Lärm) zeigt Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden auf und wird i.d.R. herangezogen, wenn es um die Prüfung der Zulässigkeit von lärmemittierenden Anlagen geht. Dabei werden kurzzeitige Geräuschspitzen berücksichtigt. Seehafenumschlagsanlagen sind gemäß Nr. 1 g) TA Lärm explizit vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgeschlossen. Diese Ausnahme ist den Besonderheiten des internationalen Schiffsverkehrs geschuldet, da Seeschiffe im 24-Stunden-Betrieb an allen Tagen des Jahres abgefertigt werden müssen. Die Beurteilung der Geräuschimmissionen durch Seehafenumschlagsanlagen kann sich zunächst an den von der TA Lärm vorgesehenen Richtwerten orientieren, bevor geprüft wird, ob im Einzelfall Anlass besteht, von diesen „Orientierungswerten“ abzuweichen.

Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wird zur Beurteilung von Verkehrslärm (Straße, Bahn, Schiff) herangezogen, die 18. BImSchV für Sport und Freizeitlärm.

Tabelle 1 Beurteilungsgrundlage Lärm für die Nutzungskategorie Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete (Quelle: eigene Darstellung)

Beurteilungsgrundlage	Tags dB(A)	Nachts dB(A)
Städtebau: Schalltechnische **Orientierungswerte** nach DIN 18005-1/Bbl. 1:1987-05	55	45 (Verkehr) 40 (Anlagen)
Anlagen: **Immissionsrichtwerte** (IRW) für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden nach Nummer 6 der TA Lärm für den üblichen Betrieb (ohne Berücksichtigung seltener Ereignisse)	55 (85 kurzzeitige Geräuschspitzen)	40 (60 kurzzeitige Geräuschspitzen)
Verkehr: **Immissionsgrenzwerte** nach § 2 Absatz 1 der Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV	59	49

Im Rahmen des HEP wurde eine schalltechnische Untersuchung (STU)[5] durchgeführt (siehe Kapitel 3.2.2), welche die Schallwerte im Hafengebiet sowie Umgebung nach DIN 18005, TA Lärm sowie 16. BImSchV bewertet.

Die Systematik ermöglicht belastbare Aussagen für die relevantesten Lärmquellen in der Gegend. Für eine tiefergehende Untersuchung ggf. weiterer relevanter Lärmquellen sowie zu notwendigen Schutzmaßnahmen wäre ein Bebauungsplanverfahren sinnvoll. Für den Untersuchungsraum liegen keine Lärmwertuntersuchungen für den Sport- und Freizeitlärm gemäß der 18. BImSchV vor. Diese sind ggf. im Rahmen der Bauleitplanung zu prüfen (nächste Freizeitnutzung: Marina am Stau).

3.3.2 Lärmwerte gemäß HEP 2030 auf der Herreninsel

Die STU unterscheidet zwischen der Lärmbelastung im Analysezustand 2015 und dem Prognosezustand HEP 2030. Im Rahmen der STU wurden flächendeckende Rasterlärmkarten

[5] LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.01.2020

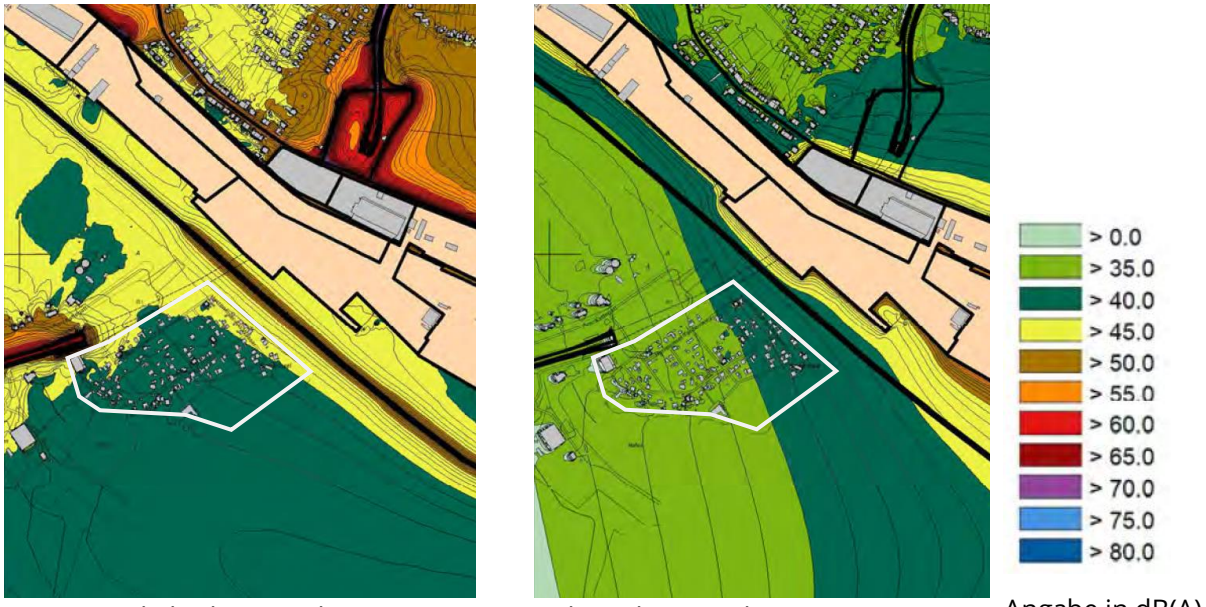
erstellt, welche den Gesamtverkehrslärm (Summe aus Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrslärm), den Anlagenlärm (Summe aus Hafen-, Industrie- und Gewerbelärm) sowie den Gesamtlärm (Summe aus Gesamtverkehrslärm und Anlagenlärm) auf Grundlage der DIN 18005 abbilden. Es wurden sämtliche rechtswirksamen Planfeststellungsbeschlüsse bzw. Immissionsschutzrechtlichen Einzelgenehmigungen, die zum Bearbeitungsstand 2015 vorlagen, in die Berechnung einbezogen (vgl. STU, Seite 18).

Obwohl in der Prognose die Schiffanläufe insbesondere am Seelandkai deutlich zunehmen, werden im Bereich der Fahrrinne zwischen Lehmannkai II und CTL die Lärmpegel des Schiffverkehrs auf der Trave leicht abnehmen (weniger Schiffsanläufe bei größeren Schiffen, Verlagerung der Schiffsdurchfahrten). Die anlagenbedingten Lärmwerte auf den Hafenflächen CTL, Seelandkai und Lehmannkai 2 werden gleichbleiben (vgl. Schallpegel in der STU, Seite 25 und 54).

Für die Herreninsel sind insb. die Lärmquellen der Bundesstraße B 104 (bis Eingang Herrentunnel), der Schiffsverkehr auf der Trave und die Hafennutzung des Seelandkais von Bedeutung. Die Lärmpegel nehmen allgemein im Untersuchungsraum von Nordosten nach Südwesten ab (siehe Anlage 1).

Im Untersuchungsraum liegt der Pegel des Gesamtverkehrslärms im Analyse- sowie im Prognosezustand tagsüber unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA werden somit tagsüber eingehalten und nachts bis 2 dB(A) leicht überschritten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden dagegen eingehalten.

Der vom Hafen ausgehende Anlagenlärm liegt tagsüber im Untersuchungsraum bei bis zu 60 dB(A), im Prognosezustand HEP 2030 erhöht sich der Anlagenlärm leicht, sodass die östlichen Wohngebäude im Grenzbereich bei bis zu 61 dB(A) liegen. Nachts liegt der Anlagenlärm bis zu 43 dB(A) und erhöht sich auch mit Prognosezustand des HEP 2030 nicht. Die Orientierungswerte und Immissionsrichtwerte für WA werden tags und nachts leicht überschritten.



Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose | Anlagenlärm nachts, Prognose | Angabe in dB(A)

Abbildung 5 Kritische Lärmwerte – Rasterlärmkarte Prognose HEP 2030 nachts, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (weiß umrandet) (Quelle: STU, Seite LXXXVII ff.)

Daraus ergeben sich laut STU für die Herreninsel Gesamtlärmwerte tagsüber im Analysezustand 2015 bis zu 60 dB(A) und im Prognosezustand HEP 2030 im östlichen Bereich leicht über 60 dB(A). Der Gesamtlärm nachts liegt im gesamten Untersuchungsraum bei unter 50 dB(A).

Grundsätzlich kann sich die Beurteilung des Gesamtlärms an den Anforderungen des BImSchG orientieren, wonach die Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu beachten sind. (vgl. STU, Seite 13). Die Lärmwerte auf der Herreninsel stellen keine Gesundheitsgefahr in Form eines hohen Dauerpegels dar.

Trotz Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 für die Nutzungsart „allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete“ ist die Ausweisung als WA grundsätzlich möglich, da auch die Ausgangslage als bestehende, historisch gewachsene Gemengelage zu berücksichtigen ist. In einem möglichen späteren Bebauungsplanverfahren wären allerdings geeignete Regelungen für Schallschutzmaßnahmen (auf der Herreninsel) zu treffen, sodass insb. in den sensiblen Nachtstunden die Grenzwerte eingehalten werden können. Daher sollte sich der vom Hafengebiet ausgehende Lärm bei Ausweisung als WA jedoch zukünftig nicht wesentlich über den Prognosefall hinaus erhöhen.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für die Baugebietstypologie „Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)“, in welcher beispielsweise auch regelhaft eine Wohnnutzung zulässig ist, werden auf der Herreninsel eingehalten.

3.3.3 Lärmwerte in angrenzenden Wohn- und Mischgebietsquartieren

Die der Herreninsel am nächsten liegenden Terminals Lehmannkai II, Seelandkai und CTL sind in ihrer Entwicklung aufgrund der einzuhaltenden Lärmwerte gegenüber den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten bereits eingeschränkt. Das CTL-Gelände grenzt unmittelbar an die Bebauung an der Siemser Landstraße an. Das Gebiet ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt, Bebauungspläne existieren nicht (siehe Kapitel 2.2). Faktisch befindet sich hier jedoch überwiegend Wohnbebauung. Laut STU werden hier die Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (MI) bereits im Bestand (2015) teilweise überschritten (vgl. STU, Seite 24). Problematisch ist hier insb. die Verkehrslärmsituation. Durch geplante Maßnahmen des HEP 2030 (z.B. verkehrslenkenden Maßnahmen durch eine Verlagerung von Lkw- auf den Eisenbahnverkehr) wird sich zukünftig die Verkehrslärmsituation verbessern, jedoch teilweise weiterhin über den Orientierungsgrenzwerten für MI liegen.

Die weitere Hafenentwicklung wird daher nicht nur durch eine (Wohn-)Nutzung auf der Herreninsel, sondern auch durch die nördlich an den Seelandkai und CTL angrenzenden Quartiere eingeschränkt.

3.3.4 Weitere relevante Lärmuntersuchungen

Für den Neubau eines Betriebsgebäudes der Spedition Bode (Seelandstraße 35) wurde im Jahr 2021 eine schalltechnische Prognose6 erstellt, welche nicht in den Lärmkarten des HEP berücksichtigt wurde. Diese STU Bode prüft, inwiefern die Spedition unter Berücksichtigung der Vorbelastung des Hafenstandortes die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Räumen einhält. Laut Gutachten reizen die umliegenden Logistikbetriebe die Immissionsgrenzwerte der TA Lärm schon nahezu aus (vgl. STU Bode, Seite 10). Die Schallwerte werden an allen in der Nähe

[6] M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, Oststeinbek, Stand: 08.07.2021

liegenden Immissionsorten tags und nachts unterschritten (vgl. STU Bode, Seite 19). Daher sind auch keine wesentlichen Erhöhungen der Lärmwerte im Untersuchungsraum auf der Herreninsel zu erwarten.

Im Jahr 2009 wurde eine schalltechnische Stellungnahme7 angefertigt, die eine Ermittlung gebäudescharfer Beurteilungspegel bei einem eventuellen Nachtbetrieb am Seelandkai Lübeck Siems zum Gegenstand hatte. Darin wurde die Herreninsel wie folgt berücksichtigt: „Nach dem Gebietscharakter handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet (WA). Aufgrund der historisch gewachsenen Nachbarschaft von industrieller Nutzung (Flender-Werft, Werftbetrieb früher bis zur Herrenbrücke ausgedehnt) und Wohnen ist jedoch gegenüber Lärmimmissionen vom Schutzanspruch eines Mischgebietes auszugehen (Kennzeichnung «(WA)»)“ (vgl. Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai, Seite 4). Sollte der 2009 diskutierte Nachtbetrieb des Seelandkais umgesetzt werden, würde es im Bereich der Wohnnutzungen auf der Herreninsel zu weiträumigen Überschreitungen des nächtlichen Immissionsrichtwertes für Mischgebiete von 45 dB(A) (Gemengelage) kommen. Für die betroffene Wohnbebauung in Siems und auf der Herreninsel wären daher bei einem Nachtbetrieb passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. (vgl. Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai, Seite 14 und XXVII)

Der Nachtbetrieb floss in der hier untersuchten Form nicht in die Szenarien zum HEP ein. Im Falle einer langfristigen Nutzungsintensivierung am Seelandkai, die über den Planungshorizont 2030 hinaus angesiedelt wäre, wären die hier ermittelten Ergebnisse indes von Bedeutung.

[7] LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.09.2009

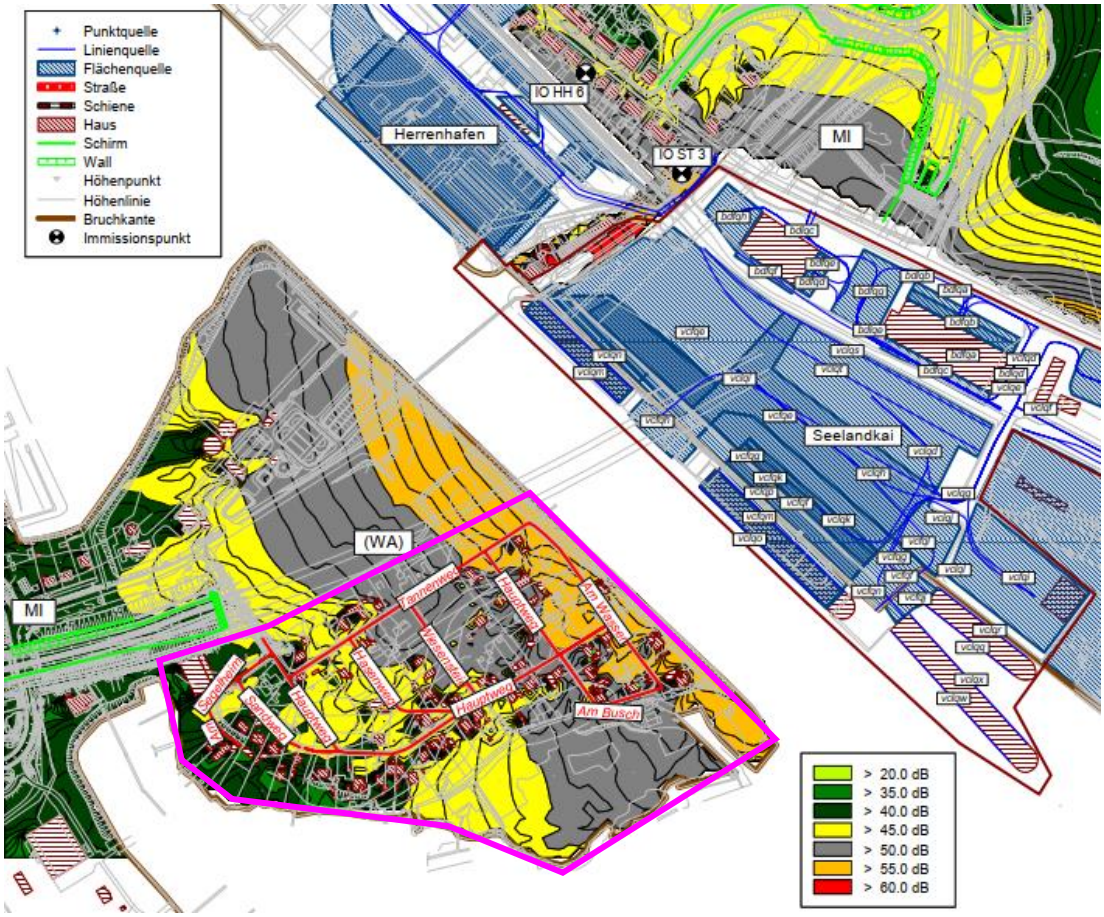


Abbildung 6 Ausschnitt Anlage 2.2 Einwirkungen aus dem nächtlichen Betrieb des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Nutzungen, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai 2009, Seite V)

3.4 Luftschadstoffe

Das Büro LAIRM CONSULT GmbH hat eine „Luftschadstoffuntersuchung zum Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck“ erarbeitet (Stand 10.01.2020). In der Luftschadstoffuntersuchung wurden für die Mittelhäfen, die die Herreninsel umschließen, die geplanten Umstrukturierungen und Erweiterungen des Hafenentwicklungsplans 2030 im Hinblick auf die Luftschadstoffimmissionen und die Kohlendioxidemissionen abgeschätzt. Dafür wurden die aktuellen Grenz- und Immissionswerte der 39. BImSchV und der TA Luft herangezogen. Es wurden die Luftschadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO_2), Schwefeldioxid (SO_2) und Feinstaub der Größenklassen PM_{10} und $PM_{2,5}$ untersucht sowie die Zusatzbelastungen der Stickstoffdeposition abgeschätzt. Es ist festzustellen, dass für alle untersuchten Luftschadstoffkomponenten die derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Analysezustand 2015 und im Prognosezustand HEP 2030 eingehalten werden (vgl. Luftschadstoffuntersuchung, Seite 42ff.). Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären die Luftschadstoffe im Rahmen der aktuellen Gesetzeslage (2021 novellierte TA-Luft) im Rahmen eines Bebauungsplanverfahren zu überprüfen.

3.5 Lichtimmissionen

Die Wohngebäude im Untersuchungsraum sind größtenteils nach Süden ausgerichtet und aufgrund von abschirmender Vegetation nicht vom Hafen ausgehenden Lichtemissionen direkt betroffen. Insb. nächtliche Blinklichter können als störend empfunden werden. Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären die Lichtimmissionen daher im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens zu überprüfen.

3.6 Zwischenfazit: Herreninsel im Spannungsfeld der Hafenlage

Wohnen am Wasser ist attraktiv. Aktuelle städtebauliche Entwicklungen in Wasserlagen zeigen, dass das Wohnen in Wassernähe eine hohe Nachfrage generiert, trotz nicht unerheblicher Emissionen aus angrenzenden Hafenarealen und -betrieben.

Die Herreninsel liegt in unmittelbarer Nähe zu den Mittelhäfen, welche in der Lübecker Wirtschaft eine bedeutende Rolle spielen. In Zukunft soll sich hier der Hafenumschlag erhöhen, durch den technischen Fortschritt könnten zukünftig die Hafenemissionen aber abnehmen. Im Hafenentwicklungsplan 2030 wird die Herreninsel nicht als Standort für eine Hafenerweiterung vorgesehen. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sollte jedoch eine mögliche Wohnnutzung auf der Herreninsel die Häfen und ihre geplante Entwicklung nicht einschränken. Für die Hafennutzung im Bereich Dänischburg / Siems wäre eine Nachtnutzung von Vorteil, diese ist jedoch aufgrund der städtebaulichen Gemengelage nur mit Auflagen möglich. Neben der Herreninsel (insb. Richtung Seelandkai) ist z.B. auch das Wohn- und Mischgebietsquartier an der Siemser Landstraße (insb. Richtung CTL) für die Hafennutzung ein limitierender Faktor. Mit der langfristigen Etablierung eines Wohnstandortes Herreninsel würde sich diese Einschränkung hinsichtlich einer Nachtnutzung weiter verfestigen.

Andererseits zeigen die Lärmuntersuchungen, welche die Herreninsel bereits als Wohnstandort berücksichtigt haben, dass bei einer Hafennutzung im Bestand und den prognostizierten Annahmen 2030 die Lärmwerte auf der Herreninsel nur leicht über den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet liegen. Betroffen ist überwiegend die travenahe Bebauung entlang der Straße Herreninsel – Am Wasser. Sollte also eine Wohnbebauung verfolgt werden, lassen die Lärmwerte den Spielraum zu, im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens die Überschreitung unter Berücksichtigung der historisch entstandenen Gemengelage abzuwägen. Immissionsschutzrechtlich ist die Verfestigung der Wohnnutzung auf Grundlage der vorliegenden Daten möglich. Die angestrebte Hafenentwicklung bis 2030 ist also auch mit einer planungsrechtlichen Ausweisung der Wohnnutzung auf der Herreninsel möglich.

4. Anbindung und Erreichbarkeit

Abbildung 7 Kontext Stadtgefüge und Anbindung, Untersuchungsraum rot markiert (Quelle: Topografische Karte 2023, © GeoBasis-DE/LVermGeo SH, BKG)

4.1 Einbindung ins Verkehrsnetz

4.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Herreninsel ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV; z.B. PKW, Motorrad) nur über die Bundesstraße B 75 / B 104 erreichbar. Aus Richtung Innenstadt kann die Herreninsel über die B 75 / B 104 hinter der Mautstation über die Abfahrt und die Straße Am Stau erreicht werden. Weitere MIV-Zufahrtsmöglichkeiten zur Herreninsel existieren nicht.

Es ist ein kostenfreies „Inselticket“ an der Mautstation zu ziehen und bei Verlassen der Insel Richtung Innenstadt an der Mautstation wieder abzugeben. Die Anfahrt aus Richtung Kücknitz erfolgt durch den mautpflichtigen Herrentunnel und die Straßen Am Kattegatt und Hauptweg über den westlichen Teil der Herreninsel.

4.1.2 ÖPNV

Die Buslinien 31 und 32 verkehren zwischen dem Hauptbahnhof und Lübeck-Travemünde. Die nächstliegende Bushaltestelle „Am Stau“ (6 Minuten Gehweg) wird von diesen Buslinien werktags

halbstündlich angefahren. Die Bushaltestelle „Kreuzwegbrücke“ liegt 1,5 km zu Fuß von der Herreninsel entfernt und wird durch die Linien 12, 30, 31, 32 und 39 bedient. Ab hier gibt es alle zehn Minuten eine Busverbindung in die Lübecker Innenstadt (15 Minuten Fahrzeit). Somit erfüllt der westliche Teil der Herreninsel knapp die Anforderungen gemäß 4. regionalem Nahverkehrsplan zur ÖPNV-Versorgung von Wohnquartieren.

Des Weiteren fährt ein kostenfreier Bus-Shuttle durch den Herrentunnel nach Nordosten. Der Bus-Shuttle verfügt über 12 Sitzplätze sowie Platz für Fahrräder, Rollstühle, Mofas oder weitere Kleinfahrzeuge. Er verkehrt wochentags überwiegend im Zehn-Minuten-Takt und am Wochenende im Viertelstunden-Takt.

Der Shuttlebus nach Kücknitz verkehrt regelmäßig, jedoch sind die Bus-Anbindungen Richtung Innenstadt aufgrund der seltenen Taktung oder weiten Fußwege zur Haltestelle nicht attraktiv.

4.1.3 Fuß- und Radverkehr

Die Herreninsel selbst ist ein Gebiet mit Mischverkehrsanlagen, verfügt also über keine separierten Geh- und Radwege.

Parallel zur Bundesstraße führen die Radwege HL 04 Süd und HL 04 Nord zur Lübecker Innenstadt, diese können auch durch Fußgänger*innen genutzt werden. Ein befestigter Weg führt den Fuß- und Radverkehr entlang der Trave nach Israelsdorf. Richtung Lübecker Innenstadt sowie nach Schlutup führen mehrere befestigte Waldwege.

Der Stadtteil Kücknitz nördlich der Trave ist für den Fuß- und Radverkehr nur mit dem Linien- oder Shuttle-Bus durch den Herrentunnel erreichbar.

Aufgrund der abgeschiedenen Lage der Fuß- und Radwege zwischen Bundesstraße und Wald sind diese insbesondere für Kinder und auch nachts nicht attraktiv und können als Angsträume wahrgenommen werden.

4.2 Erreichbarkeit Versorgungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen

4.2.1 Innenstadt

Die Lübecker Innenstadt (Altstadtinsel) liegt 6 km entfernt und ist über die Bundesstraße B 104 und Weiterführung als B 75 innerhalb von zehn Fahrminuten mit dem PKW erreichbar. Über das parallel zur Bundesstraße verlaufende Radwegenetz ist die Innenstadt in rund 25 Minuten mit dem Rad erreichbar. Die Buslinien 31 und 32 verkehren zwischen Travemünde und der Innenstadt Lübecks und halten in Nähe zur Herreninsel (ca. 20 Minuten Reisezeit mit dem ÖPNV).

4.2.2 Nahversorgung

Auf der Herreninsel und in der Umgebung sind keine Einrichtungen der Nahversorgung vorhanden. Die nächstliegenden Bäckereien sind südöstlich in Schlutup (10 Minuten mit dem Auto oder Rad) und durch den mautpflichten Herrentunnel in Kücknitz zu erreichen (6 Minuten Autofahrt, 16 Minuten Busfahrt). In Schlutup befinden sich ein Supermarkt (8 Minuten Autofahrt, 9 Minuten Fahrradfahrt) und ein Hofladen (13 Minuten Autofahrt, 15 Minuten Fahrradfahrt). In Kücknitz (durch den Herrentunnel) sind ein weiterer Supermarkt und zwei Discounter vorhanden (6 Minuten

Autofahrt, 18 Minuten Busfahrt). Zudem findet jeden Mittwoch ein Wochenmarkt in Schlutup (9 Minuten Autofahrt, 9 Minuten Fahrradfahrt) und in St. Gertrud statt (9 Minuten Autofahrt, 19 Minuten Fahrradfahrt). In Israelsdorf befindet sich die nächste Post-Filiale (5 Minuten Autofahrt, 7 Minuten Fahrradfahrt).

Das Einkaufen von Lebensmitteln und sonstigen Gütern des täglichen Bedarfs ist fußläufig unattraktiv (mindestens 37 Minuten Fußweg).

4.2.3 Schule, KiTa und Krippe

Auf der Herreninsel und in der Umgebung sind keine Bildungs- und Betreuungseinrichtungen vorhanden. Kinderbetreuungsangebote gibt es in Israelsdorf (rund 5 Minuten Fahrzeit mit Auto oder Rad) sowie in Schlutup (rund 10 Minuten Fahrzeit mit Auto oder Rad). Nach Mautzahlung ist ebenfalls in Kücknitz Kindertagespflege (3 Minuten Autofahrt, 7 Minuten Busfahrt) und eine KiTa (8 Autofahrminuten, 30 Minuten Reisezeit mit dem Bus) vorhanden.

Grundschulen befinden sich in Karlshof (10 Minuten Busfahrt, 15 Minuten Fahrrad) und in St. Gertrud (14 Minuten Busfahrt, 18 Minuten Fahrradfahrt). Südlich der Arnimstraße in St. Gertrud ist eine Montessorischule (30 Minuten Busfahrt, 19 Minuten Fahrradfahrt) und in Schlutup eine Sekundarschule vorhanden (12 Minuten Fahrradweg). In Kücknitz (10 Minuten Busfahrt mit Teilfahrt Shuttle) befinden sich eine Gemeinschaftsschule, ein Gymnasium und ein Ausbildungszentrum.

Grundschüler*innen sind auf den Shuttlebus oder auf das Rad (Radweg zwischen Wald und B75) angewiesen, sodass ein eigenständiger Schulweg ohne „Elterntaxi“ unattraktiv ist. Eine fußläufige Erreichbarkeit von Schulen oder KiTas ist nicht gegeben.

4.2.4 Medizinische Versorgung

Südwestlich entlang der B 75 und angrenzend an den Burgtorfriedhof befindet sich das nächstgelegene Krankenhaus (7 Minuten Autofahrt, 17 Minuten Busfahrt). Allgemeinmediziner / Hausarztpraxen sind in Kücknitz (Mautpflicht im Herrentunnel) nach rund 5 Minuten Fahrzeit und in Schlutup nach 10 Minuten mit dem PKW erreichbar. In Israelsdorf sind die nächsten liegenden Zahnarztpraxen vorhanden. Die nächstgelegene Apotheke kann in der Lübecker Altstadt medizinische Versorgung bieten (16 Minuten Autofahrt, 16 Minuten Busfahrt).

4.2.5 Feuerwehr

Probleme mit der Erreichbarkeit von Notfalldiensten, z.B. aufgrund der Mautstation, sind nicht bekannt. Die nächste Hauptfeuerwache, die Feuerwache 4 Lübeck, befindet sich an der Kaispitze von Schlutup (10 Minuten Fahrtweg), die nächste Freiwillige Feuerwehr ist in Israelsdorf vorhanden (4 Minuten Fahrtweg).

4.2.6 Freizeit, Kultur, Naherholung und Gastronomie

Auf der Herreninsel sind maritime Freizeitnutzungen möglich. Außerdem gibt es angrenzend eine Gaststätte sowie einen Standort der DLRG, wo die Siedlergemeinschaft Räumlichkeiten mitnutzen kann.

Nördlich der B75 sind ein Waldhotel, Sportvereine und eine evangelisch-lutherische Kirche vorhanden. Weitere kulturelle und Freizeit-Angebote im Umfeld sind eine Grenzdokumentationsstationsstätte (Schlutup), ein Industriemuseum und ein Schwimmbad (Kücknitz).

Südwestlich des Untersuchungsraums befindet sich das Waldgebiet Lauerholz. Dieses Naherholungsziel ist fußläufig innerhalb von 13 Minuten erreichbar.

4.3 Zwischenfazit: Erreichbarkeit und Infrastruktur

Bereits der Name „Herreninsel“ beschreibt die stadträumliche Lage des Untersuchungsraumes und seine fehlende Einbindung und Vernetzung mit dem übrigen Siedlungskörper der Stadt Lübeck sowie die eingeschränkte Zugänglichkeit.

Zwar gibt es über die Bundesstraße eine schnelle MIV-Anbindung in die benachbarten Quartiere und die Lübecker Innenstadt, jedoch handelt es sich grundsätzlich um einen abgeschiedenen Standort. Insbesondere Nahversorgungsangebote sowie Kinderbetreuungsmöglichkeiten, welche einen attraktiven Wohnstandort ausmachen, sind fußläufig nicht erreichbar.
Grundsätzlich fördert die stadträumliche Insellage daher die MIV-Nutzung. Es gibt auf der Herreninsel wenig Angebote, sodass für Erledigungen weite Wege zurückgelegt werden müssen. Daher ist aufgrund der eingeschränkten Attraktivität der Busverbindung und den abgelegenen Fuß- und Radwegen, bei gleichzeitig schneller MIV-Anbindung an das überörtliche Straßennetz, grundsätzlich ein hoher MIV-Anteil zu erwarten.

Aktuelle Planungsparadigmen streben eine kompakte und durchmischte Stadt an. Hinsichtlich einer nachhaltigen Wohnraumentwicklung sind Stadtentwicklungsansätze wie die „Stadt der kurzen Wege“ oder auch die „15-Minuten-Stadt“ zu beachten. Diese zielen darauf ab, vorrangig integrierte und gut angebundene (Wohn-)Standorte zu entwickeln und so Verkehr zu vermeiden. Eine möglichst kompakte Stadtentwicklung soll den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) stärken. Auch vor dem Hintergrund des von der Bürgerschaft 2019 ausgerufenen Klimanotstandes sind diese Ansätze einer klimafreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu bevorzugen.

Dem planerischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ sowie den Vorgaben des ISEK 2010 der Hansestadt Lübecks (siehe Kapitel 2.3) stehen die eingeschränkte Erreichbarkeit und geringe Vernetzung mit benachbarten Quartieren, v.a. aber das mangelhafte Angebot an wohnortnahen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten entgegen. Auch mit einer Stärkung der Wohnfunktion auf der Herreninsel werden sich diese Defizite der Erreichbarkeit nicht beseitigen lassen. Es ist kaum zu erwarten, dass sich mit dem vergleichsweise geringen Flächenpotenzial das Versorgungsangebot auf der Herreninsel und in unmittelbarer Umgebung spürbar verbessern lässt.

Somit sprechen insbesondere die Lage- und Versorgungsdefizite gegen eine Weiterentwicklung oder Verdichtung der Wohnfunktion auf der Herreninsel.

5. Weitere umweltrelevante Rahmenbedingungen

5.1 Störfallbetriebe

Im Untersuchungsraum sowie im Umkreis von einem Kilometer befinden sich weder genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG noch sind Achtungsabstände von Störfallbetrieben zu beachten.

5.2 Gerüche

Im Norden der Herreninsel befindet sich das Abwasserpumpwerk Ochsenkopf. Auf dem Gelände werden zum Teil offene Abwasserspeicherbecken betrieben. Zur Kanalnetzbewirtschaftung wird bei intensiven Niederschlägen Abwasser zwischengespeichert. Nach Aussagen der Entsorgungsbetriebe ist eine potenzielle Geruchsbildung stark witterungsabhängig (Niederschlagsintensität, Temperatur, Windrichtung). Der Betrieb dieser Speicher wird langfristig erforderlich bleiben. Den Entsorgungsbetrieben Lübeck liegen bisher keine Geruchsbeschwerden für den Standort vor. Bei zukünftigen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen am Abwasser-Pumpwerk wird darauf geachtet, dass eine Verbesserung hinsichtlich der Eindämmung von Gerüchen erreicht wird. Eine vollständige Vermeidung von Geruchsbeeinträchtigungen ist allerdings nicht zu erwarten.

Ein Fischverarbeitungsbetrieb hat im April 2023 die Tätigkeit am Standort Schlutup eingestellt, sodass hier zukünftig keine Geruchsimmissionen entstehen.

Bezüglich der Geruchsimmissionen kann hier keine abschließende Einschätzung vorgenommen werden, da Gutachten und Messungen für den Untersuchungsraum nicht vorliegen. Vor einer möglichen baulichen Entwicklung wären diese Untersuchungen im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens anzustellen.

5.3 Altlasten und Kampfmittel

Laut der unteren Bodenschutzbehörde (Stand: Juni 2023) gibt es auf der südlichen Herreninsel mehrere Altlastenverdachtsfälle. Im Hauptweg 29 (ehemaliges Bootsreparaturgeschäft) und Am Seglerheim 6 (KFZ-Verwertung) können Verunreinigungen des Untergrunds mit jeweils branchenüblichen Schadstoffen nicht ausgeschlossen werden. Für die gesamte Fläche südlich des Herrentunnels wurden in einer studentischen Arbeit[8] Hinweise auf Altablagerungen genannt, diese konnte die untere Bodenschutzbehörde bei Recherchen jedoch bislang nicht bestätigen. Diese Recherche bezog sich allerdings nur auf die Nutzung „Gewerbe“ und nicht „Wohnen“ (bei Letzterer werden höhere Maßstäbe bzgl. des Schutzgutes Mensch angesetzt). Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens für die drei Verdachtsflächen weiterführende, orientierende Untersuchungen erforderlich, die ggf. Sanierungsmaßnahmen nach sich ziehen könnten.

Die Hansestadt Lübeck ist ein bekanntes Bombenabwurfgebiet gemäß der Kampfmittelverordnung Schleswig-Holstein vom 07.05.2012. Vor der Durchführung von Baumaßnahmen sind in

[8] Kühn 2016: Wohnen am Seehafen? Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck. Bachelorarbeit zur Erlangung des Grades Bachelor of Science an der HafenCity Universität Hamburg, Hamburg

Abstimmung mit dem Kampfmittelräumdienst ggf. Erkundungs- und Räumungsmaßnahmen durchzuführen.

5.4 Hochwasserschutz

Bei Regenereignissen fließt das Niederschlagswasser oberflächig in Richtung Trave ab. Es gibt keine wasserstauenden Senken im Untersuchungsraum. (Quelle: Digitaler Atlas Nord- Starkregen in Lübeck)

Der östliche Teil des Untersuchungsraums liegt in dem potenziell signifikanten Hochwasserrisikogebiet an der Küste (siehe Abb. 8). Südlich des Hauptweges befinden sich Flächen, welche häufig überschwemmt werden. Aufgrund der topografischen Lage der Herreninsel und fehlenden technischen Hochwasserschutzanlagen, kann es regelhaft alle 20 Jahre zu Überschwemmungen im bestehenden Siedlungsbereich von bis zu 1 m Höhe kommen (HW 20). Alle 200 Jahre können südlich des Hauptweges Hochwasser bis zu 2 m Höhe auftreten. Im HW 200-Fall würden die Hochwasser bis nördlich des Hauptweges reichen und somit ca. 1/3 des Untersuchungsraums betreffen.

Bei einer möglichen städtebaulichen Entwicklung des Untersuchungsraums sind diese Überschwemmungsbereiche im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Die Hochwasserlinie ist ein statistisch geglätteter Mittelwert vergangener Hochwasserereignisse. Daher ist der Meeresspiegelanstieg, der bis zum Jahr 2100 durch das Abschmelzen der Pole zwischen 25 und 100 cm nach fachplanerischem Konsens zu erwarten ist, nicht berücksichtigt. Auch über den Prognosezeitraum hinaus wird sich der Meeresspiegelanstieg fortsetzen. Aufgrund des erwarteten Meeresspiegelanstiegs werden die bereits heute gefährdeten Bereiche häufiger und weitere Bereiche zusätzlich als gefährdet einzustufen sein. Inwieweit dieser Anstieg der Hochwasserlinie, der mit erheblichen Vorhersageungenauigkeiten behaftet ist, in städtebaulichen Zielvorstellungen der Gemeinde Eingang finden kann, unterliegt zum jetzigen Zeitpunkt damit der kommunalen Planungshoheit.

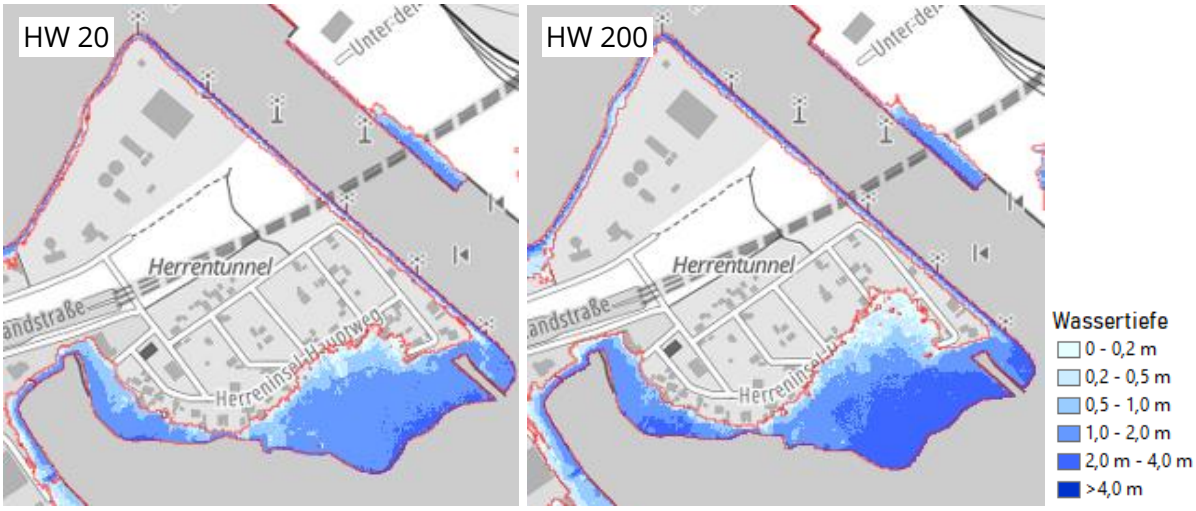


Abbildung 8 Ausschnitt Hochwassergefahrenkarte HW 20 und HW 200, Stand 2019 (Quelle: https://umweltanwendungen.schleswig-holstein.de/webauswertung/q/5HPGowaWSmg18Od8SJDRf7, bereitgestellt durch das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur)

5.5 Zwischenfazit: Umweltrelevante Aspekte zum Wohnen auf der Herreninsel

Die genannten umweltrelevanten Aspekte stehen einer Wohnentwicklung und den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung nicht entgegen.
In den betroffenen Bereichen schränken die Belange des Hochwasserschutzes eine städtebauliche Entwicklung ein. Generell sind Siedlungserweiterungen in hochwassergefährdeten Gebieten vor dem Hintergrund des Klimawandels kritisch zu sehen. Mögliche Altlasten oder Bodenbelastungen sind im Rahmen von weiteren Planungsprozessen zu prüfen.

6. Gesamtbewertung

Bei der Fragestellung nach der Eignung der Herreninsel als Wohnstandort stehen sich die Belange der Siedlergemeinschaft und der Hafenwirtschaft gegenüber. Die Siedlergemeinschaft setzt sich aktiv für den Erhalt der Wohnsiedlung ein. In erster Linie handelt es sich jedoch um eine stadtplanerische Fragestellung.

Die Wohnnutzung auf der Herreninsel ist mit den geltenden Rahmenbedingungen der Hafenentwicklung gemäß Hafenentwicklungsplan 2030 vereinbar und langfristig möglich. Nutzungskonflikte zwischen Siedlungs- und Hafengebiet werden sich aber durch eine Ausweisung als Wohngebiet ergeben, wenn die Hafenentwicklung in Richtung einer Nachtnutzung im Bereich Dänischburg / Siems fortschreiten sollte.

6.1 Überblick Kriterien

Die vorangegangene Untersuchung zeigt Kriterien auf, anhand derer eine Wohnnutzung auf der Herreninsel bewertet werden kann. Die Gemengelage mit dem durch die Hafenbetriebe geprägten Umfeld ist nicht als gesundheitsschädigend zu bewerten und eine Wohnnutzung daher rechtlich nicht grundsätzlich auszuschließen (vgl. Kapitel 3.6 und 5.5). Ein hartes Ausschlusskriterium, welches das Wohnen auf der Herreninsel verhindert, besteht somit nicht.

Eine Wohnnutzung auf der Herreninsel ist somit planungsrechtlich zulässig, aber nicht mit heutigen nachhaltigen Planungsparadigmen und übergeordneten Planungszielen der aktuellen Stadt- und Siedlungsentwicklung sowie den planerischen Zielsetzungen der Hansestadt Lübeck vereinbar (vgl. Kapitel 2.3 und 2.4)

Ob die in den vorhergehenden Kapiteln diskutierten Kriterien eher für eine Wohnnutzung oder für eine alternative Nutzung auf der Herreninsel sprechen bzw. sich dazu neutral verhalten, soll die folgende Übersicht aufzeigen. Je Kapitelabschnitt wurde eine Einordnung von zwei Aussageschwerpunkte (xx) innerhalb der drei Spalten vorgenommen.

Tabelle 2: Eignungstendenz bezüglich der Wohnnutzung oder Nicht-Wohnnutzung nach Kapitelabschnitten. (Quelle: eigene Darstellung)

Kriterien nach Kapitelabschnitten	Wohnen	neutral	Nicht-Wohnen
Ausgangslage	x	x	
Planungsrechtliche Vorgaben		x	x
Konfliktanalyse Hafennähe		x	x
Anbindung und Erreichbarkeit		x	x
Umweltrelevante Rahmenbedingungen		xx	

Diese Übersicht zeigt, dass sich ein Großteil der untersuchten Rahmenbedingungen neutral oder negativ zu einer Wohnnutzung verhält. Damit verdichten sich die oben erläuterten Aussagen.

Welche konkreten Kriterien eine Wohnnutzung begünstigen oder dieser entgegenstehen, welche Konsequenzen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel für die Hansestadt Lübeck

haben kann und welche Maßnahmen ggf. für die planungsrechtliche Umsetzung der Wohnnutzung erforderlich sein können, soll die nachfolgende Übersicht zeigen:

Tabelle 3: Gründe für und gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel sowie dafür erforderliche Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung)

Folgende Kriterien sprechen für eine Entwicklung der Wohnnutzung auf der Herreninsel:	
Historische Kontinuität und Identität als Wohnstandort	• Auf der Herreninsel wird seit rund 75 Jahren gewohnt. • Es handelt sich um eine interessante Wohnlage mit Wasserbezug und dörflichem Charme bei gleichzeitig schneller (MIV-)Anbindung in die Innenstadt.
Planungsrechtliche Vorgaben	• Die Herreninsel befindet sich innerhalb der Siedlungsachse. Eine weitere Qualifizierung als Wohnstandort wäre daher mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.
Folgende Kriterien sprechen gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel, wären jedoch mit entsprechenden Maßnahmen zu beheben:	
Hafenentwicklung und Lärm	• Die Lärmwerte für Wohngebiete werden im Bestand und in der Planung des HEP 2030 leicht überschritten, befinden sich jedoch unter Berücksichtigung der historischen Gemengelage noch in einem der Abwägung zugänglichen Rahmen. • Sollte eine Entscheidung für die Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel fallen, so wäre diese planungsrechtlich zu sichern (konkrete Bauleitplanung / Bebauungsplan). • Im Rahmen der konkreten Bauleitplanung ist ein Lärmgutachten zu erstellen, welches sämtliche aktuellen Lärmwerte (auch Freizeitlärm) überprüft. • Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind dann ggf. Schallschutzmaßnahmen zu bestimmen und festzusetzen. Lärmminderungsmaßnahmen im Hafengebiet bzw. der Hafenbetriebe behindern die Hafenwirtschaft. Schallschutzmaßnahmen auf der Herreninsel (z.B. Zonierung, Grundrissgestaltung, Laubengänge etc.) sind daher zu bevorzugen.
Einbindung und Erreichbarkeit	• Die ÖPNV-Anbindung kann durch Erhöhung der Bus-Taktung der städtischen Verkehrsbetriebe verbessert werden. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten für die Verkehrsbetriebe.
Umwelt und sonstige Immissionen	• Gemäß den vorliegenden Untersuchungen wird nicht von einer Überschreitung der Geruchs- und Lichtimmissionswerte für eine Wohnnutzung ausgegangen. • Die Einhaltung der Grenzwerte von Geruchs- und Lichtimmissionen wäre – sollte eine Verfestigung der Wohnnutzung beschlossen werden – ebenfalls im Rahmen einer konkreten Bauleitplanung zu überprüfen.

- Im Bereich der Lichtimmissionen sind ggf. entsprechende Festsetzungen und Maßnahmen (z.B. Gebäudeorientierung) zu bestimmen und zu treffen.
- Bezüglich der Geruchsimmissionen sind ggf. Minderungsmaßnahmen bei den emittierenden Betrieben umzusetzen. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten für die Entsorgungsbetriebe.
- Mögliche Bodenfunde im Bereich Altlasten und Kampfmittel sind im Rahmen einer konkreten Bauleitplanung zu überprüfen und ggf. vor Baubeginn durch den/die Projektentwickler*in zu bearbeiten.
- Die Belange des Hochwasserschutzes wären im Falle der verbindlichen Bauleitplanung zu überprüfen, ggf. wären in Teilbereichen Festsetzungen zum Ausschluss des Wohnens zu treffen bzw. weitere Maßnahmen für den Hochwasserschutz erforderlich, die wiederum zusätzlichen Flächenbedarf hervorrufen. Der Bau und die Unterhaltung der Schutzmaßnahmen verursachen zusätzliche Kosten. Bei Eignung des Standortes für eine potenzielles Sturmflutwehr zum Schutz der binnenseitigen Siedlungsflächen entstehen zusätzliche Flächenbedarfe.

Folgende Kriterien sprechen gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel; Auswirkungen lassen sich nur schwer mindern. Entsprechende Konsequenzen sind nach politischem Beschluss hinzunehmen:

Hafenentwicklung und Lärm	• Durch eine mögliche Nachtnutzung oder Intensivierung der Hafennutzung über die Annahmen des HEP 2030 hinaus, verschärft sich die heutige Gemengelage im Bereich der Mittelhäfen im Falle einer Verfestigung der Wohnnutzung zu einem Nutzungskonflikt, der nur schwer durch Auflagen und Schutzmaßnahmen zu lösen sein wird.
Einbindung und Erreichbarkeit	• Wohnungsnahe Angebote zur Nahversorgung, Grundschulen und Angebote zur Kinderbetreuung sind nicht vorhanden und könnten aufgrund der isolierten räumlichen Lage und dem begrenzten Einzugsbereich wirtschaftlich kaum tragfähig betrieben werden. • Eine Verbesserung des heute mangelhaften Angebotes an sonstigen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten wie z.B. der medizinischen Versorgung, Freizeit- und Kulturangeboten, welche einen guten Wohnstandort ausmachen, ist aufgrund der Insellage ebenfalls nicht zu erwarten. • Eine Verbesserung der Anbindung für den nichtmotorisierten Verkehr ist aufgrund stadträumlicher Hürden wie der Trave und der Bundesstraße nicht möglich. • Dem planerischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ und der Vermeidung von Verkehren (insbesondere MIV) stehen die eingeschränkte Erreichbarkeit und fehlende Vernetzung mit benachbarten Quartieren entgegen. Es ist zu befürchten, dass der

Pkw das dominante Verkehrsmittel wird, und damit eine eigenständige Mobilität für alle Altersschichten unmöglich wird („Elterntaxi“).

6.2 Planerische Empfehlung

Für die planerische Bewertung der Eignung der Herreninsel als Wohnstandort sind aus Sicht des Gutachters die Kriterien „Konfliktanalyse Hafennähe“ sowie „Anbindung und Erreichbarkeit“ (siehe Abbildung 9) in Anlehnung an die Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung (siehe Kapitel 2) ausschlaggebend.

Die schädlichen Umwelteinwirkungen (hier insb. Lärmimmissionen) können anhand von gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten bewertet werden (siehe insb. Kapitel 3.3 - 3.5). Kriterien wie die stadträumliche Anbindung eines Wohnstandortes lassen sich nicht nach Grenzwerten bemessen, sondern sind unter stadtplanerischen Aspekten abzuwägen.

Der Wohnstandort Herreninsel ist aktuell mit den Anforderungen einer nachhaltigen Stadt- und Wohnraumentwicklung nur bedingt bis nicht vereinbar. Insbesondere die fehlende Infrastruktur wie Kinderbetreuungs- und Schulangebote, als auch die fehlende Nahversorgung sind schwerwiegende Defizite, die kaum mit vertretbarem Aufwand behoben werden können (siehe Tabelle in Kapitel 6.1). Wäre nicht bereits eine begrenzte Wohnnutzung am Standort vorhanden, würde man diesen als zukünftiges Wohngebiet nicht in Erwägung ziehen.

Aus planerischer Sicht wird daher eine Entwicklung der Herreninsel als Wohnstandort nicht empfohlen.

Erst nachrangig kann damit auch ein möglicher Nutzungskonflikt zwischen Herreninsel und der Hafenentwicklung gelöst werden. Im Falle eines nächtlichen Hafenbetriebs im Bereich Dänischburg / Siems wären erforderliche Schallschutzmaßnahmen dann im Wesentlichen nur auf das benachbarte Wohn- und Mischgebietsquartier an der Siemser Landstraße abzustellen.

6.3 Alternative Nutzungsmöglichkeiten auf der Herreninsel

Da die Hansestadt größtenteils Flächeneigentümerin ist, besteht direkter Zugriff auf die Flächen. Die Umsetzbarkeit von alternativen Nutzungen wird damit – anders als in vielen anderen Bereichen – nicht durch eine heterogene Eigentümerstruktur erschwert.

Eine Nachnutzung der Herreninsel sollte geringere Schutzanforderungen hinsichtlich des Hafenlärms aufweisen und kein dauerhaftes Wohnen umfassen. So würde der nahe Hafenbereich weniger in seiner zukünftigen Entwicklung eingeschränkt und damit die Umsetzungschancen für eine perspektivische Nachtnutzung im Hafen steigen.

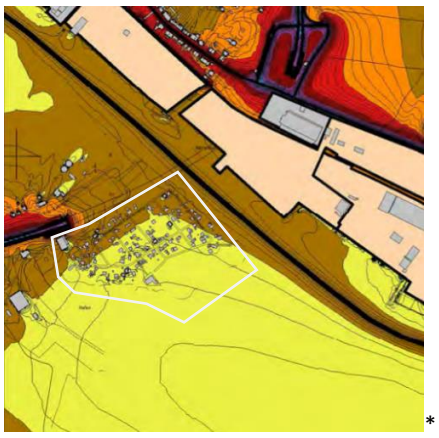
Für alternative Nutzungskonzepte liegt ein Wasserbezug auf der Hand und kann bestehende Einrichtungen wie den Sportboothafen und die Marina am Stau einbinden und damit ggf. stärken.

Auch Hotelnutzungen oder ein maritimes Feriendorf mit Bootsliegeplätzen sind denkbare touristische Bausteine eines zukünftigen Nutzungskonzeptes für die Herreninsel. Eine Fokussierung auf Naherholung erscheint sinnvoll, wird jedoch durch die abgeschiedene Lage eingeschränkt.

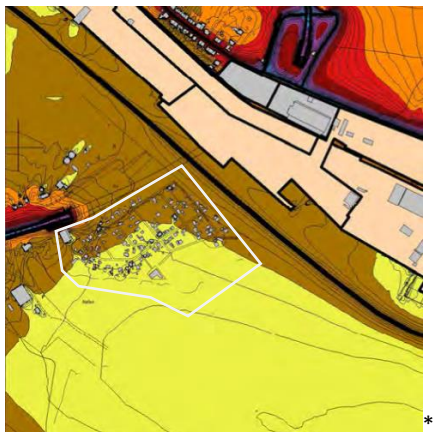
Zudem ist die Herreninsel aufgrund ihrer Lage und ihrer natürlichen Ausstattung auch optimal geeignet als Fläche für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen. Eine solche Nutzung würde zudem die Eignung der Flächen für die naturnahe Erholung stark verbessern.

Im besten Fall sollte eine Nachnutzung gewählt werden, die für die verbliebenen Bewohner*innen der Herreninsel gute Wohnbedingungen beibehält.

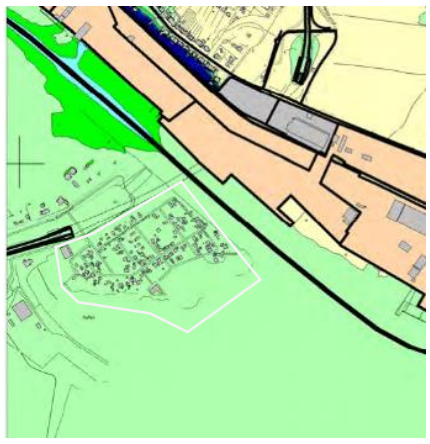
Anlage 1: Rasterlärmkarten Ausschnitt Herreninsel



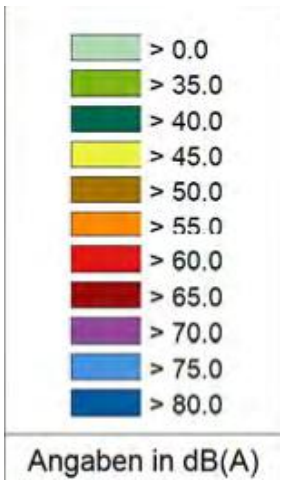
Gesamtverkehrslärm tags, Analysezustand 2015 *



Gesamtverkehrslärm tags, Prognose HEP 2030 *

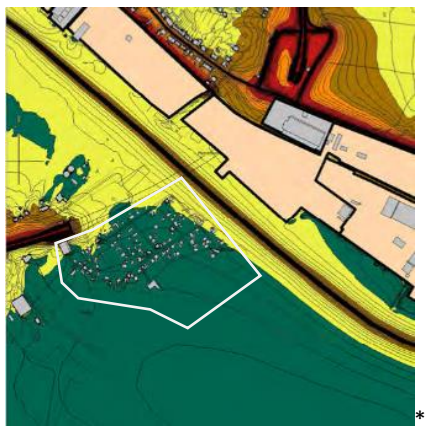


Gesamtverkehrslärm tags, Veränderungen

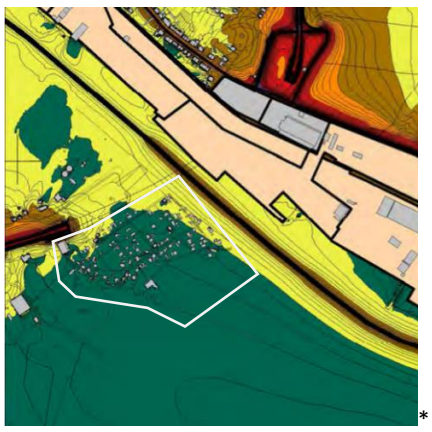


*Legende

Analysezustand + Prognose



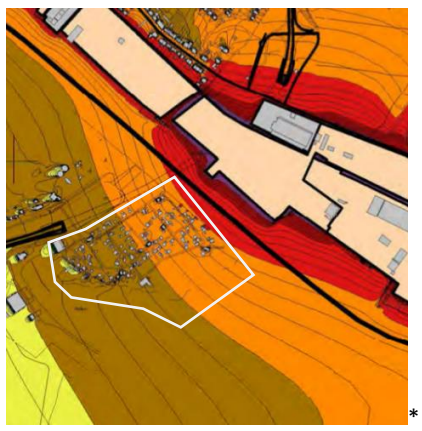
Gesamtverkehrslärm nachts, Analysezustand 2015 *



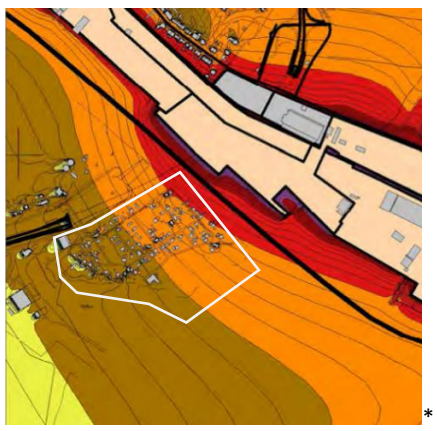
Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030 *

TOP 4.1

Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030

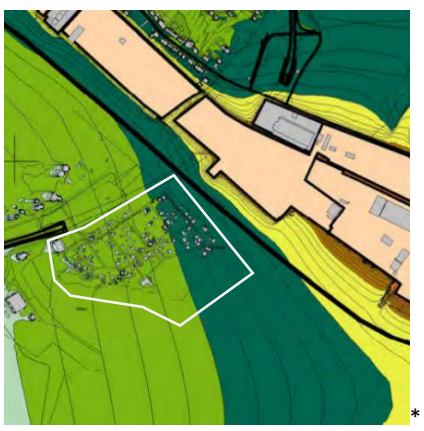


Anlagenlärm tags, Analysezustand 2015 *

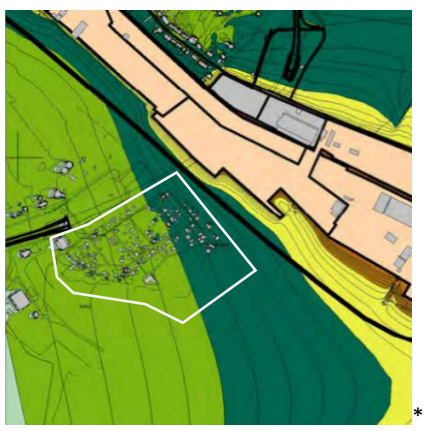


Anlagenlärm tags, Prognose HEP 2030 *

Anlagenlärm tags, Veränderungen

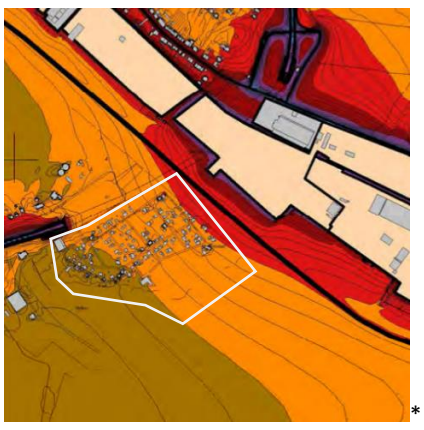


Anlagenlärm nachts, Analysezustand 2015 *

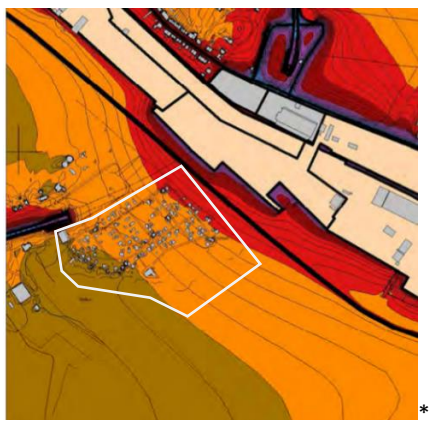


Anlagenlärm nachts, Prognose HEP 2030 *

Gesamtanlagenlärm nachts, Veränderungen

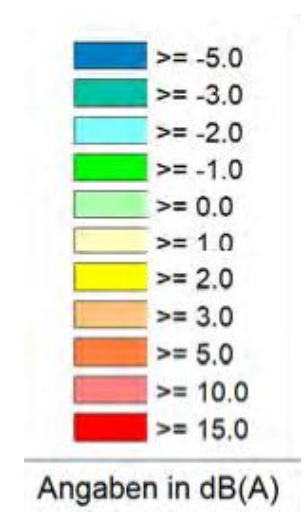


Gesamtlärm tags, Analysezustand 2015 *

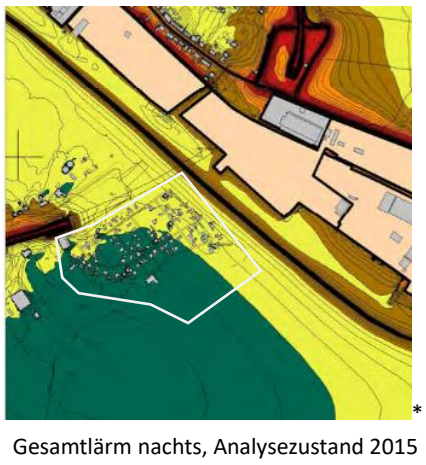


Gesamtlärm tags, Prognose 2030 *

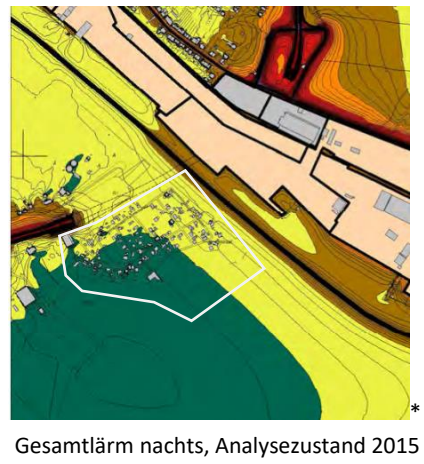
Gesamtlärm tags. Veränderungen



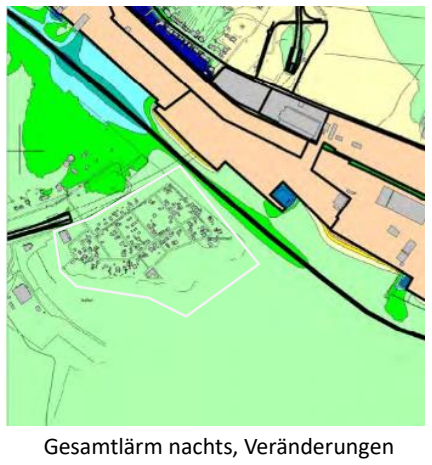
Legende Veränderungen



Gesamtlärm nachts, Analysezustand 2015 *



Gesamtlärm nachts, Analysezustand 2015 *



Gesamtlärm nachts, Veränderungen

(Quelle: Schalltechnische Untersuchung zum Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck, Stand: 07.01.2020, Bearbeitung: LAIRM CONSULT GmbH aus Bargteheide)

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13415
öffentlich

Lübeck, 25.06.2024

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

5. Regionaler Nahverkehrsplan - Verkehrswendeszenario

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.07.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.10.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.10.2024	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.10.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Derzeit wird der 5. Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) erstellt und in den politischen Gremien behandelt. Dieser schreibt den 4. RNVP nur zum Teil fort, entwickelt ihn aber in einem Kernpunkt auch komplett neu – nämlich dem Busliniennetz. Es soll hierdurch der Weg frei gemacht werden für fundamentale Verbesserungen im ÖPNV. Dies soll insbesondere durch sogenannte „Pull-Maßnahmen“ erfolgen – also Maßnahmen, die durch verbesserte Angebote Menschen dazu bewegen, den Umweltverbund stärker als bisher zu nutzen. Dazu wurden in den letzten Jahren bereits erste Schritte umgesetzt, wie z.B. die Anbindung des Bahnhaltepunktes Moisling, die Einführung des „Lübeck-Takts“ auf einigen ausgewählten Hauptrelationen oder die Angebotserweiterung der Linie 40 entlang der Lübecker Bucht.

Bericht:

Verfahren

In der VO 2020 / 09617 sowie der VO 2021 / 10558-08-01 wurden für den neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und den 5. RNVP folgende Rahmenbedingungen in einem Grundlagenbeschluss gestellt:

- den Modal Split für ÖPNV gemäß Grundlagenbeschluss für den Verkehrsentwicklungsplan von derzeit 11 % auf 20 % zu erhöhen
- Einrichtung von 10-Min.-Taktachsen („Lübeck-Takt“)
- Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF)

Das im Rahmen des RNVP erstellte neue Busnetz soll zudem Eingang in den VEP finden, der ein integriertes Zielkonzept für alle Verkehrsträger darstellt und derzeit ebenfalls erstellt wird.
Da absehbar war, dass mit dem neuen Busnetz für den 5. RNVP der Modal-Split-Zielwert von 20 % noch nicht erreicht wird, wurde ein Zusatzauftrag an das Planendenkonsortium (Ramboll, GGR und Urbanus) erteilt. Im Rahmen eines „Verkehrswendeszenarios“ sollte aufgezeigt werden, ob und wie mit einem reinen Busverkehrssystem der Zielwert von 20 % erreichbar ist. Maßgabe sollte dabei allerdings sein, dass der Zielwert nicht zwingend mit allen Mitteln erreicht werden soll, sondern nur Maßnahmen zum Tragen kommen, die fachlich vertretbar sind und in einem angemessenen Nutzen-Kosten-Verhältnis stehen. Es sollte damit also letztlich auch die Frage beantwortet werden, welchen Modal-Split-Anteil man realistischer Weise erreichen kann.

Methodik und Zielnetz

Das Busnetz des Verkehrswendeszenarios stellt keine reine Fortentwicklung des neuen Netzes aus dem 5. RNVP dar, sondern enthält auch weitere grundlegende Neuerungen.

Analog zu den Betrachtungen für eine mögliche Straßenbahn wurden die größten Nachfragepotentiale zwar vor allem auf den Radialkorridoren zur Innenstadt ermittelt. Durch die Weiterentwicklung konnte aber auch verdeutlicht werden, dass in Lübeck mehrere tangentiale Achsen bestehen, auf denen sich ein dichtes Angebot mit Takten von 10 Minuten und dichter aus Nachfragesicht als zielführend erweist und aus Kapazitätsgründen auch notwendig ist. Auch eine Entzerrung der Fahrgastströme durch Expressfahrten bietet sich aufgrund der teils polyzentrischen Anordnung von Nachfrageschwerpunkten an und wird im Konzept daher für einzelne Abschnitte empfohlen.

Dieses Zielnetz wurde iterativ erstellt und erzielt eine möglichst optimale Balance zwischen Leistungsausweitungen und Fahrgastwachstum. Verkehre wurden auf den einzelnen Trassen so lange verdichtet, bis bei der Überprüfung der Nachfrageeffekte mit dem städtischen Verkehrsmodell eine Sättigung feststellbar war, bei der trotz höherem Takt keine Fahrgaststeigerung mehr eingetreten ist.

Das entwickelte Zielnetz aus Metrobussen, Expressbussen und weiteren Linien ist der Abb. 1 zu entnehmen, soll an dieser Stelle aber nicht näher beschrieben werden. Grund ist, dass das Verkehrswendeszenario einen eher theoretischen Ansatz darstellt, der aufzeigen soll, ob die Ziele für den ÖPNV in Lübeck erreichbar sind. Eine mittelfristige Umsetzung ist nicht realistisch. Als ersten wirksamen Schritt zu einer Verkehrswende ist zunächst das neue Netz für den 5. RNVP zu beschließen.

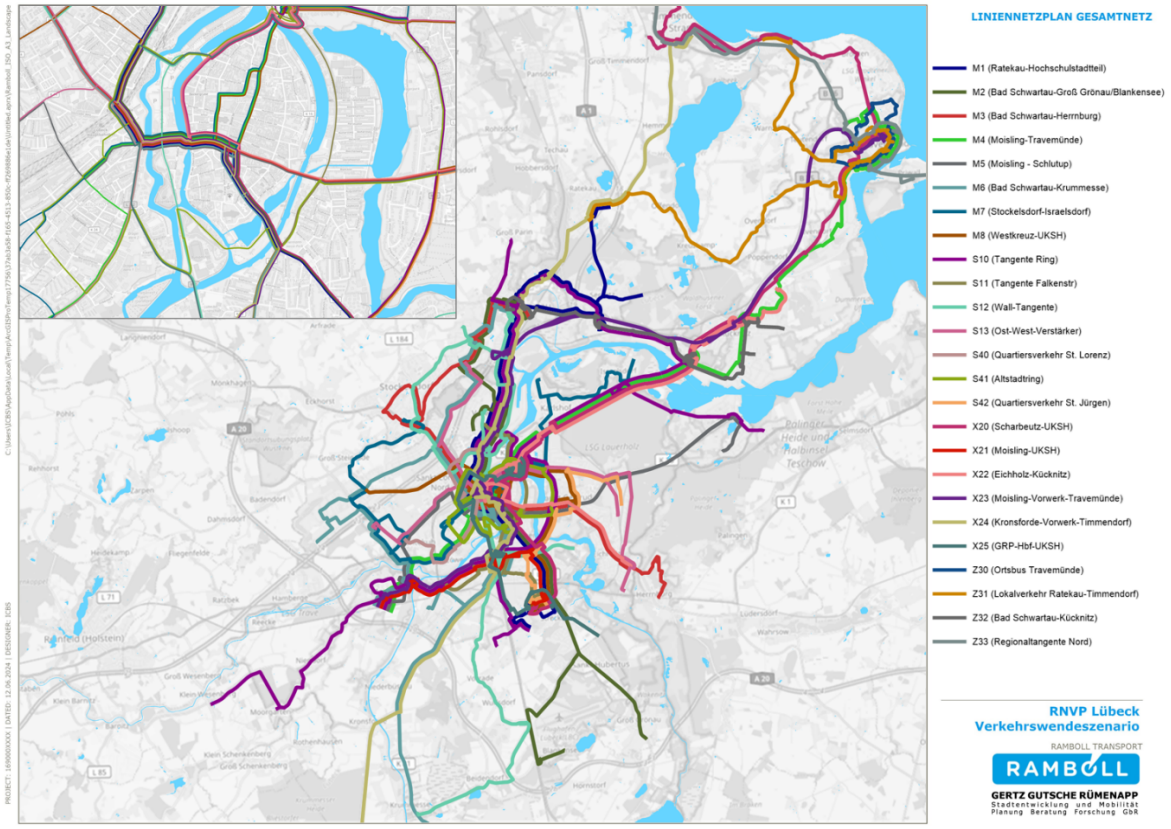


Abbildung 1: Zielnetz

Die dargestellten Maßnahmen würden zu einer beachtlichen Steigerung der täglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege von derzeit 73.300 auf 103.500 im Lübecker Binnenverkehr und von derzeit 194.732 auf 242.063 in der gesamten Region Lübeck (Bedienungsgebiet von SWL Mobil) führen. Der Modal-Split-Anteil kann dadurch auf 16 % erhöht werden. Die dafür zurückgelegten Wagenkilometer steigern sich dabei allerdings um 117 % auf 67.000 km. Es müssen demnach im Vergleich zu heute voraussichtlich mehr als doppelt so viele Busse und Fahrer:innen eingesetzt werden. Dies verdeutlicht, dass bezogen auf die Fahrgaststeigerungen stets überproportional viel Mehrleistung erbracht werden muss. Demnach würde bereits eine Steigerung des Modal-Split-Anteils auf 16% erhebliche Aufwendungen notwendig machen – bei einer nur beschränkten Aufnahmefähigkeit des Netzes für weitere Verkehre.

Begrenzende Faktoren des Szenarios

Wie dargestellt lag auch beim Verkehrswendeszenario der Fokus rein auf sog. „Pull-Maßnahmen“. Flankierende Maßnahmen bei anderen Verkehrsträgern, die den Busverkehr stärken, wurden nicht unterstellt (Bsp. Mobilitätsstationen). Auch könnten beispielweise Veränderungen beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) durch Änderung der Fahrgeschwindigkeiten, Fahrspuren oder Fahrmöglichkeiten, eine Erhöhung von Parkgebühren oder eine Konzentration des Parkens an dezentraleren Orten („Push-Maßnahme“) dazu führen, dass das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV sich verändert und noch mehr Menschen bereit sind, Teile ihrer Wege mit dem ÖPNV abzuwickeln. Derartige Maßnahmen wirken sich erwiesenermaßen positiv auf die Nutzung des Umweltverbundes aus, sind aber aus Sicht der Stadtplanung derzeit politisch konfliktbehaftet und nicht lohnenswert: Bereits mit den Angebotsmaßnahmen des Verkehrswendeszenarios ist die Auslastung der Busse im Zulauf auf die Innenstadt sehr hoch. Weitere Fahrgäste können nur in einem begrenzten Rahmen aufgenommen werden. Dem Einsatz weiterer Busse stehen die Streckenkapazitäten, insbesondere in der Innenstadt, entgegen. Eine weitere Belegung der Innenstadtstrecken ist nur schwer vorstellbar. Mehr Busverkehr als im Verkehrswendeszenario unterstellt kann die Innenstadt ohne erhebliche bauliche Eingriffe (z. B. eine zusätzliche Querung der Stadttrave) nicht aufnehmen.

Ab einem gewissen Grad kann sich der Busverkehr auch städtebaulich negativ auswirken, wenn ein dichter Busverkehr zusätzliche trennende Wirkungen entfalten oder lange Mehrfach-Bushaltestellen das Stadtbild negativ beeinflussen.

Eine Erhöhung der Kapazitäten ist grundsätzlich durch den Einsatz von Doppelgelenkbussen denkbar. Der Einsatz dieser Fahrzeuge hätte ebenfalls erhebliche Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur zur Folge (z. B. Gewährleistung der Kurvenradien, längere Haltestellen etc.). Die Kapazität des ÖPNV ist auf einigen Hauptachsen zur Hauptverkehrszeit daher nur noch bedingt aufnahmefähig für weitere Fahrgäste, wenn nur normale Gelenkbusse eingesetzt werden können.

Zusammenspiel 5. RNVP (VO/2024/13416), „Verkehrswendeszenario“ und Potenzialanalyse Straßenbahn (VO/2024/13418)

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass grundsätzlich eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV auch mit reinen Angebotsverbesserungen im Busverkehr erzielbar ist. Der Modal-Split-Anteil von 16 % ist allerdings wahrscheinlich nicht steigerbar. Somit ist der 20 %-Zielwert mit einem reinen Busverkehrssystem nicht erreichbar.

Das parallel bearbeitete Straßenbahngutachten kommt in der aufgezeigten Form mit den vier unterstellten Straßenbahnlinien und Busergänzungsnetz auf einen ÖPNV-Modal-Split-Anteil nach Wegen von 15,4 %. Nicht zuletzt aufgrund dieses unerwartet geringen Wertes empfiehlt die Verwaltung, keine weiteren Schritte Richtung Straßenbahn zu verfolgen (vgl. VO 2024 13418).

Aber sollte damit das Verkehrswendeszenario jetzt so umgesetzt werden? Das Szenario stellt den abstrakten Nachweis dafür dar, wie weit man mit einem Busnetz in Lübeck kommen kann. Auf dem Weg hin zu einem optimalen Bussystem wird empfohlen, zunächst das im Rahmen des 5. RNVP entwickelte Netz umzusetzen. Danach können sukzessive weitere Schritte im Sinne des Verkehrswendeszenarios angegangen werden. Ob es möglich ist, 20 % Modal-Split-Anteil für den ÖPNV in Lübeck letztlich zu erreichen, ist derzeit damit aber offen.

Nicht zuletzt deswegen ist seitens der Verwaltung geplant, auch zusätzliche Anstrengungen in Richtung einer Regio-S-Bahn zu unternehmen.

Anlagen:

Anlage 1: Verkehrswendeszenario

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

5. RNVP Verkehrswendeszenario

5. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

Verkehrswendeszenario

5. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck - Verkehrswendeszenario

Auftraggeberin

Hansestadt LÜBECK
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 10-12
23552 Lübeck

Auftragnehmerin

Bearbeiter:
Gerald Hamöller, Ramboll Deutschland GmbH
Ben-Thure von Lueder, Gertz Gutsche Rümenapp - Stadtentwicklung und Mobilität GbR

Lübeck, 14.06.2024

Inhalt

Abbildungsverzeichnis 4

Tabellenverzeichnis 4

1. Einleitung 5

2. Methodik 7
2.1 Setzung der Rahmenbedingungen 7
2.1.1 Maximalbelegung von Streckenabschnitten 7
2.1.2 Netzhierarchie und Netzabdeckung 9
2.2 Aufbau Basisnetz 10
2.3 Iterative Weiterentwicklung mit Ergänzungsbausteinen 10
2.4 Ergebnisse der Weiterentwicklung 12

3. Infrastruktur- und Beschleunigungsmaßnahmen 15

4. Verkehrswendeszenario für den ÖPNV 17
4.1 Metrobus 19
4.2 Stadtbus 20
4.3 Expressbus 22
4.4 Lokalverkehr 22

5. Abgleich zum Zielnetz Straßenbahn 24

6. Fazit 26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Prozess Verkehrswendeszenario 7

Abbildung 2 Lage der akzentuierten tangentialen Umsteigehaltestellen und der Zentralhaltestelle 13

Abbildung 3 Fahrzeiten Stammstrecke 15

Abbildung 4 Liniennetzplan Gesamtnetz 19

Abbildung 5 Liniennetzplan Metrobusse 20

Abbildung 6 Liniennetzplan Stadtbusse 21

Abbildung 7 Liniennetzplan Expressbusse 22

Abbildung 8 Liniennetzplan Lokalverkehr 23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Maximalbelegung von Streckenabschnitten im Innenstadtkern 8

Tabelle 2 Reduktionspotentiale auf Abschnitten 16

Tabelle 3 Vergleich Verkehrswendeszenario Vergleichsfall 17

Tabelle 4 Vergleich Verkehrswendeszenario und Zielnetz Straßenbahn 24

1. Einleitung

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit einem Grundsatzbeschluss (VO/2021/10558) Ziele für die Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans festgelegt.
Der Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl der Lübeckerinnen und Lübecker soll gemessen an den Hauptwegen von z. Zt. 11 % auf 20 % und gemessen an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive von z. Zt. 27 % auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigen. Erste Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV wurden mit der Einrichtung des Haltepunkts Lübeck-Moisling, dessen Einbindung in den ÖPNV und der Einführung starker Taktachsen auf ausgewählten Relationen bereits umgesetzt.

Im 5. Regionalen Nahverkehrsplan werden weitere Maßnahmen benannt und durch die Einführung eines integrierten Taktfahrplans wird eine Basis für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Netz geschaffen.

Im Rahmen der Erstellung des 5. RNVP stellte sich jedoch heraus, dass mit einer nur begrenzten Ausweitung des Leistungsvolumens auch nur begrenzte Nachfragesteigerungen erzielbar sind und der angestrebte Modal-Split noch nicht erreicht wird.

Da höhere Nachfragesteigerungen erheblich mehr Verkehrsleistung benötigen und hierfür auch zusätzliche Infrastruktur- und Personalbedarfe entstehen, ist eine Umsetzung weitreichenderer Maßnahmen in der Laufzeit des 5. RNVP nicht realistisch.

Dennoch soll dieser RNVP einen ersten Schritt zu einer Verkehrswende in der Hansestadt Lübeck darstellen und die Basis für ein zukünftiges ÖPNV-Netz bilden. Daher wurde zusätzlich ein Verkehrswendeszenario für den öffentlichen Verkehr aufgesetzt. Dieses lässt die Erkenntnisse aus dem 5. RNVP einfließen und baut auf den vorgeschlagenen Ansätzen weiter auf. Zusätzlich wurden die Erkenntnisse der separaten Untersuchung für ein eigenständiges Straßenbahnnetz in der Hansestadt Lübeck einbezogen. Aus dieser Untersuchung konnten u. a. Kennzahlen zu Potentialen und Kapazitätsbedarfen der Verkehrsachsen in Lübeck übernommen werden.

Im Verkehrswendeszenario soll unter Berücksichtigung begrenzender Rahmenbedingungen untersucht werden, wie weit der Modal-Split-Anteil des ÖPNV durch den Ausbau des Busangebots erhöht werden kann. Um kein rein theoretisches Szenario entstehen zu lassen, wurden begrenzende Kriterien festgelegt und dokumentiert, z. B. zur maximalen Belastung bestimmter Straßenabschnitte im Busverkehr.

Zudem wurde das Verkehrswendeszenario als eigenständiges Szenario gerechnet, in welchem nur Maßnahmen im ÖPNV unterstellt werden. Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr oder im MIV wurden nicht unterstellt, um die Auswirkungen nicht durch Wechselwirkungen zu verfälschen. Ein übergreifender Zielentwurf für alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung aller Wechselwirkungen entsteht somit sinnvollerweise erst im

Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans, in welchen die Ergebnisse des Verkehrswendeszenarios einfließen.

Aus den Ergebnissen des Verkehrswendeszenarios kann abgeleitet werden, inwieweit die gewünschte Verkehrswende rein durch Angebotsmaßnahmen im Busverkehr erzielt werden kann oder ob weitere Maßnahmen notwendig sind. Hierbei soll insbesondere auch ein Abgleich mit den Ergebnissen des Teilgutachtens für ein eigenständiges Straßenbahnnetz in Lübeck erfolgen, für das bereits konkrete Aufwands- und Nachfragedaten ermittelt wurden.

2. Methodik

Im Vorgriff auf die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans und der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans wurde mit der Aufstellung eines regionalen, multimodalen Verkehrsnachfragemodells ein Werkzeug geschaffen, mit dem die Auswirkungen von veränderten oder neuen Angeboten im ÖPNV transparent und vergleichbar bewertet werden können. Mit dem Verkehrsmodell kann die Zielerreichung sowohl für kurzfristige als auch langfristige Maßnahmenansätze geprüft werden.

Die Erstellung des Verkehrswendeszenarios erfolgte modellunterstützt in mehreren Schritten, die nachfolgend beschrieben werden:

Abbildung 1 Prozess Verkehrswendeszenario

2.1 Setzung der Rahmenbedingungen

Wie bereits einleitend beschrieben, soll das Verkehrswendeszenario hinreichend realistisch umsetzbar sein und die Erkenntnisse vorliegender Gutachten aufgreifen. Zudem soll das Verkehrswendeszenario maximal einfach gestaltet sein, um einfache Analysen und Rückschlüsse zu ermöglichen. Weiterhin soll das Netz eine Anpassungsfähigkeit für mögliche zukünftige Erweiterungen berücksichtigen, die z. B. erst mit dem Bau neuer Infrastrukturen in Abstimmung mit weiteren Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans aktiviert werden können. Es wurden die folgenden Setzungen vorgenommen:

2.1.1 Maximalbelegung von Streckenabschnitten

Eine wichtige Begrenzung des möglichen Wachstums des Busverkehrs stellt die maximale Belegung der Straßenabschnitte im Innenstadtkern, insbesondere auf der Altstadtinsel, dar. Eine Überbelegung führt dazu, dass Fahrten sich gegenseitig behindern und Verspätungen aufgebaut werden. Zudem sind überbelegte Streckenabschnitte auch für Fuß- und

Radverkehr als Hindernis anzusehen, insbesondere wenn zusätzliche Bevorrechtigungen des ÖPNV bestehen sollen.

Es wurde unterstellt, dass maximale, organisatorische Anstrengungen für eine Abwicklung möglichst hoher Verkehrsleistungen erfolgen, jedoch hierbei keine mehrspurigen Bushaltestellen oder Busspuren bzw. Haltestellen mit Vierfachaufstellung hintereinander entstehen sollen, da diese sich auch negativ auf das Stadtbild auswirken und eine Trennwirkung verursachen würden.

Bei der maximalen Belegung von Abschnitten wurde sich an Erfahrungswerten anderer Städte orientiert und mit maximalen Takten gearbeitet. Grundsätzlich sollte hierbei das Muster "3-4-3" nicht überschritten werden, bei welchem drei Fahrten pro Richtung in 10 Minuten im Abstand von jeweils 3 bzw. 4 Minuten nacheinander verkehren und sich somit planmäßig nicht behindern. Insbesondere auf längeren Abschnitten sollten diese Abstände eingehalten werden. In der Innenstadt wird dieses Muster jedoch bereits heute teilweise überschritten, weswegen für die besonders wichtige Stammstrecke Hauptbahnhof/ZOB – Holstentor – Altstadtinsel und die angrenzenden Streckenabschnitte besondere Setzungen vorgenommen wurden, die sowohl einen dichten Verkehr auf der Stammstrecke als auch einen adäquaten Verkehr auf den weiteren Zulaufstrecken zur Altstadt widerspiegeln. Hierbei wurde auch die besondere bauliche Situation in der Wahmstraße berücksichtigt, die mehr als 2 Fahrten je 10 Minuten je Richtung als kaum umsetzbar erscheinen lässt.

Tabelle 1 Maximalbelegung von Streckenabschnitten im Innenstadtkern

Max. Fahrten pro Stunde/Richtung	
60	Abschnitt Hbf <> Holstentorbrücke
48	Abschnitt Holstenstraße
18	Abschnitt Altstadt <> Burgtor/Gustav-Radbruch-Platz
30	Abschnitt Altstadt <> Stadthalle (Mühlenstraße)
12	Abschnitt Altstadt <> Rehderbrücke (Wahmstraße)

Diese Setzung wurde für die **Normalverkehrszeit** als fixiert angesehen. Für die wenigen Stunden der Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags wurde es als zulässig betrachtet, in einzelnen Abschnitten bis zu 4 zusätzliche Fahrten pro Stunde verkehren zu lassen, um die Kapazitäten auf besonders neuralgischen Linien zu erhöhen. Verstärker wurden vorrangig über die Mühlenstraße und weiter in Richtung Untertrave geführt, um die Abschnitte Burgtor und Wahmstraße nicht noch weiter zu belasten und den bereits voll ausgelasteten Verlauf über den Holstentorplatz in Richtung ZOB/Hauptbahnhof zu umgehen.

Aufgrund der sich abzeichnenden Überbelegung zahlreicher Streckenabschnitte wurde zudem festgelegt, das Netz zu hierarchisieren (siehe folgender Absatz) und in der Normalverkehrszeit ausschließlich Metrobus-Linien mit Gelenkbussen durch die zentrale Altstadt zu führen, während Stadtbus- und Ergänzungslinien um die Innenstadt herumgeführt werden. Für die nicht durch die Altstadt verkehrenden Linien wurde jeweils mindestens ein optimierter Übergangspunkt auf das Metrobus-Netz festgelegt und auf den Umfahrungswegen rund um die Altstadt auch die Bedienung mindestens einer Haltestelle mit fußläufiger Erreichbarkeit zur Altstadt sichergestellt.

2.1.2 Netzhierarchie und Netzabdeckung

Es wurde eine strenge Netzhierarchie mit Metrobussen, Stadtbussen, Expressbussen angewandt. Wenn möglich werden durch dieses Grundnetz auch die erschließenden Funktionen übernommen und notwendige Verstärkung zur Hauptverkehrszeit integriert. In Einzelfällen sind jedoch weitere Linien zur Quartierserschließung und Ergänzung notwendig, die hier als Lokalverkehr zusammengefasst werden sollen:

- Metrobus
  - Hauptlinien mit mindestens 10-Min.-Takt, Überlagerung zu 5-Min.-Takt in nachfragestarken Abschnitten
  - Führung über die zentrale Innenstadt
  - Vorrang bei der Belegung der kapazitativ begrenzten Abschnitte
- Stadtbus
  - Ergänzende Hauptlinien im 20-Min.-Takt bzw. 30-Min.-Takt, häufig überlagert zum 10-Min.-Takt
  - Umfahrung der zentralen Innenstadt
  - Fokus auf tangentialer Ergänzung mit einzelnen radialen Funktionen
  - An den Linienenden Prüfung der Übernahme von lokalen Erschließungsfunktionen
- Expressbus
  - Zusätzliches Angebot für langlaufende Relationen mit hoher Punkt-zu-Punkt-Nachfrage, mindestens im 30-Min.-Takt mit nachfragebezogener Verdichtung bis auf 10-Min.-Takt
  - Bedienung nachfragestarker Haltestellen und wichtiger Umsteigepunkte
  - Prüfung der Führung durch die zentrale Innenstadt, jedoch nachrangig gegenüber dem Metrobus
  - An den Linienenden Prüfung der Übernahme von lokalen Erschließungsfunktionen
- Lokalverkehr
  - Feinerschließung im 30-Min.-Takt, teilweise nur tagsüber ohne SVZ-Verkehr
  - Fokus auf gebrochenem Verkehr mit Anschluss zum Hauptnetz

Es wurden alle heutigen Bediengebiete der Linien von SWL Mobil einbezogen, da hier durch die weitestgehend auch durch die Hansestadt Lübeck übernommene Aufgabenträgerschaft auch ein entsprechend freier Gestaltungsspielraum besteht. Für die ein- und ausbrechenden Regionalverkehrslinien der Kreise Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg liegt ein eigenes, gemeinsames Zielnetz der jeweiligen Aufgabenträger vor, das übernommen wurde. Es wurden nur einzelne heutige Abschnitte des Regionalverkehrs im Bereich der Kreise Ostholstein und Nordwestmecklenburg im direkten Stadt-Umland-Verkehr in das Verkehrswendeszenario einbezogen, da hier aufgrund der Verflechtungen mit dem Stadtgebiet eine zukünftige Verzahnung mit dem Stadtverkehrsangebot besonders sinnvoll erscheint und für diese Korridore bisher seitens der zuständigen Aufgabenträger noch keine Zielnetze für die Zukunft vorlagen.

2.2 Aufbau Basisnetz

Zunächst wurden die im Rahmen des 5. RNVP entwickelten und zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen aufgegriffen und in das Basisnetz integriert.

Für das Basisnetz wurde zudem auf die Ergebnisse des Teilgutachtens zur Straßenbahn zurückgegriffen, welches im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erstellt wurde. In diesem wurden die Gesamtverkehrsströme Lübecks und mögliche ÖPNV-Achsen intensiv auf die Bündelungsfähigkeit und Nachfragewirkung untersucht. Im Verkehrswendeszenario sollen sich die ermittelten starken Nachfrageachsen entsprechend deckungsgleich wiederfinden, auch um in einem späteren Abgleich direkt zwischen den Konzepten mit Bus oder Straßenbahn vergleichen zu können.

Im Außenbereich wurden die starken Taktachsen aufgefächert, um weiterhin Direktverbindungen anzubieten, aber der dort geringeren Verkehrsnachfrage gerecht zu werden. Feinerschließende Linien wurden im Basisnetz zunächst, wie im Status Quo belassen und im Rahmen der Weiterentwicklung in verschiedenen Varianten untersucht.

2.3 Iterative Weiterentwicklung mit Ergänzungsbausteinen

Da ein Busverkehrsangebot deutlich geringere Kapazitäten besitzt als ein Straßenbahnangebot, mussten auf allen Hauptlinien Verdichtungen vorgenommen werden, um eine Überlastung der Linien zu vermeiden. Zudem entfällt bei einem reinen Busverkehrsangebot der sogenannte Schienenbonus, sodass die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen, tendenziell geringer ausfällt. Somit muss ein Busverkehrsangebot hinsichtlich des Takts und der Netzdichte noch angebotsorientierter und progressiver ausgestaltet werden, um eine ähnliche Größenordnung der Nachfrageabschöpfung zu erzielen.

Daher wurde das Basisnetz an diversen Stellen weiterentwickelt, wobei jede Maßnahme hinsichtlich ihres Aufwands und der erzielten Wirkung bewertet wurde. Die Prüfung der Zielerreichung erfolgte nach den folgenden Kriterien:

Mittlere Besetzung

Für jeden Ergänzungsbaustein wurde im betreffenden Korridor die mittlere Besetzung der Fahrten untersucht, differenziert nach Tageswert und Spitzenstunden-Wert der Nachmittags-Hauptverkehrszeit. In Abschnitten mit **hoher Besetzung** von > 20 Fahrgästen pro Fahrt im Tagesmittel, erfolgte eine weitere Verdichtung der Verkehre, bis sich eine Sättigung einstellte, bei der trotz höherem Takt keine Fahrgaststeigerung mehr beobachtbar ist.

In Abschnitten mit **niedriger Besetzung** von < 8 Fahrgäste pro Fahrt im Tagesmittel, die nicht an einem Linienende oder -anfang liegen, wurde der Takt sukzessive bis auf die festgelegte Mindestbedienung ausgedünnt bzw. die Linie verkürzt, sofern die Grundversorgung durch ein anderes Angebot hergestellt wurde. Die Ausdünnungen wurden nur vorgenommen, wenn die Nachfrage trotz Ausdünnung annähernd konstant blieb, da damit nachgewiesen werden konnte, dass Taktverdichtungen im entsprechenden Abschnitt keine Wirkung mehr entfalten.

Für die Spitzenstunden wurden zudem die Abschnitte identifiziert, bei denen eine (zeitweise) Überlastung auftritt, welcher durch zusätzliche Fahrten oder veränderte Linienführungen begegnet werden muss.

Nachfragetendenz in den Verkehrszellen

Zusätzlich wurde für jeden Ergänzungsbaustein die Nachfrage auf Basis der Verkehrszellen geprüft, da somit ausgeschlossen werden kann, dass in Teilbereichen eine schlechtere Nachfrageabschöpfung als im Status Quo eintritt. Zudem konnten die Verkehrszellen ermittelt werden, bei denen trotz Leistungsausweitung nur geringe Steigerungsraten erzielt wurden. Für diese Zellen wurden dann veränderte Angebotskonzepte überprüft und bewertet.

2.4 Ergebnisse der Weiterentwicklung

Durch die Weiterentwicklung konnten einige wichtige Elemente identifiziert werden, die sich als besonders wirksam erwiesen haben und die für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu beachten sind:

1. Taktüberlagerung auf Hauptachsen

Für besonders nachfragestarke Achsen wurde mittels zusätzlicher Metrobus-Linien eine Taktüberlagerung inkl. der Direktverbindungen in die Altstadt hergestellt. Da die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes in der Innenstadt jedoch begrenzt ist, konnten nicht alle Kapazitätsengpässe behoben werden. In besonders nachfragestarken Bereichen musste daher das Angebot durch zusätzliche Stadtbus-Linien ergänzt werden.

2. Stärkung der Tangentialachsen

Die notwendigen zusätzlichen Stadtbuslinien können zwar nicht direkt durch die Innenstadt verkehren, diese jedoch tangential umfahren und hierbei auch Verknüpfungen mit anderen Ästen herstellen. Durch die tangentiale Vermaschung des Netzes konnten Kapazitäten im Zulauf auf die Innenstadt freigesetzt werden, da Fahrgäste mit Zielorten außerhalb der Innenstadt nicht mehr zwangsläufig durch diese hindurchgeführt werden. Um jedoch Fahrgäste zu dieser Umfahrung zu animieren, die häufig einen Umstieg mehr aufweist, als ein Fahrweg über die Innenstadt, wurde eine Vielzahl dieser Ergänzungslinien benötigt, um die nötige Gesamtattraktivität zu entfalten und den Kapazitätseffekt zu erzielen.

In diesem Zusammenhang stellte es sich auch als vorteilhaft dar, durch eine spezielle Akzentuierung bestimmter Umsteigehaltestellen die Fahrgastströme auf die tangentialen Verbindungen zu lenken. Hierzu wurden die bestehende Haltestelle Karlstraße in *Nordkreuz* und die bestehende Haltestelle Bauernweg in *Westkreuz* umbenannt und eine Verbesserung der Umsteigesituation unterstellt. Die Haltestellen *Ostkreuz* und *Südkreuz* wurden neu eingerichtet und ersetzen die bisherigen Haltestellenlagen Fahlenkampsweg bzw. Am Bertramshof in veränderter Lage.

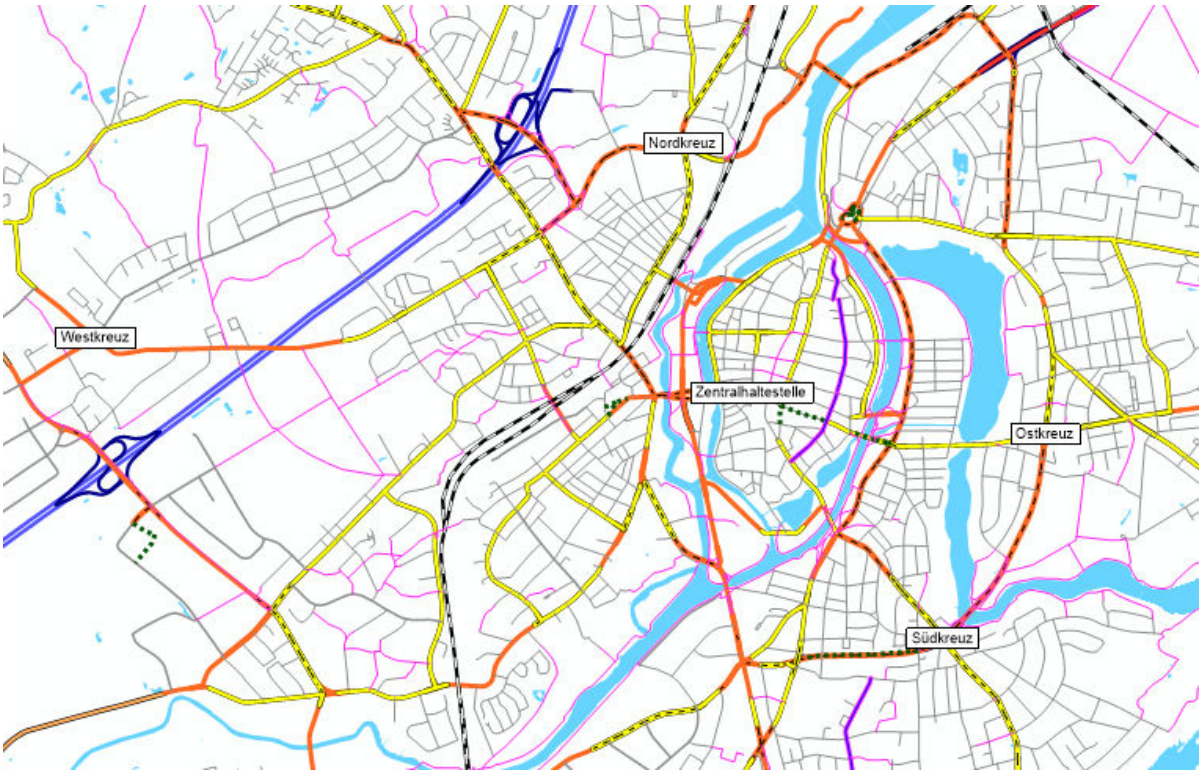


Abbildung 2 Lage der akzentuierten tangentialen Umsteigehaltestellen und der Zentralhaltestelle

Da durch die Führung der Linien über den Hauptbahnhof die Achsen in Richtung Westen bereits umsteigetechnisch verknüpft sind, liegt die Haltestelle *Westkreuz* im Außenbereich, um die Korridore dort ein zweites Mal mit optimierten Umstiegen zu verbinden, da hier im Gegensatz zu anderen Korridoren eine direkte Erschließung aller Fahrbeziehungen nicht sinnvoll machbar ist.

Neben den dargestellten akzentuierten Haltestellen übernehmen die Haltestellen SANA-Klinikum und Gustav-Radbruch-Platz ebenfalls eine wichtige Rolle für die Verknüpfung der unterschiedlichen Linien und Korridore. Da diese Funktion bereits im Status Quo übernommen wird, werden diese Haltestelle nicht umbenannt.

3. Ausweitung des Angebots an Expressfahrten

Neben der Umleitung von Fahrgastströmen durch die tangentiale Vernetzung, können Fahrgastströme auch durch die Einführung von Expressfahrten entzerrt werden, da lang laufende Wege aus der Grundachse ausgelagert werden, wo somit mehr Kapazität für andere Fahrgäste besteht. Expressverbindungen machen vor allem dort Sinn, wo Fahrgäste über lange Distanzen auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen unterwegs sind und somit gut gebündelt werden können. Neben den bereits aus dem Status Quo bekannten Expresslinienabschnitten entlang der Travemünder Allee bzw. zwischen Universität und Hauptbahnhof wurden weitere Linien eingeführt, die zeitweise nur zu den Spitzenstunden

die nötige kapazitative Entlastung der Grundlinien gewährleisten. Die Expresslinien bedienen hierbei jeweils auch die akzentuierten Umsteigepunkte.

3. Infrastruktur- und Beschleunigungsmaßnahmen

In Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck wurde vereinbart, dass im Verkehrswendeszenario Beschleunigungs- und Infrastrukturmaßnahmen nur unterstellt werden, wenn diese hinreichend realistisch sind.

In der Innenstadt wurde aufgrund der hohen Fahrtendichte eine “Stammstrecke Innenstadt” gebildet. In dieser wurden die bisherigen Haltestellen Kohlmarkt, Wahmstraße, Sandstraße, Königstraße und Schüsselbuden zu einer Haltestellenlage mit dem neuen Namen *Zentralhaltestelle* zusammengefasst. Zwischen Holstentorbrücke und Lindenplatz wird eine eigenständige ÖV-Trasse auf der Nordseite ausgebildet, sodass die Haltestellenanlage dort gebündelt werden. In Richtung Bahnhofsbrücke wird diese ÖV-Trasse in Randlage am Lindenplatz vorbeigeführt, sodass hier keine Verlustzeiten entstehen. Es ergeben sich folgende einheitliche Fahrzeiten im Bereich der Innenstadt-Stammstrecke:

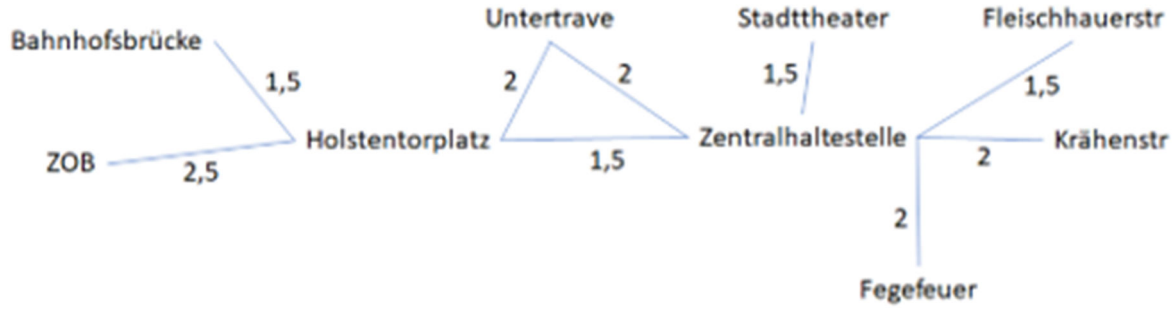


Abbildung 3 Fahrzeiten Stammstrecke

Außerhalb der Stammstrecke Innenstadt wurden keine weiteren völlig eigenständigen Bustrassen oder Verlegungen von MIV-Verkehrsströmen in andere Ebenen unterstellt, da hier der bauliche Aufwand und Nutzen erst intensiv geprüft werden müsste. Auch weitere “Beschleunigungen” der Stammstrecke Innenstadt, z.B. durch eine Verlagerung des MIV vom Lindenplatz waren nicht Bestandteil dieses Szenarios.

Die einzige Ausnahme für eine weitere Infrastrukturmaßnahme stellt die „Bahnhofsbrücke“ dar, für die aus dem Straßenbahn-Gutachten bereits Erkenntnisse zur Machbarkeit vorlagen und die eine sehr hohe Nachfragewirkung erzielt hat. Daher wurde auch im Verkehrswendeszenario ein Halt bestimmter Buslinien auf der Bahnhofsbrücke unterstellt, von wo aus ein direkter Zugang zu den Gleisen unterstellt wird.

Im übrigen Netz wurden grundsätzlich Bestandsfahrzeiten angewandt, die aus einer Stichprobe bestehender Fahrten in der Normalverkehrszeit um 14 Uhr ermittelt wurden. Bei bisher nicht befahrenen Abschnitten wurde eine Annahme getroffen.

Für die Abschätzung realistisch umsetzbarer Fahrzeitverkürzungen wurden die heutigen Durchschnittsgeschwindigkeiten des ÖPNV und die infrastrukturellen Rahmenbedingungen betrachtet. Für Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen, bei denen mehrere Fahrspuren bestehen und auf denen die Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV heute vergleichsweise gering ist oder auf Streckenabschnitten mit größeren Verlustzeiten durch Lichtsignalanlagen, bei denen eine Bevorrechtigung sinnvoll umsetzbar erscheint, wurden daher punktuelle Verkürzungen der Fahrzeiten im Verkehrswendeszenario unterstellt.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Abschnitte, bei denen Reduktionen der Fahrzeiten unterstellt wurden.

Tabelle 2 Reduktionspotentiale auf Abschnitten

Abschnitt	Reduktionspotential
Fackenburger Allee - Bahnhofsbrücke	wegen eigener Trasse in Seitenlage auf 1min
Karlstraße - Fackenburger Allee	Herausnahme 1min wegen Busspuren
Ratzeburger Allee Süd	0,5min beschleunigt zwischen Südkreuz und Uni
Hochschulstadtteil	1min Beschleunigung zwischen Bessemerstraße und Endhaltestelle
Bad Schwartau	Stammstrecke Markt-Eutiner Ring-Mittlerer Wassergang-Auguststr 1,5-0,5-1
Gneisenaustr.-Drägerpark	1min Beschleunigung
EInsiedelstr-Karlstr	1min Beschleunigung
Josephinenstr.-Hochstr.	0,5min Beschleunigung
Josephinenstr.-Karlstr.	0,5min Beschleunigung
Hochschulstadtteil	1min Beschleunigung Bahnhof - Berliner Allee
Schlutup	Travehaus <> Markt, 1min beschleunigt
Campus	Durchfahrt Ost<>West 1minbeschleunigt
Falkenstraße, neue Umstiegshaltestelle Rehderbrücke statt Blanckstraße und Moltkeplat	Beschleunigung um 1min
Meierstr -> ZOB	1min Beschleunigung
Wisbystr -> Mozartstr	1min Beschleunigung
Mozartstr <> Moislinger Baum	1,5min Beschleunigung
Engelsgrube<>Museumshafen	0,5min Beschleunigung
Untertrave<>Beckergrube	0,5min Beschleunigung
Herrenwyk<>Solmitzstr	1min Beschleunigung
CITTI-Park - > Lohgerberstr	1,5min Beschleunigung
Lutherkirche <-> ZOB	1min Beschleunigung
Kurzer Weg -> Reinsbeker Str	0,5min Beschleunigung

4. Verkehrswendeszenario für den ÖPNV

Im Ergebnis liegt ein Verkehrswendeszenario für den öffentlichen Verkehr vor, welches aufgrund der in Kapitel 2 beschriebenen Vorgehensweise einen realistischen Ansatz darstellt den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr in der Hansestadt Lübeck signifikant zu steigern. Dieses Verkehrswendeszenario stellt als Ergebnis der iterativen Weiterentwicklung (Kapitel 2.3) die optimale Balance zwischen Leistungsausweitungen und Fahrgastwachstum dar. Die Untersuchung zeigt, dass jede weitere Leistungsausweitung nur unterdurchschnittliches weiteres Fahrgastwachstum bewirkt, was maßgeblich an den fehlenden Fahroptionen für zusätzliche Verkehre liegt, da sämtliche Strecken durch die zentrale Innenstadt bereits höchstbelastet sind.

Als Vergleichsfall für das Verkehrswendeszenario wird der heutige Fahrplan herangezogen, welcher auf einen Prognosestand fortgeschrieben wurde. Dieser Prognosestand beinhaltet die fortgeschriebenen Strukturdaten für Lübeck und Umland für das Prognosejahr 2035+, inkl. veränderter Demographie und neuer Siedlungs- und Gewerbevorhaben. Zudem ist das zum Zeitpunkt der Erstellung vorliegende Zielnetz für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der NAH.SH herangezogen worden, welches deutliche Leistungsausweitungen auf den Bahnstrecken um Lübeck vorsieht, weswegen auch mehr Fahrgäste aus dem Umland den ÖPNV von/nach Lübeck benutzen. Da diese Maßnahmen jedoch bereits Teil des „Vergleichsfalls“ und im Verkehrswendeszenario analog übernommen werden, wird das Fahrgastwachstum nicht dem Verkehrswendeszenario zugeschlagen, sondern ist bereits im Vergleichsfall enthalten.

Die nachfolgende Tabelle stellt das Verkehrswendeszenario dem Vergleichsfall gegenüber.

Tabelle 3 Vergleich Verkehrswendeszenario Vergleichsfall

	Vergleichsfall „ohne Maßnahmen“	Verkehrswendeszenario für den ÖPNV
Anzahl Buslinien	31	25
Anzahl Fahrten / Werktag	2.323	3.889
Wagenkilometer / Werktag	30.912	67.282
ÖV-Wege / Werktag gesamt	194.732	242.063
ÖV-Wege / Werktag Binnen HL	73.300	103.532
Modal-Split ÖV – Lübeck	11,1%	16,0%

In Kennzahlen gemessen bleibt das Verkehrswendeszenario jedoch deutlich hinter dem gesetzten Ziel eines Modal-Split-Anteils an den Hauptwegen von 20% zurück.

Eine echte Verkehrswende ist nur mit flankierenden Maßnahmen bei anderen Verkehrsträgern zu erzielen. Diese wurden im Verkehrswendeszenario im ÖPNV aber nicht unterstellt. So können beispielweise Veränderungen beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) durch Änderung der Fahrgeschwindigkeiten, Fahrspuren oder Fahrmöglichkeiten, eine Erhöhung von Parkgebühren oder eine Konzentration des Parkens an dezentraleren Orten dazu führen, dass das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV sich verändert und mehr Menschen bereit sind, Teile ihrer Wege mit dem ÖPNV abzuwickeln.

Dies würde die Fahrgastzahlen im ÖPNV insbesondere auf den schon stark belasteten Hauptachsen und insbesondere auch zu den Hauptverkehrszeiten in der Theorie ansteigen lassen. In der Praxis stellt sich jedoch aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse aus dem Verkehrswendeszenario die Herausforderung, diese Verkehre kapazitativ auch abwickeln zu können. Eine weitere Belegung der Innenstadtstrecken (über das Verkehrswendeszenario hinaus) ist nur schwer vorstellbar, sodass nur größere Gefäße, z. B. Doppelgelenkbusse, in Frage kommen. Insbesondere bei engen Fahrbahnen, spitzen Abbiegeradien oder Haltestellen mit begrenzten Aufstellflächen führt auch diese Kapazitätserweiterung schnell an Grenzen.

Parallel ist jedoch ebenfalls festzuhalten, dass es z. B. durch Maßnahmen beim Rad- und Fußverkehr gelingen kann, kurze Wege aus dem ÖPNV auf diese beiden Verkehrsträger zu verlagern. Dies führt dazu, dass insbesondere im Bereich der dicht angebauten Stadtteile durch den Entfall von Kurzstrecken Kapazitäten frei werden, die für Fahrgäste mit längeren Fahrwegen genutzt werden können. Somit ist insbesondere im Zuge der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans eine Analyse der Wechselwirkungen unterschiedlicher Maßnahmenansätze wichtiger Bestandteil der Konzeption.

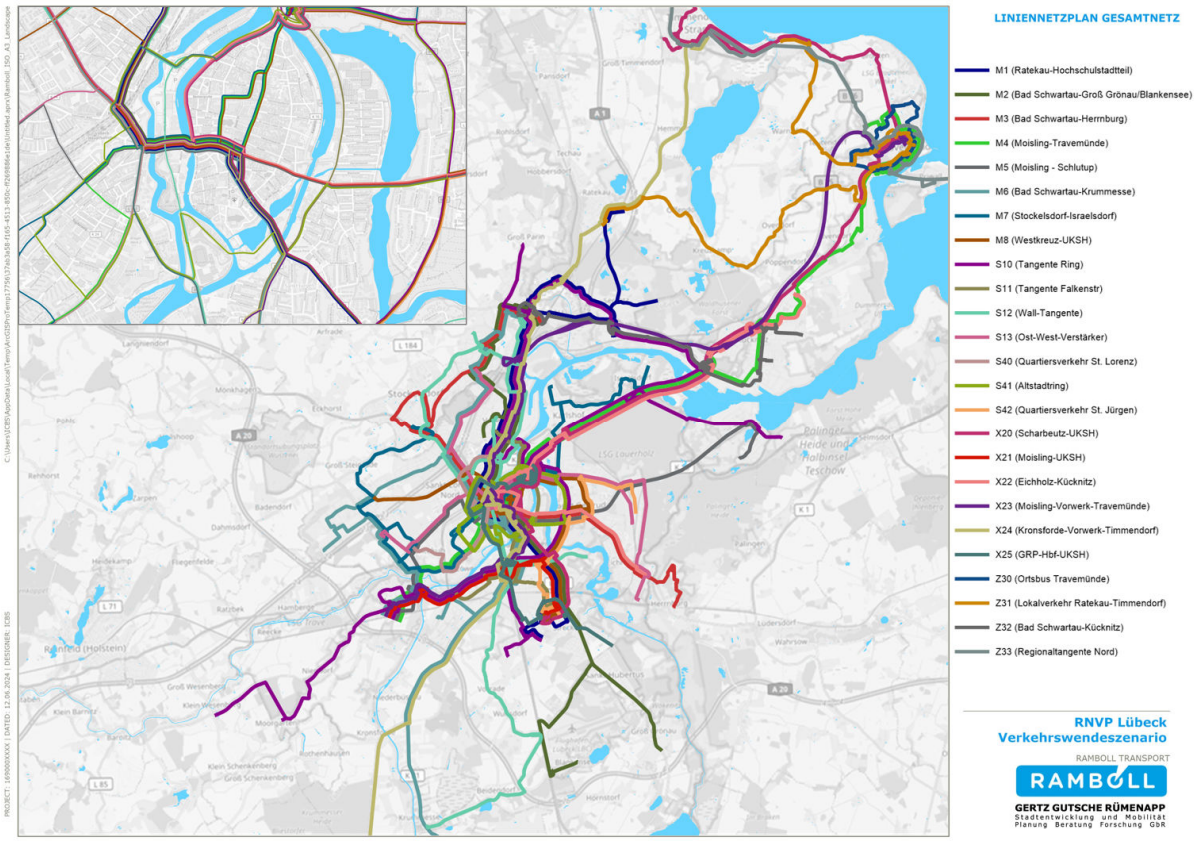


Abbildung 4 Liniennetzplan Gesamtnetz

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente des Verkehrswendeszenarios kurz vorgestellt.

4.1 Metrobus

Das Verkehrswendeszenario besteht aus acht Durchmesserlinien, die aus dem Außenbereich radial auf die Innenstadt zulaufen. Die Linienführung greift das Basisnetz der Straßenbahn auf, sodass sich die vorgeschlagenen Straßenbahn-Linien im Verkehrswendeszenario als starke Busachsen wiederfinden. Alle Linien verkehren im 10-Minuten-Takt, der im Außenbereich teilweise auf zwei Äste im 20-Minuten-Takt verzweigt wird. Die Außenäste sind jeweils so miteinander gekoppelt, dass neben der direkten Innenstadtanbindung auch weitere wichtige Zielorte im Laufweg liegen, um einen möglichst hohen Direktfahrtenanteil zu erzielen. Die Linien werden alle über die Zentralhaltestelle Kohlmarkt und den Hauptbahnhof geführt. Auf vielen Abschnitten überlagern sich zwei Metrobus-Linien zu einem 5-Minuten-Takt. Nicht alle Abschnitte mit hoher Nachfrage und ausgereizter Kapazität können durch zusätzliche Metrobusse verdichtet werden, da die Innenstadtstrecken keine weitere Aufnahmefähigkeit besitzen.

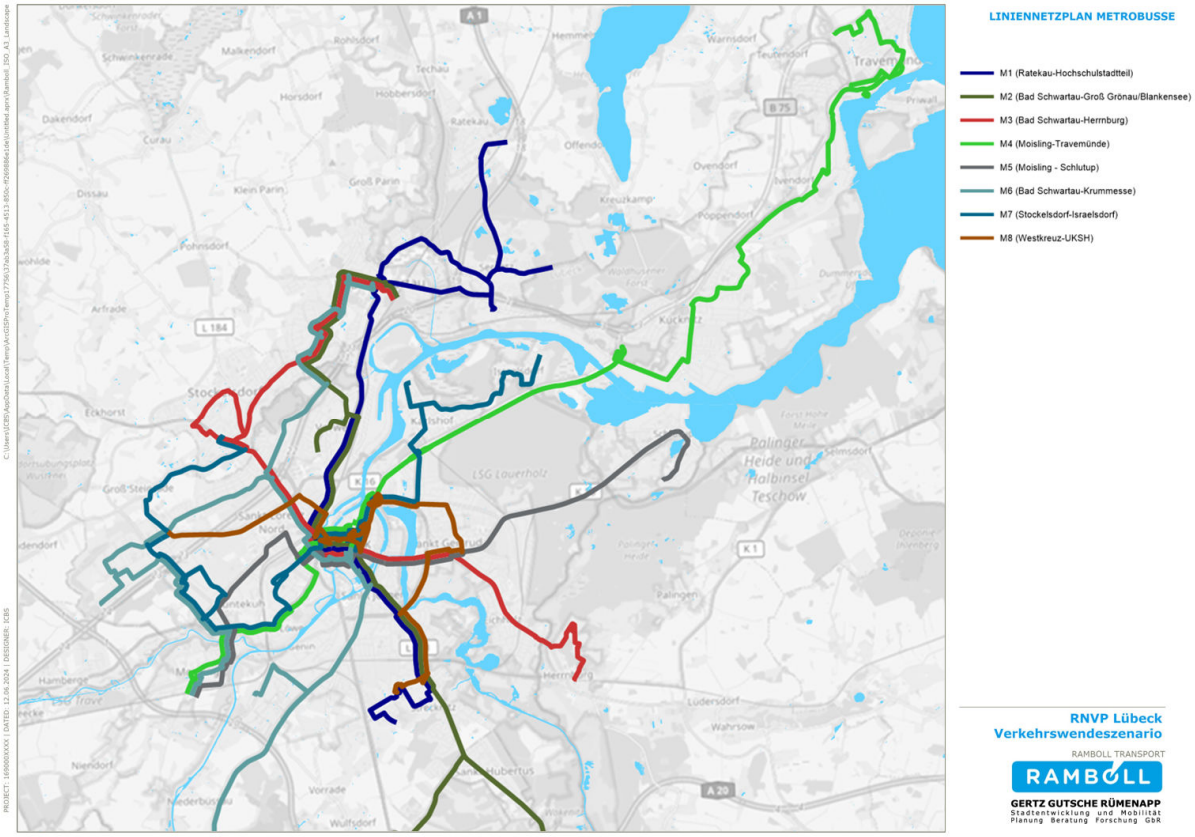


Abbildung 5 Liniennetzplan Metrobusse

4.2 Stadtbus

Die Entlastung stark ausgelasteter Abschnitte im Metrobusnetz erfolgt auch durch Stadtbusse, die zusätzlich tangential verlaufen und somit die Nachfrageströme entzerren. Die Stadtbuslinien verlaufen ebenfalls als Durchmesserlinien und umfahren den Altstadtkern auf definierten tangentialen Achsen. Hierbei wird sichergestellt, dass die Altstadt von mindestens einem Haltepunkt fußläufig erreichbar ist. Beispiele hierfür sind die neu eingerichteten Haltestellen Dankwartsbrücke und Engelsgrube auf der Westseite bzw. Rehderbrücke auf der Ostseite der Altstadt bzw. die Nutzung der günstig liegenden Bestandshaltestellen Beckergrube und An der Falkenwiese, von denen jeweils ein direkter Fußweg in die zentrale Altstadt möglich ist.

Durch die Überlagerung von Linien wird sichergestellt, dass sich auf vier wichtigen Tangentialachsen ein 10-Minuten-Takt ergibt. Durch die Zentralhaltestelle und den Hauptbahnhof, sowie die um die Innenstadt verteilten wichtigen Umsteigepunkte Gustav-Radbruch-Platz, SANA-Klinikum, Nordkreuz, Ostkreuz und Südkreuz wird eine optimale

Verknüpfung zu den radialen Metrobuskorridoren ermöglicht. Im Außenbereich übernehmen die Stadtbusse auch feinerschließende Aufgaben und ersetzen somit separate Quartiersbuslinien.

Zusätzlich wurde rund um die Innenstadt eine Ringlinie eingerichtet, die den Hauptbahnhof und alle auf die Altstadtinsel zulaufenden Radialachsen kleinteilig verknüpft. In diese Ringlinie wurden auch der dicht besiedelte Stadtteil Sankt Lorenz-Süd und das Drägerwerk integriert, sodass zusätzlich erschließende Funktionen wahrgenommen werden. Mit einer neuen Haltestelle Buniamshof wird diese neue Linienführung zudem auch anschlussseitig mit der ebenfalls neu angelegten Nord-Süd-Achse SANA-Klinikum - Possehlstraße - MuK – Gustav-Radbruch-Platz verknüpft.

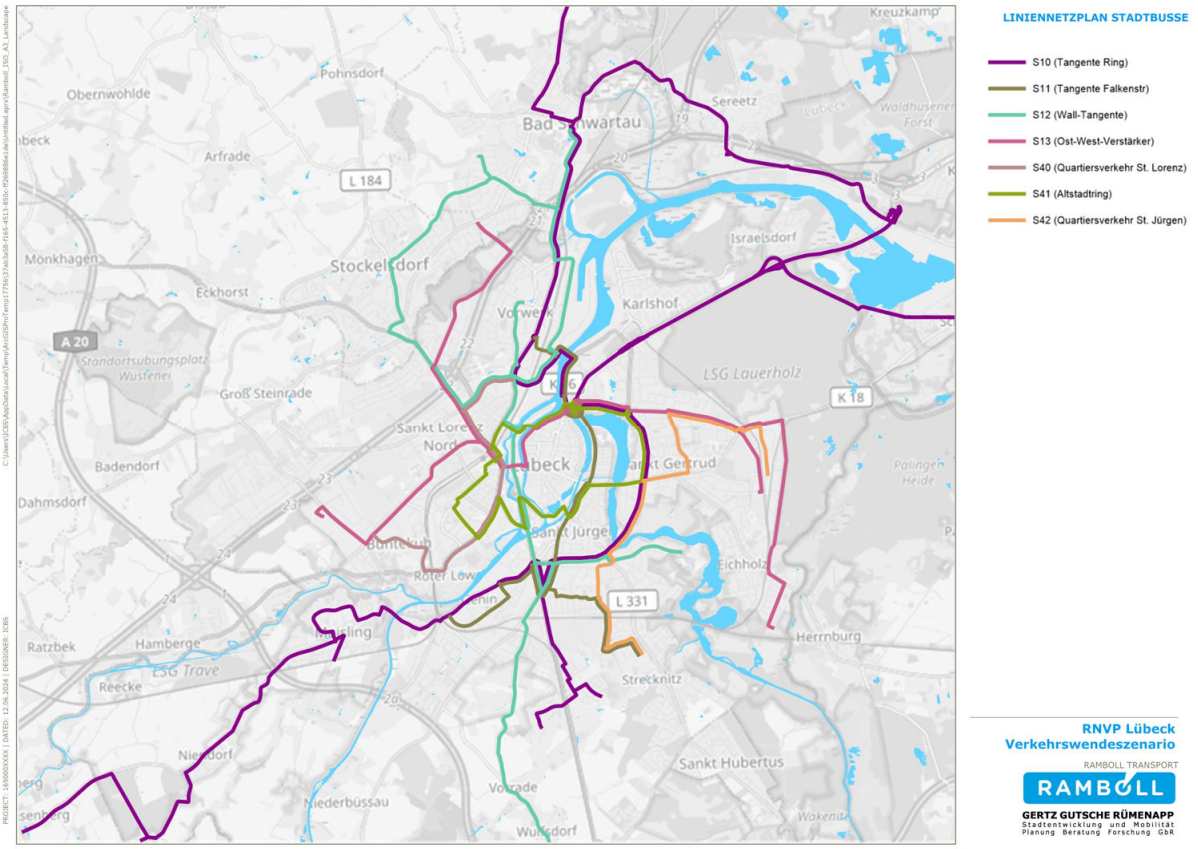


Abbildung 6 Liniennetzplan Stadtbusse

4.3 Expressbus

Neben den bereits im Status-Quo vorhandenen Expresskorridoren werden weitere Expressbuslinien etabliert, um die Nachfrage auf besonders langlaufenden Relationen zu entzerren und somit Kapazitäten zu schaffen. Expressbusse verkehren grundsätzlich mindestens im 30-Minuten-Takt werden aber zu Spitzenzeiten nachfragegerecht bis auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Eine Taktverdichtung wird auch durch Überlagerungsabschnitte hergestellt. Im Außenbereich übernehmen die Expressbusse auch feinerschließende Aufgaben und ersetzen somit separate Quartiersbuslinien.

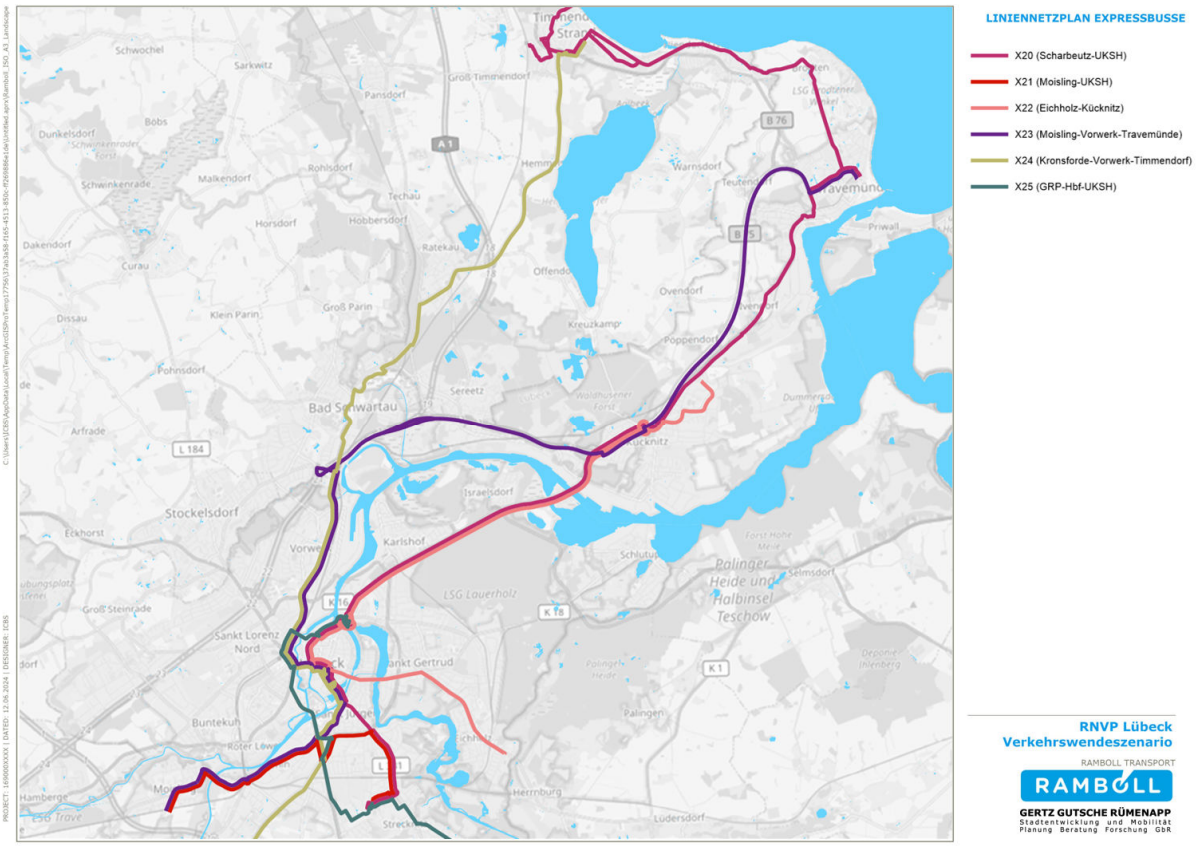


Abbildung 7 Liniennetzplan Expressbusse

4.4 Lokalverkehr

Viele Quartiere und Ortsteile konnten durch die Einbindung in das Stadt- und Expressbusnetz zusätzlich direkt angebunden werden. Für die übrigen Bereiche werden separate Quartiersbuslinien eingerichtet, hierbei handelt es sich vorrangig um die Feinerschließung von Travemünde und Kücknitz.. Wie im heutigen Fahrplan wird auch die Feinerschließung

der Ratekauer Ortsteile Häven und Warnsdorf in das Angebot des Stadtverkehrs integriert. Aus Gründen einer synergetischen Betriebsführung und der Anbindung des zukünftigen Bahnhaltepunkts in Ratekau wurde diese Linienführung verlängert und übernimmt hierbei zusätzlich auch die Feinerschließung der Ratekauer Ortsteile Ovendorf, Kreuzkamp und Offendorf und schließt in Niendorf wieder auf beide Hauptachsen an.

Die lokale Erschließung des Priwalls wurde ebenfalls in eine verlängerte Linienführung übernommen, die zusätzlich auch eine regionale Funktion in Richtung Nordwestmecklenburg bzw. Ostholstein und eine Kapazitätserweiterung im Korridor in Richtung der Ostseebäder übernimmt. Die Details der Linienführungen und der Bedienung außerhalb des Lübecker Stadtgebiets sind hierbei mit den jeweiligen Aufgabenträgern abzustimmen.

Beide Beispiele zeigen, dass insbesondere im Außenbereich eine Feinabstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern für eine optimale und wirtschaftliche Netzgestaltung unerlässlich ist.

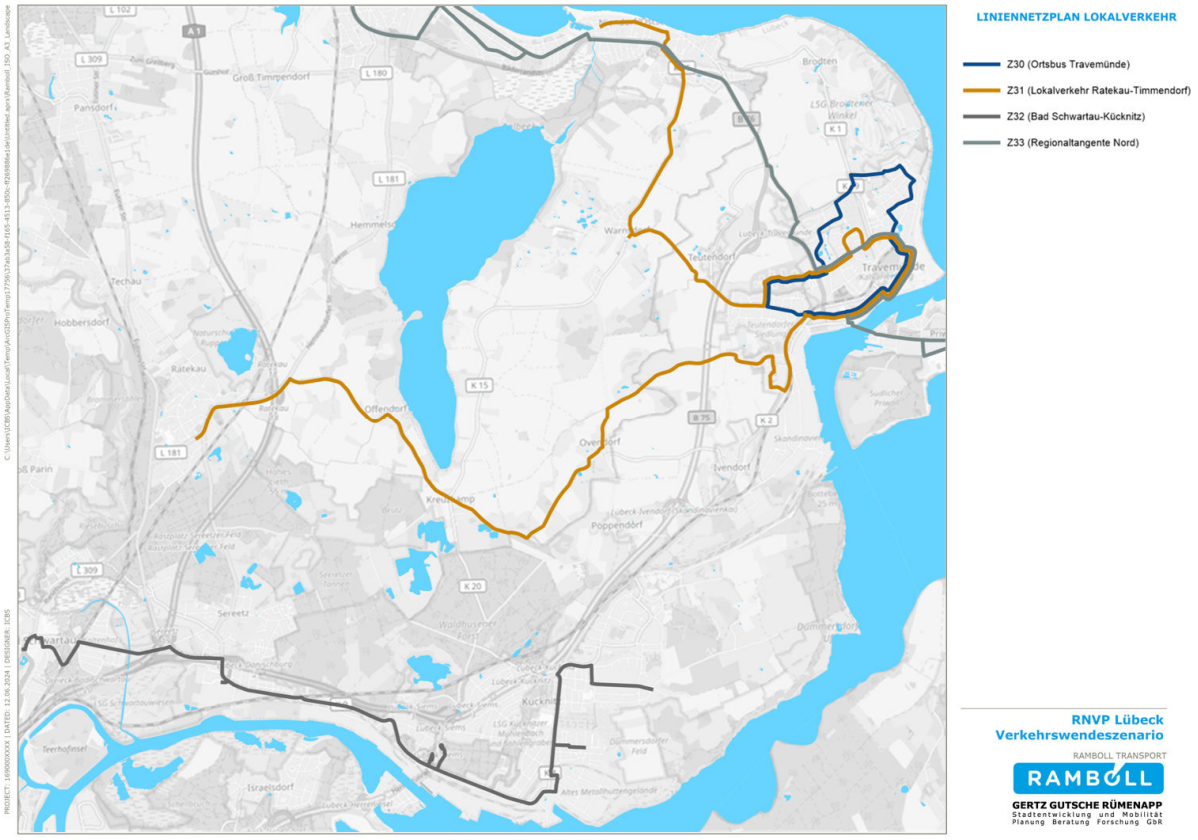


Abbildung 8 Liniennetzplan Lokalverkehr

5. Abgleich zum Zielnetz Straßenbahn

In einem Teilgutachten des Verkehrsentwicklungsplans sind die Potentiale eines Straßenbahnnetzes für die Hansestadt Lübeck umfangreich hergeleitet und dargestellt worden. Hierbei wurden auch bauliche Machbarkeiten und betriebliche Anforderungen berücksichtigt, da die Straßenbahn nicht auf allen Straßenabschnitten der Lübecker Altstadt verkehren bzw. abbiegen kann und auch für die Straßenbahn bestimmte Fahrzeugfolgezeiten eingehalten werden müssen.

Analog zum im Kapitel 2 beschriebenen Vorgehen ist auch das Zielnetz der Straßenbahn ausgehend von einem Basisnetz Schritt für Schritt weiterentwickelt worden, bis ein möglichst hohes Fahrgastwachstum mit optimiertem Gesamtnetz erzielt werden konnte. Bei der Interpretation zu beachten ist, dass für das Verkehrswendeszenario einige Streckenabschnitte auf dem Kreisgebiet Ostholstein in das Konzept einbezogen und aufgewertet wurden, während im Straßenbahnkonzept nur die bisherigen Lübecker Stadtbuslinien in die Überarbeitung einbezogen wurden. Eine Vergleichbarkeit besteht jedoch trotzdem.

Tabelle 4 Vergleich Verkehrswendeszenario und Zielnetz Straßenbahn

	Vergleichsfall o. Maßnahmen	Zielnetz Straßenbahn	Verkehrswende-szenario
Anzahl Straßenbahnlinien	-	4	-
Anzahl Buslinien	31	19	25
Anzahl Fahrten / Werktag	2.323	2.443	3.889
Wagenkilometer / Werktag	30.912	33.240	67.282
ÖV-Wege / Werktag Gesamtraum	194.732	234.018	242.063
ÖV-Wege / Werktag Binnen HL	73.300	100.966	103.532
Modal-Split ÖV – Lübeck	11,1%	15,4%	16,0%

Es wird deutlich, dass im Verkehrswendeszenario insgesamt ein höheres Fahrgastwachstum erzielt wird als im hergeleiteten Straßenbahn-Zielnetz.

Im Unterschied zum Verkehrswendeszenario bestand im Teilgutachten der Straßenbahn jedoch die Anforderung, die Leistungsausweitung in einem engen Rahmen zu halten und möglichst viel Busverkehrsleistung 1:1 durch die Straßenbahn zu substituieren. Hintergrund: Um eine Finanzierung der Straßenbahn aus Bundes- und Landesmitteln förderfähig zu gestalten, ist zwingend ein Kosten-Nutzen-Faktor > 1 zu erzielen. Da hierbei auch die laufenden Betriebskosten, der effiziente Fahrzeugeinsatz und andere Parameter berücksichtigt werden, muss ein Zielnetz für eine Straßenbahn immer stark auf Effizienz

fokussiert werden. Im Verkehrswendeszenario stand hingegen vor allem die Steigerung von Fahrgastzahlen im Vordergrund, da abgeprüft werden sollte, wie viele Fahrgäste mit sinnvollen Angebotsmaßnahmen für den ÖPNV gewonnen werden können. Zwar wurden auch hier durch das iterative Vorgehen besonders unwirtschaftliche Ausweitungen wieder zurückgenommen, jedoch nicht in dem hohen Maße wie beim Teilgutachten Straßenbahn.

Dies führt dazu, dass die beiden Ansätze zwar grundsätzlich vergleichbar sind, aber bedacht werden sollte, dass die Fahrgastzahlen des Straßenbahnnetzes ebenfalls noch steigerbar wären, wenn mehr Verkehrsleistung vorgesehen würde.

Deutlich wird der Unterschied der beiden Szenarien beim Blick auf die erbrachte Betriebsleistung. Während im Zielnetz Straßenbahn mit insgesamt 33.240 Wagenkilometern für Straßenbahn und ergänzenden Busbetrieb gegenüber dem Fahrplan 2024 nur eine Mehrleistung von 7,5% enthält, wird im Verkehrswendeszenario das Volumen mehr als verdoppelt (+117%). Diese Ausweitung hat auch erhebliche Folgen auf die benötigte Anzahl an Fahrzeugen und somit auch auf die Betriebshofstandorte. Zudem wäre ein erheblicher Personalaufwuchs nötig. Diese Zahlen verdeutlichen, dass bereits eine Steigerung des Modal-Split-Anteils auf 16% erhebliche Aufwendungen notwendig machen würde und das Netz zudem nur eine beschränkte Aufnahmefähigkeit für weitere Verkehre besitzen würde.

Im Straßenbahn-Netz hingegen wird trotz der erheblich geringeren Leistungsausweitung ebenfalls eine deutliche Steigerung des Modal-Split-Anteils auf 15,4% erzielt.

Ein Abgleich der abgeschöpften Nachfrage nach Teilkorridoren zeigt, dass im Verkehrswendeszenario vor allem auf den Abschnitten außerhalb des Straßenbahn-Kernnetzes und auf den Tangentialen noch Fahrgastmengen gewonnen werden konnten, während die Abschöpfung innerhalb der Korridore des Straßenbahn-Kernnetzes trotz des erheblich üppigeren Angebots in etwa auf einem Niveau ist. Diese Erkenntnis ist folgelogisch, da im Verkehrswendeszenario insbesondere in den Außenbereichen teils massive Angebotsverdichtungen enthalten sind, die aus den beschriebenen Gründen im Straßenbahn-Netz nicht umgesetzt wurden.

Es ist davon auszugehen, dass mit den Erkenntnissen des Verkehrswendeszenarios auch im Straßenbahn-Szenario weitere Leistungsausweitungen möglich wären, die den Modal-Split-Anteil des ÖPNV noch weiter steigern können. Aufgrund der höheren Massenleistungsfähigkeit und der höheren Attraktivität einer Straßenbahn sind jedoch bei weitem keine so hohen Ausweitungen wie im Verkehrswendeszenario erforderlich.

6. Fazit

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass grundsätzlich eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV auch mit reinen Angebotsverbesserungen im Busverkehr erzielbar ist. Analog zu den Betrachtungen für eine mögliche Straßenbahn wurden die größten Nachfragepotentiale vor allem auf den Radialkorridoren zur Innenstadt ermittelt. Durch die Weiterentwicklung konnte aber auch verdeutlicht werden, dass in Lübeck mehrere tangentiale Achsen bestehen, auf denen sich ein dichtes Angebot mit Takten von 10 Minuten und dichter aus Nachfragesicht als zielführend erweist und aus Kapazitätsgründen auch notwendig ist. Auch eine Entzerrung der Fahrgastströme durch Expressfahrten bietet sich aufgrund der teils polyzentrischen Anordnung von Nachfrageschwerpunkten an und wird im Konzept daher für einzelne Abschnitte empfohlen. Eine Einbindung bestimmter Streckenabschnitte auf dem Kreisgebiet Ostholstein in die Lübecker Linienangebote, die im Status Quo im Bereich der Städte Stockelsdorf und Bad Schwartau sowie im Bereich der Ostseebäder bereits umgesetzt wird, sollte auf weitere Teilstrecken erweitert werden, da hier noch vergleichsweise hoch Nachfragepotentiale mit relativ wenig zusätzlichem Mitteleinsatz aktiviert werden können.

Die vorliegende Untersuchung macht jedoch deutlich, dass bereits für eine Steigerung des Modal-Split auf 16% immense Leistungsausweitungen notwendig wären. Für jede weitere Steigerung ist zu erwarten, dass aufgrund der beschriebenen Sättigungseffekte bei der Nachfrage und der Überlastung der Verkehrswege der Innenstadt ein noch schlechteres Verhältnis zwischen Leistungsausweitung und Fahrgastwachstum erzielt würde. Unter den gegebenen Umständen ist ohne flankierende deutliche Push-Maßnahmen aus dem MIV oder eine zumindest partielle Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten durch den Einsatz von Doppelgelenkbussen keine weitere Steigerung des Modal-Splits realistisch, sodass die politische Zielsetzung mit einem reinen Busverkehrsangebot nicht erreicht werden kann. Diese Schlussfolgerung lässt sich aus folgenden zentralen Erkenntnissen ableiten:

- Eine **Nachfragesättigung** ist auf einigen Außenabschnitten erreicht. Sofern keine Push-Maßnahmen im MIV erfolgen, sind kaum weitere Fahrgäste bereit den ÖPNV zu nutzen, egal wie dicht das Angebot ausgestaltet ist.
- Die festgelegte maximale **Auslastung** der Verkehrswege in der zentralen Innenstadt ist bereits teils überschritten, ohne erhebliche bauliche Eingriffe sind dort keine weiteren Busangebote mehr abbildbar, zudem sinkt mit jeder zusätzlichen Einflechtung von Fahrten die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems durch die wechselseitigen Behinderungen. Auch Auswirkungen auf das Stadtbild und die trennende Wirkung erheblicher Busverkehrsmengen in einem Straßenzug sollten hierbei bedacht werden.
- Die **Kapazität** des ÖPNV ist auf einigen Hauptachsen zur Hauptverkehrszeit nur noch bedingt aufnahmefähig für weitere Fahrgäste, wenn nur normale Gelenkbusse eingesetzt werden können. Es ist zu erwarten, dass beschränkende Maßnahmen im Pkw-Verkehr die Fahrgastzahlen jedoch vor allem in den Spitzenstunden ansteigen lassen. Ein reines Busverkehrssystem weist daher keine ausreichende Zukunftsfähigkeit auf.

Aufgrund der Größe der Hansestadt Lübeck, der teils dichten Besiedlung im direkt angrenzenden Umland, der starken Pendlerverflechtungen in ein großes Einzugsgebiet und der teils abseits der Bahnhöfe liegenden Nachfrageschwerpunkte besteht die Notwendigkeit für ein System mit hoher Massenleistungsfähigkeit. Beispiele auch deutlich kleinerer Städte, in denen Straßenbahn-Systeme in den letzten Jahrzehnten umgesetzt wurden, zeigen, dass die kritische Fahrgastmasse, die ein solches System rechtfertigt, in Lübeck deutlich überschritten wird.

Die Erkenntnisse des Verkehrswendeszenarios zeigen deutlich, dass ein reines Busangebot mit normalen Gefäßgrößen nur eine eingeschränkte Zukunftsfähigkeit besitzt. Eine Adaption des Busnetzes für den Einsatz von Doppelgelenkbussen würde deutliche infrastrukturelle Eingriffe erfordern, ebenso eine weitere Beschleunigung bestimmter Linienabschnitte mit eigenständigen Bustrassen. Diese Trassen würden ähnliche bauliche Aufwände wie die Umsetzung einer Straßenbahn erfordern, hierbei aufgrund der notwendigen Breiten und der notwendigen Ausgestaltung mit Asphalt oder Beton noch eine größere Trennwirkung entfalten.

Eine Aufwertung der Altstadt ist bei einer nahe der Maximalbelastung laufenden Belastung mit Busverkehren nur bedingt möglich, sensible Abschnitte wie das Burgtor wären weiterhin mit einer sehr dichten Fahrtenfolge belastet. Eine Entlastung der Altstadt ist aufgrund der negativen Nachfragewirkungen und begrenzten Kapazitäten in einem reinen Busverkehrsszenario nur eingeschränkt vorstellbar. Bei einer Straßenbahn hingegen können deutlich mehr Fahrgäste in einer Fahrt gebündelt werden, sodass es bei hochwertig ausgestalteten Umsteigepunkten an den Rändern der Altstadt denkbar erscheint, einen Großteil der Busverkehre aus der Altstadt hinauszunehmen.

Es wird daher empfohlen die Umsetzung einer Straßenbahn vertiefter zu untersuchen und um die mit dem Verkehrswendeszenario gewonnenen Erkenntnisse zu erweitern. Hierzu gehören insbesondere auch weitere Angebotsausweitungen im Busverkehr, die das Straßenbahnsystem mit weiteren Fahrgastgewinnen ergänzen können bzw. im tangentialen Verkehr entlasten können. Weiterhin kann aus den vorliegenden Erkenntnissen auch ein Ohnefall abgeleitet werden, der für die notwendige Untersuchung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses einer Straßenbahn herangezogen werden kann. Hierzu sollten vor allem die Untersuchungen zu Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans einbezogen werden, da diese wechselseitige Auswirkungen auf die Nachfrage im ÖPNV haben können.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13473
öffentlich

Lübeck, 09.08.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Stefan Schmedemann (E-Mail: stefan.schmedemann@ebhl.de Telefon: 70760 211)

Gewährung eines Gesellschafterdarlehens an die Tochtergesellschaft EZL GmbH

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.10.2024	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Vorberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Bürgermeister wird ermächtigt, aus dem Sondervermögen der Entsorgungsbetriebe Lübeck der Entsorgungszentrum Lübeck GmbH (EZL GmbH) ein Gesellschafterdarlehen zur Finanzierung einer Investition in ein Zwischenlager als Volltilgungsdarlehen mit einer Laufzeit von 60 Monaten zu einem Zinssatz von 4,36 % zu gewähren.

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 - Recht	keine rechtl. Bedenken
3.030 - Fachbereichscontrolling	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Weil deren Belange nicht betroffen sind.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (keine Auswirkungen auf den städtischen Haushalt) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:
Die Entsorgungsbetriebe beabsichtigen, ihrer Tochtergesellschaft, der EZL GmbH, ein Gesellschafterdarlehen aus Eigenmitteln zur Verfügung zu stellen, damit diese ihre geplanten notwendigen Investitionen im laufenden Geschäftsjahr ohne die Aufnahme eines Bankdarlehens tätigen kann.
Bei der Investition handelt es sich um die geplante Baumaßnahme eines dringend benötigten Zwischenlagers.
Die Mittel werden aus dem ursprünglich bei den EBL in 2024 als Investition geplanten Erweiterungsbau eines Zwischenlagers entnommen. Die EBL besitzen keine eigene geeignete Fläche, die EZL GmbH hingegen schon und die Nutzung des bisherigen, aber auch des zukünftigen Zwischenlagers erfolgt durch die EBL und die EZL GmbH. Es wird daher vorgeschlagen, die im Wirtschaftsplan aufgeführten Mittel in Höhe von 1 Mio. EUR der EBL der Tochtergesellschaft EZL GmbH als Darlehen zur Verfügung zu stellen, um auf deren Gelände das Zwischenlager zeitnah errichten zu können. Das Zwischenlager wird unter anderem für das Bodenmanagement benötigt.
Ein entsprechender Darlehensvertrag zwischen den EBL und der EZL GmbH ist bereits als Entwurf aufgesetzt. Es handelt sich um ein Volltilgungsdarlehen mit einer Laufzeit von 60 Monaten und dem marktgängigen Zinssatz in Höhe von 4,36 %, die der EBL statt einer Bank zufließen.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 0/09394-01-01-05
öffentlich

Lübeck, 22.07.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Alexander Pinto (E-Mail: alexander.pinto@luebeck.de Telefon: 122 - 4182)

1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
09.09.2024	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
24.09.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
1. Die Bürgerschaft nimmt den 1. Kulturentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck zustimmend zur Kenntnis.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Maßnahmen 1 – 16 umzusetzen.

3. Der Bürgermeister wird beauftragt, für die Umsetzung der Maßnahmen 17 - 36 Finanzierungsmöglichkeiten über Drittmittel zu erschließen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie	zustimmend
1.102 Kommunale Statistikstelle	zustimmend
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
2.200.2 Stabstelle Migration und Ehrenamt	zustimmend
3.390.01 Klimaleitstelle	zustimmend
4.041.5 Nordische Filmtage	zustimmend
4.041.7 LÜBECKER MUSEEN	zustimmend
4.401 Schule und Sport	zustimmend
4.415 Archiv	zustimmend
4.416 Stadtbibliothek	zustimmend
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	zustimmend
4.513 Jugendarbeit	zustimmend
5.610.2 Stadtentwicklung	zustimmend
5.610.3 Altstadt/Stadterneuerung/ Stadtteilplanung	zustimmend
5.651 Gebäudemanagement	zustimmend
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH	zustimmend

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH	zustimmend
Theater Lübeck gGmbH	zustimmend
Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH	zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Für die strategische Gesamtplanung ist die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen nicht erforderlich. Dieser erfolgt jedoch im Rahmen der konkreten Planung und Umsetzung auf Projektebene.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein
[X] Ja – Begründung:

Teile der empfohlenen Maßnahmen tragen zur Erreichung der Klimaschutzziele bei

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Der von der Stadtverwaltung vorgelegte 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan gründet auf den im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2010« (ISEK) formulierten vier kulturpolitischen Zielen: Welterbe und kulturelles Erbe bewahren, Vielfältige Kunst und Kultur fördern, Kultursensibilität vermitteln und den Tourismus fördern. Auf dieser Grundlage und im Rahmen der vorhandenen Datenlage wurde in einem ersten Schritt eine spartenspezifische Bestandserhebung der drei Säulen der städtischen Kultur (öffentlich, privat/frei und zivilgesellschaftlich) vorgenommen. In einem zweiten Schritt wurde beteiligungsorientiert die Bedürfnisse und Interessen der Stakeholder Stadtbevölkerung, Kulturakteur:innen und Stadtverwaltung und -politik erhoben, aktualisiert, priorisiert und in insgesamt acht thematischen Bedarfs- bzw. Entwicklungsfeldern zusammengeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse wurden im dritten Schritt insgesamt 36 Maßnahmen in den acht priorisierten Entwicklungsfeldern entwickelt und ausformuliert.

Die **Bestandserhebung** hat gezeigt, dass in Lübeck von einer gut bis sehr gut ausgeprägten kulturellen Grundversorgung durch die öffentliche Hand gesprochen werden kann, außer im Bereich der »Soziokultur«. Auch ist festzustellen, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen aufgrund ihrer großen Anzahl und der Angebotsspezifik eine sehr wichtige Stellung innerhalb der kulturellen Landschaft Lübecks einnehmen. Teilweise realisieren sie sogar Angebote, die in anderen Städten als kommunale Aufgaben betrachtet und wahrgenommen werden wie bspw. die Musikschulen oder soziokulturelle Angebote in den

Stadtteilen. Erst durch die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen kann in Lübeck von einer strukturell vielfältigen Kulturlandschaft gesprochen werden.

Gleichzeitig zeigte sich in der Bestandserhebung, das sich diese wichtige Stellung der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen nur teilweise in der städtischen Kulturförderung widerspiegelt und darüber hinaus keine zusätzlichen Anreize für die Entwicklung kulturwirtschaftlicher Potenziale vorhanden sind. Zudem wurde deutlich, dass sich das kulturelle Angebot größtenteils auf die Innenstadt konzentriert und nur in drei weiteren Stadtgebieten (Travemünde, Kücknitz, Falkenfeld/Vorwerk) ansatzweise von potenziellen stadträumlichen Kulturclustern gesprochen werden kann. Weiter wurde festgestellt, dass sich die zunehmende Diversität der städtischen Bevölkerung bisher wenig in der städtischen Kultur abbildet. An der (Weiter-)Entwicklung der städtischen kulturellen Infrastruktur partizipieren bspw die. Migrant:innenselbstorganisationen (MSO) bisher kaum.

Dies ist nicht zuletzt auch auf das Fehlen einer soziokulturellen Infrastruktur in den Stadtteilen zurückzuführen, wie es sie bspw. in Form von kommunalgeförderten Bürgerhäusern, Stadtteilkulturzentren oder Soziokulturellen Zentren in anderen Städten gibt. Die neu entwickelten Outreach-Formate bspw. bei den LÜBECKER MUSEEN und bestehenden kulturellen Bildungsangebote anderer Kulturakteur:innen können diese Herausforderung nur im geringen Maße auffangen. In der Gesamtschau der Bestandserhebung lässt sich festhalten, dass die Themen »Kulturförderung«, »Stadtteilkultur«, »Teilhabe« und »Flächen und Räume« als Entwicklungsfelder benannt werden können.

Dem politischen Auftrag einer breiten Beteiligung für Kulturschaffende, Kulturinstitutionen und Nutzer:innen (VO/2020/09394-01-01) wurde im zweiten Schritt durch eine **Bedarfsanalyse** Rechnung getragen. Die beteiligungs- und bedarfsorientierte weitere Fachplanung bezog über verschiedene Formate und Strukturen die unterschiedlichen Bedürfnisse der drei Stakeholder-Gruppen »Stadtbevölkerung«, »Kulturakteur:innen« und »Stadtverwaltung und -politik« in den Prozess ein. Ziel der Bedarfsanalyse war es, die je partikularen Bedürfnisse zu gemeinsam geteilten und anerkannten Bedarfen zusammenzuführen, zu priorisieren und in thematischen Entwicklungsfeldern zu clustern.

Die Bedürfnisse der **Stadtbevölkerung** wurde zum einen durch die Auswertung von Umfragen, Dialogveranstaltungen, Workshops und Sammlungen von Zukunftsgeschichten analysiert, die im Rahmen der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« im Zeitraum 2018-2020 durchgeführt wurden. Zum anderen wurden insgesamt 30 Stadtteilkonferenzen des Lübecker Senats (bis April 2024) sowie drei Stadtteilwerkstätten des Bereichs Jugendarbeit (4.513) ausgewertet. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass »mehr kulturelle Angebote in den Stadtteilen« sowie »mehr Räume der Teilhabe« als gemeinsam geteilte Bedürfnisse (= Bedarfe) des Stakeholders »Stadtbevölkerung« betrachtet werden können.

Für die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der **privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen** wurde auf Text- und Audiomaterial zurückgegriffen, das seit Beginn des Kulturentwicklungsprozesses in Lübeck 2016 erhoben wurde. Dazu zählen Interviews, Auswertungen von Umfragen, Protokolle von Netzwerktreffen, Workshops und Fachtagen. In den acht Themenfeldern »Kulturförderung«, »Kultur- und Kreativwirtschaft«, »Nachwuchs«, »Kulturelle Bildung«, »Sichtbarkeit«, »Klimaschutz«, »Stadtteilkultur« und »Flächen und Räume« wurden wiederkehrende Bedürfnisse und Interessen artikuliert und in Sparten-Netzwerktreffen überprüft, aktualisiert und priorisiert. Im Laufe des Prozesses wurde von den Akteur:innen zusätzlich und wiederholt das Themenfeld »Weiterentwicklung und Fortschreibung Kulturentwicklungsplan« angesprochen.

Die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der **städtischen Kulturakteur:innen** erfolgte im Kontext bestehender politischer Vorgaben. Dazu wurden auf der Grundlage städtischer Entwicklungskonzepte und politischer Beschlüsse in themenspezifischen Workshops und Einzelgesprächen mit den Leitungen der städtischen Kultureinrichtungen die gemeinsam geteilten Bedürfnisse herausgearbeitet. In den fünf Themenfeldern »Teilhabe und Kulturelle Bildung«, »Digitalisierung«, »Flächen und Räume«, »Klimaschutz« und »Fortschreibung und

Erweiterung Kulturentwicklungsplanung« sind von den städtischen Kulturakteur:innen mehrfach Entwicklungsbedürfnisse und -interessen artikuliert worden.

Die Bedarfsanalyse des Stakeholders **»Stadtverwaltung und -politik«** gründete sich auf die Sichtung von insgesamt sechzehn beschlossenen bzw. in Aufstellung befindlichen städtischen Entwicklungskonzepten und -strategien und die Analyse der unmittelbaren Bezugspunkte zur kulturellen Stadtentwicklung. In insgesamt fünf Strategiekonzepten der Stadt wurden Schnittmengen herausgearbeitet, die konkrete Bezüge zur Kulturentwicklungsplanung herstellen und konkretisierte Maßnahmen und Projekte bereits formulieren bzw. einfordern. Darüber hinaus wurden eine Vielzahl von politischen Empfehlungen des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege sowie Beschlüsse der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zum Thema Kulturentwicklung gesichtet und darin formulierte Umsetzungsaufgaben für den Kulturentwicklungsplan extrahiert. In den insgesamt sechs Themenfeldern »Teilhabe und Kulturelle Bildung«, »Digitalisierung«, »Stadtteilkultur«, »Klimaschutz«, »Kulturtourismus« und »Kulturförderung« wurden wiederkehrende Bedarfe kenntlich gemacht, die aufgrund der politischen Beschlusslage bereits als erforderlich anerkannte Bedarfe betrachtet werden können.

Im Abgleich zwischen den in der Bestandserhebung deutlich gewordenen Entwicklungsfeldern und den in der Bedarfsanalyse kenntlich gemachten Themenfeldern sind insgesamt acht Entwicklungsfelder herausgearbeitet worden, in denen gemeinsam geteilte prioritäre Bedarfe durch die Stakeholdergruppen benannt worden:

- »Teilhabe und Kulturelle Bildung«
- »Stadtteilkultur«
- »Flächen und Räume«
- »Kulturförderung«
- »Klimaschutz«
- »Digitalisierung«
- »Kulturtourismus«
- »Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung«

In diesen acht Entwicklungsfeldern wurden im dritten Schritt insgesamt **36 Maßnahmen und -projekte** als fachlich erforderlich bewertet und zur weiteren Umsetzung empfohlen. Die fachliche Bewertung der Erforderlichkeit fand auf der Grundlage der kulturpolitischen Zielsetzung durch einen systematischen Abgleich der Ergebnisse der Bedarfsanalyse mit denen der Bestandsanalyse und in Abstimmung mit den betroffenen Fachbereichen der städtischen Verwaltung statt. Maßgeblich bei der Entwicklung der Maßnahmen und Projekte war ein ressourcenschonender und nachhaltig wirkender Ansatz, der alle Maßnahmen und Projekte auf Synergien und Schnittmengen innerhalb mehrerer benannter Entwicklungsfelder überprüfte. Von den 36 empfohlenen Maßnahmen sind 14 Maßnahmen (Nr. 1-14) ohne finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt der Hansestadt Lübeck. Die weiteren 22 Maßnahmen (Nr. 15–36) haben finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt.

Für den Haushalt 2025 sind zwei Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen (Maßnahme Nr. 15 und 16) mit insgesamt 115.000 EUR eingeplant. Die Maßnahme „Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitorings“ (Nr. 15) begründet sich darin, dass es für die notwendige Steuerung im Themenbereich und für die weitere politische Entscheidungsfindung maßgeblich ist, eine fundierte Datenbasis und Faktenlage sicherzustellen. Die Maßnahme Nr. 15 stellt dies sicher. Die Maßnahme „Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie Zeit.Lab“ (Nr. 16) begründet sich im bereits getätigten Beginn der Gesamtmaßnahme (VO/9/07965-01-01-02).

Die weiteren 20 Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Hansestadt Lübeck sind aufgrund der aktuellen Haushaltslage derzeit nicht Bestandteil des Haushaltsentwurfs der Verwaltung. Auch wenn die im Bericht aufgezeigten Maßnahmen als fachlich sinnvoll angesehen werden und zur Erreichung strategischer Ziele der Hansestadt Lübeck beitragen, lässt die gegenwärtige Haushaltslage der Hansestadt Lübeck keine Ausweitung der finanziellen Mittel zur Umsetzung nicht gesetzlich vorgeschriebener Maßnahmen zu. Die Kommunalaufsicht hat in der Haushaltsgenehmigung 2024 formuliert, dass es in der gegen-

wärtigen Situation gilt, „die Unsicherheiten in der wirtschaftlichen Entwicklung und in den Inflationstendenzen mit ihren Folgen im Blick zu behalten. Steigenden Belastungen im Ergebnishaushalt sollte gerade jetzt mit eigenen Konsolidierungsanstrengungen begegnet werden. Für die hierfür notwendigen Beschlüsse sind von Seiten der Verwaltungen sowohl bezogen auf die Ergebnis- wie auch die Investitionsplanung geeignete Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung zu stellen“. Neue, zusätzliche Ausgaben würden die Konsolidierungsnotwendigkeit weiter verschärfen.

Die Verwaltung empfiehlt entsprechend der jeweiligen Haushaltslage die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen in den Jahren 2025 - 2033 und strebt an, ergänzend zur öffentlichen Finanzierung und entsprechend der vorgenommenen Priorisierung eine Finanzierung dieser Maßnahmen über Drittmittel (bspw. über Förderprogramme der EU, des Bundes und des Landes SH sowie anderer Fördergeber:innen) zu erreichen.

Übersicht der Gesamtkosten der empfohlenen Maßnahmen und Projekte pro Jahr

	2025	**2026**	**2027**	**2028**
14 Maßnahmen ohne finanzielle Auswirkungen	0	0	0	0
2 Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen und in HH 2025 eingeplant	115.000 €	107.000 €	92.000 €	92.000 €
20 Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen und nicht in HH 2025 eingeplant	1.214.680 €	1.600.680 €	1.669.780 €	1.792.280 €
Gesamtkosten	**1.329.680 €**	**1.707.680 €**	**1.761.780 €**	**1.884.280 €**

Anlagen:

Senatorin Monika Frank

Bereich: 4.04104 Kulturbüro **Anlage zur Vorlage vom 22.07.2024**
Produkt: 281001 **VO-Nr.: 09394-01-01-05**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2025	2025	2026	2027
Erträge				
Aufwendungen	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00
Saldo Ergebnisplan	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00
Saldo Finanzplan	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00

2025	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x		
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2025	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	281001 000.5291000	Aufwend.f.sonst.Dienstleistungen	-115.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-115.000,00

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	281001 000.7291000	Aufwend.f.sonst.Dienstleistungen	-115.000,00
		Saldo Finanzplan	-115.000,00

Übersicht Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	FB 4				FB 2				Sachstand
				2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
1.	Bewahrung und Digitalisierung der Sammlung der LÜBECKER MUSEEN (LM)	FB 4.041.7	/	x	x	x	x					bereits im Haushalt geordnet
2.	Stärkung der Kunden:innen- und Benutzungs-freundlichkeit der Stadtbibliothek („Open Library“)	FB 4.416	/	x	x	x						Drittmittel-finanziert
3.	Durchführung Pilot-projekt „Klimaan-passung in Kultur-betrieben“ in der Musik- und Kongresshalle (MUK)	MUK	/	x								Drittmittel-finanziert
4.	Gründung eines Arbeitskreises „Kulturelle Bildung und Teilhabe in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	/	x	x	x	x					/
5.	Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds	**FB 4.041.4** FB 4.041.2	/		x							Empfehlung des AKD VO/2022/ 11026-01
6.	Überarbeitung der bereichsspezifischen Kulturförderrichtlinien sowie des Antrags- und Zuwendungsverfahren	**FB 4.041.4** FB 1.201 FB 1.300	/	x								Empfehlung des RPA-Bericht vom 01.06.2023
7.	Aktualisierung Website des Kulturbüros	**FB 4.041.4** FB 1.101.3	/	x								/

8.	Zwischenevaluation und Fortschreibung KEP	FB 4.041.4	/				x					/
9.	Aktualisierung und Fortschreibung des Museumsentwicklungs-plans (MEP)	FB 4.041.7	/	x								MEP 2020 – 2030 (VO/2020/ 09097)
10.	Erstellung eines Bibliotheksentwicklungs plans für den Zeitraum 2026 - 2040	FB 4.416	/	x	x							/
11.	Erstellung eines Entwicklungsplans für das Archiv	FB 4.415	/	x	x							/
12.	Fortsetzung Projekt FUTURE NORTH bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	/	x	x	x	x					Drittmittel-finanziert
13.	Verstärkte Sichtbarmachung jüdischen Lebens und jüdischer Kultur in Lübeck	FB 4.415	/	x	x							Drittmittel-finanziert
14.	Prüfung Kulturbus zur Mobilitätssteigerung von Schulklassen und Kindergruppen	FB 4.041.4	/		x							/
	SUMME			**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

Priorität »sehr hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
15.	Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitoring	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	50.000	32.000	72.000	72.000					VO/2023/ 11871-01 In HH 2025 eingeplant
16.	Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie „Zeit.Lab“	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	65.000	75.000	20.000	20.000					VO/9/07965-01-01-02 In HH 2025 eingeplant
17.	Schaffung Personalstelle „Kulturvermittlung“ (1,0)	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	94.100	94.100	94.100	94.100					VO/2023/ 12437-02-01
18.	Aufnahme des Vereins Bücherpiraten e.V. in die institutionelle Förderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	30.000	30.000	30.000	30.000					VO/2023/ 12437-02-01
19.	Stärkung der institutionellen Förderung der mks Lübeck und der Lübecker Musikschule	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.					VO/2023/ 12748-03
20.	Einführung einer dreijährigen Basiskulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	182.500	182.500	182.500	100.000					/
21.	Stärkung der institutionellen Kulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	248.000	248.000	305.000	490.000					VO/2023/ 12437-09-02 Freie Thea-ter in 2024
22.	Stärkung der Professionalisierung und Vernetzung der Kultur- und Kreativszene	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	60.000	60.000	60.000	60.000					/

23.	Weiterentwicklung der kulturellen Projektförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	130.000	280.000	280.000	280.000					VO/2023/ 12437-02-01 Soziokultur und Klein-kunst in 2024
24.	Anpassung der Personalausstattung „Kulturförderung“ um 1,0	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	70.080	70.080	70.080	70.080					VO/2023/ 12437-02-01 sowie Empfehlung RPA-Bericht 01.06.2023
	SUMME				**1.129.680 + i. K.**	**1.271.680 + i. K.**	**1.313.680 + i. K.**	**1.416.180 + i. K.**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Priorität »hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
25.	Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	kon	hoch	0	35.000	0	0					
26.	Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Entwicklung sozio-kulturelle Zentren in den Stadtteilen“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 5.610.3	kon	hoch	0	50.000	0	0					
27.	Entwicklung eines digitalen Raum-Radars	**WiFö GmbH** FB 4.041.4 FB 5.610.3 FB 5.651.23	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	25.000	25.000	25.000	
28.	Erhalt der innerstädtischen kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung	**WiFö GmbH** LTM GmbH FB 4.041.4 FB 5.610.3	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	50.000	75.000	75.000	bis 08/2025 über Projekt „Übergangs-weise“
29.	Stärkung der Schwerpunktaus-richtung Kultur-tourismus bei der LTM	**LTM GmbH** FB. 4.041.4	pers + kon	hoch	0	0	0	0	0	170.100	190.100	210.100	TEK 2030
	SUMME				**0**	**85.000**	**0**	**0**	**50.000**	**245.100**	**290.100**	**310.100**	

Priorität »mittel«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
30.	Bildung einer Steuerungsgruppe „Kunst am Bau/Kunst im öffentlichen Raum“ für Modellprojekt „Neue Mitte Moisling“	**FB 4.041.4** FB 5.610.3	kon	mittel	0	10.000	10.000	10.000					VO/2023/ 12645 + 12205
31.	Stärkung der klimagerechten Modernisierung nichtstädtischer Kulturimmobilien	**FB 4.041.4** FB 3.390.1 FB 5.610.3	inv	mittel	0	0	50.000	50.000					VO/2023/ 11957
32.	Verstetigung Projekt NFLplus bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	kon	mittel	35.000	35.000	35.000	35.000					/
33.	Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2 FB 1.103.3	kon	mittel	0	15.000	0	0					/
34.	Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort	FB 4.491	kon	mittel	45.000	45.000	45.000	45.000					/
	SUMME				**80.000**	**105.000**	**140.000**	**140.000**					

Priorität »niedrig«

35.	Entwicklung einer kulturwirtschaftlichen Startup-Plattform CulturHUB	**WiFö GmbH** FB 4.041.4	kon	niedrig	0	0	0	0	0	25.000	0	0	/
36.	Stärkung der Diversität des Theater Lübecks in Bezug auf Zuschauer:inen und Mitarbeiter:innen	Theater Lübeck gGmbH	pers + kon	niedrig	70.000	70.000	18.000	18.000					/
	SUMME				**70.000**	**70.000**	**18.000**	**18.000**	**0**	**25.000**	**0**	**0**	

Hansestadt LÜBECK

1. Lübecker Kulturentwicklungsplan

Stärken stärken, Potenziale heben!

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/de/stadtleben/kultur/kulturbuero

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Fachbereichsdienste
Kulturbüro | Alexander Pinto
Schildstraße 12 | 23552 Lübeck
(0451) 122 4182
kulturbuero@luebeck.de
www.luebeck.de

September 2024

Vorwort

Es ist mir eine besondere Freude, Ihnen den ersten Kulturentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck präsentieren zu dürfen. Dieser Plan ist das Ergebnis eines intensiven und partizipativen Prozesses, der von zahlreichen engagierten Akteur:innen unserer Stadt mitgetragen wurde. Er wurde in einer Zeit erarbeitet, die von tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen und globalen Krisen geprägt ist. Vor diesem Hintergrund ist die Bedeutung der Kultur für demokratische Teilhabe, Bildung und die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts größer denn je. Kultur bildet das Fundament, auf dem unsere Gesellschaft ruht und das es fortlaufend zu stärken gilt.

Die Hansestadt Lübeck blickt auf eine reiche und vielfältige Kulturgeschichte zurück, die sich in ihrer Architektur, ihren Museen und den zahlreichen kulturellen Akteur:innen und Veranstaltungen widerspiegelt. Doch Kultur ist nicht statisch – sie lebt und entwickelt sich weiter, beeinflusst von den Veränderungen und Herausforderungen unserer Zeit. Die Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen, die Förderung kultureller Teilhabe und die nachhaltige Nutzung unserer Ressourcen sind Themen dieses Plans. Mit dem vorliegenden Kulturentwicklungsplan setzen wir einen ersten Meilenstein für die zukünftige kulturelle Entwicklung Lübecks. Ziel ist es, die kulturelle Infrastruktur so zu gestalten, dass sie den zukünftigen Anforderungen gerecht werden kann, Raum für Innovationen bietet und so die kulturelle Vielfalt unserer Stadt stärkt.

Die Erstellung des Kulturentwicklungsplans war ein partizipativer Prozess, der die Meinungen und Bedürfnisse unterschiedlichster Akteur:innen einbezogen hat. Von den städtischen Kulturinstitutionen über private und zivilgesellschaftliche Träger:innen bis hin zu den Bürger:innen Lübecks – alle haben zu einer umfassenden Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse beigetragen. Diese bilden die Grundlage für die hier vorgestellten Maßnahmen. Besonders hervorzuheben ist die Verknüpfung der Kulturentwicklung mit anderen Politikfeldern wie Stadtentwicklung, Bildung und Wirtschaft. Diese übergreifende Betrachtung soll sicherstellen, dass kulturelle Projekte und Initiativen nicht isoliert, sondern im Kontext eines nachhaltigen städtischen Entwicklungsprozesses gesehen werden.

Im Namen der Hansestadt Lübeck danke ich allen Beteiligten für ihr Engagement und ihre wertvollen Beiträge. Ich lade Sie ein, Kulturentwicklung als einen lebendigen und dynamischen Prozess zu verstehen, die kontinuierlich angepasst und weiterentwickelt wird. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, Lübeck als eine weltoffene und kulturreiche Stadt zu erhalten und zu fördern.

Ihre Monika Frank
Senatorin für Kultur und Bildung

Inhaltsverzeichnis

Einleitung ... 4
Städtische Ausgangslage: Lübeck im Wandel ... 6
Lübeck – eine wachsende Stadt mit regionaler Verankerung ... 6
Lübeck auf dem Weg zum Übermorgen ... 8
Kulturentwicklungsplanung in der kommunalen Kulturpolitik ... 11
Kulturentwicklungsplanung in Lübeck ... 12
Methodik der Kulturentwicklungsplanung in Lübeck ... 14
Kulturstadt Lübeck: Bestandsaufnahme ... 18
Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« ... 18
Sparte »Musik« ... 19
Sparte »Bildende Kunst« ... 21
Sparte »Darstellende Künste« ... 22
Sparte »Literatur« ... 24
Sparte »Film« ... 25
Sparte »Soziokultur« ... 26
Übergreifende Infrastruktur und Akteur:innen ... 27
Spezifische Ausprägungen des Bestands ... 29
Kulturstadt Lübeck: Bedarfsanalyse ... 31
Stakeholder »Stadtbevölkerung« ... 31
Stakeholder »Kulturakteur:innen« ... 32
Stakeholder »Stadtverwaltung und -politik« ... 34
Acht gemeinsame Bedarfsfelder der drei Stakeholdergruppen ... 36
Maßnahmen ... 41
Übersicht Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen ... 42
Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen ... 44
Beschreibung der Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen ... 49
Beschreibung der Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen ... 63

Einleitung

Die Hansestadt Lübeck steht vor der Herausforderung, ihre kulturelle Infrastruktur und ihr vielfältiges Kulturleben angesichts aktueller gesellschaftlicher Krisen und Trends zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. Mit dem politischen Beschluss zur erstmaligen Aufstellung eines Kulturentwicklungsplans (VO/2021/09394-01-01) und der Zuordnung einer Personalstelle für diesen Prozess (VO/2021/10329-01-01) überführte die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck diese Notwendigkeit nachhaltig in konkretes fachplanerisches Handeln. Dabei konnte an bereits stattgefundene Prozesse wie der Machbarkeitsstudie zur »Bewerbung um den Titel Europäische Kulturhauptstadt« (2017) und dem in 2019 vorgelegten Bericht »Kulturentwicklungsleitlinien« angeschlossen werden. Gleichzeitig wird mit der Aufstellung des Kulturentwicklungsplans einer konzeptbasierten und nachhaltig orientierten Kulturpolitik Rechnung getragen. In diesem Sinne dient der vorliegende Kulturentwicklungsplan als weiteres strategisches Instrument für eine Stadtentwicklung, die den sich verändernden Bedürfnissen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gerecht wird und zugleich die kulturelle Vielfalt der Stadt bewahrt und fördert.

Dabei ist Lübeck als Oberzentrum der Hansebelt-Region von spezifischen Bedingungen geprägt, die im Fachplanungsprozess berücksichtigt werden müssen. Die Lage an Ostsee, Trave und Wakenitz stellt Lübeck mit Blick auf bspw. die Folgen des Klimawandels vor andere Herausforderungen als Binnenstädte. Der Schutz des als UNESCO-Welterbe ausgezeichneten Altstadtensembles ist ein zentrales Motiv stadtgesellschaftlichen Handelns. Hinzu tritt die lange Tradition als Hansestadt, deren kulturelles und koloniales Erbe es ebenso zu berücksichtigen gilt wie das Erbe, das Lübeck unmittelbar mit den zwei deutschen Diktaturen des 20. Jahrhunderts verbindet. Daran schließt sich auch die Erkenntnis an, dass Lübecks Wachstum bis heute unmittelbar mit Flucht- und Migrationsbewegungen verbunden ist. Die Ausprägungen der daran gewachsenen städtischen Integrationsfähigkeit im Selbstverständnis als Kulturstadt sind ebenfalls zu beachten. Kulturelle Sensibilität und Vielfalt als Kernelemente der »Kulturstadt Lübeck« bilden zugleich die Triebkräfte für die qualitative Weiterentwicklung des Tourismus. Nicht zuletzt erfordert auch die geografische Nähe zur Metropole Hamburg und deren kulturellen Nutzungsqualitäten eine strategische Betrachtung der eigenen Stärken.

Die im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2010« (ISEK) formulierten kulturpolitische Ziele: »Welterbe und kulturelles Erbe bewahren«, »Vielfältige Kunst und Kultur fördern«, »Kultursensibilität vermitteln« sowie »den Tourismus fördern« haben bis heute Bestand. Ergänzt werden diese um die in den Kulturentwicklungsleitlinien beteiligungsorientiert herausgearbeiteten Leitmotive »Gemeinsame Identität als Kulturstadt«, »(Frei)Räume sichern«, »Kulturelle Teilhabe sichern und aktivieren«, »Vernetzung stärken und aktivieren«, »Kultur finanzieren und sichtbar machen«. Mit dem vorliegenden Kulturentwicklungsplan werden erstmals konkrete Maßnahmen und Projekte definiert und priorisiert, um die formulierten Ziele zu erreichen und die kulturelle Entwicklung der Hansestadt Lübeck konzeptbasiert fortzuführen. Mit Blick auf die multiple Krisenlage, mit der kommunale Selbstverwaltung mittlerweile dauerhaft konfrontiert ist, war oberstes Ziel der ersten Aufstellung des Kulturentwicklungsplans der strukturelle Erhalt und die Stärkung der vielfältigen Kulturlandschaft Lübecks. Dabei richtet sich der Blick einerseits auf die städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen Strukturen, die Lübecks kulturelles Leben seit Jahrzehnten prägen (Stärken stärken!). Andererseits kommen neue Initiativen und Akteur:innen in

den Fokus, die für die weitere kulturelle Entwicklung der Stadt von Bedeutung sind (Potenziale heben!).

Im folgenden ersten Kapitel wird die städtische Ausgangslage skizziert, in der sich Lübeck derzeit befindet. Dabei wird vor allem der Transformationsprozess in den Blick genommen, mit dem sich die Stadtgesellschaft in einer multiplen Krisenlage auseinandersetzen muss: Lübeck als wachsende Stadt mit regionaler Verankerung. Die Integration der mit diesem Wandel einhergehenden veränderten Bedürfnisse der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen bildet den Auftrag und die Herausforderung für einen gelingenden städtischen Entwicklungsprozess. Unter der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« hat die Hansestadt die damit verbundenen raumplanerischen Herausforderungen gebündelt und beteiligungsorientiert bearbeitet. Darüber hinaus wurden auch in den Politikfeldern »Wirtschaft«, »Umwelt und Klimaschutz«, »Digitalisierung«, »Tourismus«, »Soziales und Integration«, »Bildung und Sport« die jeweilige Rahmenplanung durch die Stadtverwaltung und -politik fortgeschrieben und angepasst.

Im Politikfeld »Kultur« gab es bisher keine solche strategische Rahmenplanung bzw. nur einen Teilfachplan für die LÜBECKER MUSEEN. Gleichzeitig ist in Lübeck seit Jahrzehnten gelebte kulturelle Praxis, was sich als Prämisse bundesrepublikanischer Kulturpolitik in den vergangenen 20 Jahren durchgesetzt hat: Verantwortungsteilung und Kooperation aller Akteur:innen. Wie sich Kulturentwicklungsplanung als fachpolitisches Planungs- und Steuerungsinstrument entwickelt hat, wie Kulturentwicklung bisher in Lübeck stattfand und auf welchen methodischen Ansatz sich der vorliegende Rahmenplan gründet, wird im zweiten Kapitel dargestellt.

Im dritten Kapitel wird der aktuelle Bestand der kulturellen Infrastruktur reflektiert. Dabei ging es weniger um eine qualitative Bewertung des Bestehenden als vielmehr um die Darstellung und Analyse möglicher struktureller Leerstellen. Der Fokus lag in Anlehnung an die Cluster der Kultur- und Kreativwirtschaft auf den sieben Sparten »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur«, »Musik«, »Bildende Künste«, »Darstellende Künste«, »Literatur«, »Film« und »Soziokultur« und deren städtische, private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen. Zusätzlich wurde die spartenübergreifende kulturelle Infrastruktur betrachtet. Aufgrund fehlender systematischer Analysedaten ist die Darstellung des kulturellen Bestandes in Lübeck nur als Näherungswert zu verstehen, der nicht auf Vollständigkeit plädiert. Gleichzeitig zeigt diese Annäherung jedoch ein hinreichendes Gesamtbild der kulturellen Infrastruktur für die weitere Fachplanung.

Mit dem politischen Auftrag einer beteiligungs- und entsprechend bedarfsorientierten Fachplanung ist die Integration der unterschiedlichen Bedürfnisse der drei Stakeholder-Gruppen »Stadtbevölkerung«, »Kulturakteur:innen« und »Stadtverwaltung und -politik« in den Prozess verbunden. Im vierten Kapitel werden diejenigen Bedarfe dargestellt, die sich als gemeinsam geteilte Bedürfnisse herauskristallisiert haben und von den Stakeholdern anerkannt wurden. Auf der Grundlage der kulturpolitischen Zielsetzungen wurden diese Bedarfe dann mit dem Bestand abgeglichen und auf ihre Erforderlichkeit hin fachlich geprüft. In den so erhobenen Entwicklungsfeldern sind im Weiteren 36 konkrete Maßnahmen und Projekte entwickelt worden. Im fünften und letzten Kapitel werden diese Maßnahmen in zweifacher Weise dargestellt: einmal in tabellarischer Form und einmal in Form der konkreten Beschreibung der jeweiligen Einzelmaßnahme. Der so entstandene Maßnahmenkatalog beinhaltet konkrete Ziele, Teilmaßnahmen, Adressat:innen, Handlungsfelder, Kosten, Finanzierung, Prioritäten und Zeithorizonte sowie Beteiligte, Erfolgskriterien und den aktuellen Sachstand (Seite 41-83).

Maßgeblich bei der Entwicklung der Maßnahmen und Projekte war ein ressourcenschonender und nachhaltig wirkender Ansatz, der alle Maßnahmen und Projekte auf Synergien und Schnittmengen in mehreren Entwicklungsfeldern hin überprüfte. Der Zeithorizont der Umsetzung der Maßnahmen ist zunächst bis 2033 angedacht, wobei Kulturentwicklung und deren Planung als dynamischer Prozess verstanden wird, der kontinuierlich weiterentwickelt und angepasst werden muss. Durch regelmäßiges Monitoring, die Zusammenarbeit der Akteur:innen und die Einbindung neuer Forschungsergebnisse und gesellschaftlicher Trends wird sichergestellt, dass die Kulturpolitik der Hansestadt Lübeck flexibel und zukunftsorientiert bleibt. Ziel ist es, eine lebendige und vielfältige Kulturlandschaft zu fördern, die das kulturelle Erbe der Stadt bewahrt und gleichzeitig Raum für neue, innovative Entwicklungen bietet.

Städtische Ausgangslage: Lübeck im Wandel

Lübeck steht als regionales Oberzentrum im 21. Jahrhundert vor vielfältigen gesellschaftlichen Entwicklungen und Herausforderungen, die eine adaptive und zukunftsorientierte Stadtentwicklung erfordern. Regionale Oberzentren, die eine Schlüsselrolle in der Versorgung der Bevölkerung mit höherwertigen Dienstleistungen spielen und als Knotenpunkte der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Interaktion gelten, müssen sich mit dem rasanten Tempo des Wandels auseinandersetzen und darauf reagieren. Zuwanderung, demografischer Wandel, wirtschaftlicher Strukturwandel, Digitalisierung, Klimawandel sowie die Pluralisierung und Individualisierung der Lebensformen und -stile sind nur einige Stichworte, die die vielschichtigen, miteinander verwobenen Herausforderungen für die Stadt umreißen. Aus der Perspektive der kulturellen Stadtentwicklung sind Oberzentren wie Lübeck dabei als spezifische Räume an der Schnittstelle von ländlichen und urbanen Räumen zu verstehen, in welcher Kultur als eine treibende Kraft für sozialen Zusammenhalt, wirtschaftliche Prosperität und lokale wie regionale Identität fungiert.

Lübeck – eine wachsende Stadt mit regionaler Verankerung

Zum 31.12.2023 verzeichnete Lübeck mit 222.927 Einwohner:innen den höchsten Stand der Gesamtbevölkerung seit 44 Jahren. Insbesondere aus anderen Städten wie Hamburg, Berlin, Kiel, Rostock aber auch Bad Schwartau, Stockelsdorf, Bad Segeberg, Boostedt und Neumünster sowie aus dem Ausland fand in 2023 der Zuzug nach Lübeck statt. Dabei stellen Personen mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit die größte Gruppe der Zugezogenen. Der Ausländer:innenanteil stieg seit 2015 um 5,0 Prozentpunkte auf 14,3 Prozent der Gesamtbevölkerung Lübecks. Auch der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund erhöhte sich seit 2015 um 4,3 Prozentpunkte auf 29,7 Prozent.[1]

Durch diese positive Gesamtbilanz der Bevölkerungsbewegung wird zugleich der demografische Wandel in Lübeck derzeit aufgefangen. Der Zuwachs der Bevölkerung mit Migrationshintergrund in den Altersgruppen der 0- bis 17-Jährigen (+8,2 Prozent seit 2015) und der 18- bis 64-Jährigen (+6,1 Prozent seit 2015) konnte die negativen demografischen Entwicklungen in diesen Altersgruppen (-0,1 Prozentpunkte bzw. +/- 0 Prozentpunkte zu 2015) verhindern. Gleichzeitig blieb auch die

[1] Vgl. Hansestadt Lübeck (2024): Statistische Nachrichten 62: Bevölkerung und Demografie 2023.

Altersgruppe der über 64-Jährigen mit einem Gesamtbevölkerungsanteil von 23,0 Prozent (+0,1 Prozentpunkte seit 2015) annähernd gleich, wobei sich der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund in dieser Altersgruppe seit 2015 um 3,1 Prozentpunkte verringerte. Allerdings ist derzeit davon auszugehen, dass sich diese Auffangeffekte mit dem Eintritt der Generation Babyboomer ins Rentenalter auch in Lübeck abschwächen und umkehren werden.

Mit Blick auf Lübecks wirtschaftliche Resilienz erscheint die Fortschreibung der aktuellen Bevölkerungsentwicklung verbunden mit zielgerichteten Integrations-, Bildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen weiter notwendig. Die wirtschaftliche Resilienz Lübecks basiert vor allem auf der Durchmischung von unterschiedlichen Branchen, Industrien, Dienstleistungen und wissensorientierten Diensten, die sich in unterschiedlichen Größenordnungen in Lübeck angesiedelt haben und die das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Lübecks im Zeitraum 2015 bis 2021 um 24,6 Prozentpunkte (BIP in jeweiligen Preisen) ansteigen ließen. Dabei sind die vier Wirtschaftsbranchen Gesundheit, Tourismus, Logistik/Hafenwirtschaft und Ernährung die wirtschaftlichen Treiber für Lübeck und die Region, in denen allein 41.500 Beschäftigte bzw. 40 Prozent aller am Arbeitsort Lübeck sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten.[2] Die Bedeutung als wirtschaftliches Zentrum der Region wird auch daran deutlich, dass 2023 insgesamt 44,2 Prozent der am Arbeitsort Lübeck sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die Hansestadt einpendelten (+0,8 Prozentpunkte zu 2015). Insbesondere für Menschen aus Ostholstein, aus Nordwestmecklenburg, aus dem Herzogtum Lauenburg, dem Landkreis Stormarn und Hamburg ist Lübeck von existenzieller wirtschaftlicher Bedeutung.[3]

Die wirtschaftliche Stärke und Vielfalt sind zugleich Garanten für die soziale Resilienz der Stadt. Zwischen 2015 und 2023 sank die Arbeitslosenquote von 9,9 Prozent auf 7,9 Prozent. Auch die Anzahl der Personen in Bedarfsgemeinschaften ist im Zeitraum Juni 2011 bis Juni 2023 um 23,1 Prozent abgesunken. Selbst größte Herausforderungen wie die starke Zuwanderung in 2015/2016, die Covid-19-Pandemie 2020/2021 und die starke Zuwanderung aufgrund des Ukraine-Kriegs seit 2022, die jeweils zu kurzfristigen Erhöhungen der Arbeitslosenzahlen führten, konnten an dieser grundlegenden Tendenz nichts ändern. Auch die Kriminalitätsstatistik zeigt eine deutliche Verringerung der Straftaten zwischen 2010 und 2023 um 19,7 Prozent, auch wenn hier ebenfalls kurzfristige Effekte zu Schwankungen führten. Dabei ist in den Stadtteilen Innenstadt, Schlutup sowie Moisling und Buntekuh die Kriminalitätsbelastung je 1.000 Einwohner:innen am stärksten gesunken.

In diesem wachsenden, wirtschaftlich und sozial stabilen städtischen Umfeld zeigt sich zugleich die Pluralisierung der Lebenslagen und -stile bspw. in der Singularisierung der Lübecker Haushalte. Die Steigerung der Gesamtzahl der Lübecker Haushalte in 2023 auf insgesamt 125.983 (+9,6 Prozent zu 2015) ist im Wesentlichen auf den Zuwachs der Einpersonenhaushalte zurückzuführen, die in 2023 einen Anteil an der Gesamtzahl der Lübecker Haushalte von 53,8 Prozent erreichten (+2,4 Prozentpunkte zu 2015). An diesen insgesamt 67.427 Einpersonenhaushalten hat wiederum die Altersgruppe der 30- bis 59-Jährigen mit 40,3 Prozent den größten Anteil. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung Lübecks leben mittlerweile 30,3 Prozent der über 18-Jährigen in einem Einpersonenhaushalt.[4]

---

[2] Vgl. Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH: https://luebeck.org/branchen (Zugriff 19.07.2024)
[3] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023): Statistisches Jahrbuch 2019 – 2022, S. 14 sowie schriftliche Auskunft der Kommunalen Statistikstelle Lübeck vom 11.04.2024.
[4] Vgl. Hansestadt Lübeck (2024): Statistische Nachrichten Nr. 62: Bevölkerung und Demografie.

Eine wachsende, alternde, pluralisierte Stadtgesellschaft mit zunehmendem Anteil an Personen mit Migrationsgeschichte im arbeitsfähigen Alter, in einem wirtschaftlich und sozial als stabil einzuschätzenden lokalen und regionalen Umfeld, in dem sich der Einpersonenhaushalt als prägender Haushaltstyp etabliert, erzeugt veränderte Bedürfnisse in Bezug auf Arbeit, Wohnen, Mobilität, Bildung und Freizeitgestaltung und damit auf das stadtgesellschaftliche Zusammenleben insgesamt. Das Ziel, den sozialen Zusammenhalt und die wirtschaftliche Prosperität der sich verändernden Stadtgesellschaft Lübecks zu erhalten und zu stärken, rückt die Anpassung städtischer Infrastrukturen und Dienstleistungen in den Fokus von Verwaltungs- und politischem Handeln, um den veränderten Bedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen gerecht zu werden. Grundlage des Erfolgs einer solch notwendigen gesamtstädtischen Perspektive ist eine strategisch-konzeptionelle Herangehensweise mit Beteiligung der Bürger:innen, die gleichzeitig das Fundament für eine politisch breit getragene Beschlusslage zu den Konzepten und Strategien in den betroffenen Politikfeldern legt.

Lübeck auf dem Weg zum Übermorgen

Unter der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« hat sich die Hansestadt 2018 auf den Weg gemacht, städtische Entwicklungen auf die sich wandelnden Rahmenbedingungen und Bevölkerungsbedürfnissen abzustimmen. Das wird insbesondere in der Fortschreibung und Neuaufstellung der städtischen Rahmen- und Entwicklungsplanung wie dem Flächennutzungsplan (FNP) und dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) deutlich. Auch wurde der »Rahmenplan Innenstadt und Mobilitätskonzept« für eine zukunftsfähige und resiliente (Altstadt-)Entwicklung erarbeitet, aus dem heraus sich wichtige Projekte wie die Stadtgrabenbrücke, die Beckergrube oder ein Mikro-Depot in der Umsetzung befinden. Auch dem Thema innerstädtische Leerstandsaktivierung wurde sich angenommen. Das bundesgeförderte Projekt ÜBERGANSGWEISE unterstützt diese Entwicklung mit der Aktivierung des ehemaligen Karstadt Haus B, der Bespielung des öffentlichen Raums aber auch durch einen auf den innerstädtischen Strukturwandel fokussierten Stadt- und Fachdialog. Auch die aktuelle Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) von 2010 dient der Überprüfung und Anpassung der städtebaulichen Gesamtentwicklung an die veränderten Rahmenbedingungen und fließen als Abwägungsbelang in den Flächennutzungsplan ein.

Die sich verändernden Rahmenbedingungen sind mittel- bis langfristig vor allem durch den Klimawandel geprägt. Schon heute treten vermehrt Stark- und Dauerregen, längere Trockenphase und Hitzetage auf und auch der Mittelwasserstand an der Ostseeküste ist kontinuierlich angestiegen. Bis Ende des 21. Jahrhunderts ist ein erheblicher Anstieg des Meeresspiegels von bis zu deutlich über einem Meter möglich, was für Lübeck angesichts der Lage am Meer besonders brisante Folgen haben kann. Die Hansestadt Lübeck nimmt diese Herausforderungen ernst und hat das Ziel, die Stadt in den nächsten Jahren und Jahrzehnten Schritt für Schritt an den Klimawandel anzupassen und widerstandsfähiger zu gestalten, um so die Klimafolgen abpuffern und entschärfen zu können. Das in 2020 beschlossene »Klimaanpassungskonzept« (KLAK) zielt darauf ab, die Stadt robuster gegenüber den unvermeidbaren Klimafolgen zu gestalten, Schäden zu minimieren und die hohe Lebensqualität zu erhalten. Im 2023 beschlossenen »Masterplan Klimaschutz« (MAKS) wird der Weg vorgegeben, wie die internationalen Klimaziele vor Ort in Lübeck erreicht werden sollen. Er erweitert das KLAK im Rahmen einer 20 Jahre-Perspektive um die Zielsetzung: 50 Prozent Einsparung von Treibhausgasen bis 2030 (Referenzjahr 2019) und Klimaneutralität bis 2040. Dieses Ziel wird mit weiteren Umsetzungsmaßnahmen für alle Verursacher:innengruppen hinterlegt.

Lübeck ist als Stadt am Meer in besonderer Weise von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen und ist daher besonders gefordert, sich und ihre Bewohner:innen zu schützen. Gleichzeitig tragen diese strategische Lage und die damit verbundenen traditionellen Handelsbeziehungen in die skandinavischen und baltischen Länder seit Jahrhunderten zu Lübecks Identität und wirtschaftlicher Stärke bei. Als größter RoRo-Hafen im Ostseeraum nimmt der Lübecker Hafen im europäischen Transportnetzwerk eine wichtige Rolle als Kernhafen für die innereuropäischen Verkehre ein. Der in 2020 beschlossene »Hafenentwicklungsplan 2030« trägt dieser Verantwortung für die Stadt und die Region Rechnung. Er identifiziert bedarfs- und zukunftsgerechte Anpassungsmaßnahmen der Hafeninfrastruktur sowie der Vorland- und Hinterlandanbindung, bewertet deren Auswirkungen auf die Natur und die Bevölkerung und formuliert zugehörige Handlungsfelder in Richtung Natur- und Klimaschutz.

Das primäre Ziel städtischer Entwicklung, die Steigerung einer nachhaltigen Lebensqualität, wird zudem durch weitere Strategie- und Entwicklungskonzepte der Hansestadt ergänzt. Mit der 2023 fortgeschriebenen »Digitalen Strategie« (2020) sollen durch die digitalisierte Vernetzung der Prozesse die Modernisierung der Verwaltung, der nachhaltige Einsatz von Ressourcen und die Stärkung des Wirtschaftsstandortes erreicht werden. Diese stellt – deutschlandweit einmalig – mit dem Projekt »Social Smart City« die sozialen Aspekte der digitalen Transformation mit ins Zentrum. So sollen die Potenziale der Stadtgesellschaft gesteigert, ihre kulturellen Schätze gesichert und sichtbar gemacht und die ohnehin leistungsfähige Lübecker Wirtschaft noch besser für die Herausforderungen der Zukunft aufgestellt werden. Mit der ganzheitlichen Digitalisierung der Stadtverwaltung soll Lübeck bei entsprechend konsequenter Umsetzung nicht nur zum digitalen Leuchtturm des Nordens entwickelt, sondern auch eine optimale Verbindung zwischen stadtgesellschaftlicher Identität und Digitalität geschaffen werden.

Auch für den Tourismus hat Lübeck ein klares Handlungskonzept für die Zukunft formuliert. Die Stadt profitiert aufgrund ihrer Hansetradition als ursprüngliche deutsche Hafenstadt, ihrer historischen Altstadt, ihres Seebads Travemünde, ihrer drei Literatur- und Friedensnobelpreisträger sowie ihrer Nähe zur Metropolregion Hamburg im Übernachtungsbereich sehr stark von Städtereisenden mit hoher Kulturaffinität sowie als Oberzentrum auch vom Tagestourismus. Insgesamt ist die touristische Aktivität stark national geprägt (Inlandstourismus). In der Fortschreibung des »Touristischen Entwicklungskonzepts Lübeck.Travemünde 2030 (TEK)« wird eine zukunftsgerechte Tourismusvision für Lübeck und Travemünde formuliert. Dabei liegt der Fokus auf einem ganzheitlichen, wertschöpfenden Destinationsmanagement, das den quantitativ orientierten Wachstumspfad der Vergangenheit verlässt und die Qualitätssteigerung in den Blick nimmt. Wesentlicher Ansatz ist, Stadt- und Tourismusentwicklung künftig so miteinander zu verzahnen, dass touristische Entwicklungsbelange in die Stadtplanung integriert und von vorneherein mitgedacht werden können.

Eine solche Verzahnung ist Lübeck als profilierter Bildungs- und Wissenschaftsstandort mit vier Hochschulen und dem Fraunhofer-Institut für Marine Biotechnologie bereits sehr erfolgreich gelungen. Die städtebauliche Integration des Campus in den zwischen 1999 und 2013 neugeschaffenen Hochschulstadtteil bietet die notwendige Infrastruktur und hervorragende Bedingungen für Spitzenforschung und -lehre, Technologie- und Wissenstransfer, Produktentwicklung und Vermarktung. Diesen Erfolg zu stärken und weiter auszubauen ist eines der zentralen Ziele der aktuellen Fortschreibung der Wirtschaftsförderungsstrategie. Mit Blick auf die veränderten Herausforderungen werden die Anpassungsnotwendigkeiten benannt, um der lokalen und regionalen Wirtschaft auch zukünftig gut ausgebildete Arbeitskräfte bereitzustellen und

den Technologiestandort Lübeck weiter international zu profilieren. Dabei ist eine Kultur der Offenheit und Toleranz als Leitmotiv, wie sie sich im »CONCORDIA DOMI FORIS PAX« (Eintracht nach innen, Friede nach außen) am Holstentor manifestiert, von herausragender Bedeutung.

Mit der Fortschreibung des kommunalen Integrationskonzepts in 2021 und dem darin formulierten Leitspruch »Zusammen.Lübeck.Leben!« ist ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Lübecker Weg zum Übermorgen gesetzt worden. Darin wurden unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteur:innen, Organisationen und Einzelpersonen die wichtigsten Handlungsfelder neudefiniert und die Strukturen und Maßnahmen, die die Integration, gleichberechtigte Teilhabe und die interkulturelle Öffnung der Verwaltung fördern, formuliert. Der Lübecker Integrationsfonds ebenso wie das Förderprojekt »Demokratie leben!«, der Sprach- und Kulturmittler:innen-Pool, die Stärkung der kultursensiblen Elternarbeit in Kitas und Schulen, die Anpassung und Anerkennung von Qualifizierungen in Einstellungsverfahren in der Stadtverwaltung und Schulungen zur interkulturellen Kompetenz der Verwaltungsmitarbeiter:innen sind an dieser Stelle nur beispielhaft genannte bereits umgesetzte Maßnahmen.

Dass gemeinsamer Sport und Bewegung dabei nicht nur den sozialen Zusammenhalt stärken, sondern auch unverzichtbare Bildungs- und Erziehungsgüter sind, dem trägt der Sportentwicklungsplan 2021 Rechnung. Eine kooperative Planungsgruppe lokaler Expert:innen erarbeitete ein Gesamtkonzept für die weitere Entwicklung des Sports in Lübeck sowie Leitlinien, Ziele und Handlungsempfehlungen zur Sportentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Im Anschluss dazu wurde in 2023 auch eine Schulentwicklungsplanung vorgelegt, die die langfristige Prognose der Schüler:innenzahlen, die zu erwartende Nachfrage nach Ganztagsangeboten vor dem Hintergrund des Rechtsanspruchs in 2026 sowie eine Analyse der vorhandenen Schulstruktur, des zu erwartenden Raumbedarfs sowie eine Bestimmung des erforderlichen Investitionsbedarfs darstellt.

Kultur als Teil des strategischen Stadtentwicklungsprozesses

Für die identifikatorische Integration sind Bildung ebenso wie Kultur zwei wesentliche Stützpfeiler. Die Herausforderung, kulturelle Vielfalt als Bereicherung zu begreifen und migrantische Perspektiven in das Kulturleben Lübecks einzubeziehen, kann zugleich neue kreative Impulse initiieren und zur Entstehung einer inklusiven, lebendigen Kulturlandschaft beitragen, die die Identität Lübecks als weltoffene und vielfältige Stadt prägt. Gleichzeitig können die Unterstützung von lokalen Kulturakteur:innen und -institutionen, die Bereitstellung kreativer Freiräume und die Förderung der Kulturwirtschaft nicht nur die kulturelle Vielfalt, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung fördern. Innovative Kulturprojekte und -veranstaltungen können das städtische Leben bereichern und ziehen Kreative sowie Kulturtourist:innen an. Die Entwicklung öffentlicher Räume, die als Bühnen für kulturelle Aktivitäten dienen, sowie die Einbeziehung von Kunst im öffentlichen Raum können zur ästhetischen und sozialen Aufwertung der Stadt beitragen.

Dieses große Potenzial städtischen Kulturlebens zu stärken und weiterzuentwickeln, erfordert eine ebenso vorausschauende Entwicklungsstrategie, wie sie bereits in den anderen genannten Politikfeldern praktiziert wurde. Dabei sind die vielfältigen Bedürfnisse der Akteur:innen ebenso zu berücksichtigen wie Lübeck in seiner Funktion als regionales Oberzentrum in den Blick zu nehmen ist. Strategisch-konzeptionelles Instrument einer solchen kulturellen Stadtentwicklungsperspektive

ist die Kulturentwicklungsplanung. Sie integriert die Stadtkultur strategisch in die Stadtentwicklungs- und -planungsprozesse und formuliert Maßnahmen und Projekte für die Weiterentwicklung des kulturellen Lebens in Lübeck. Mit dem Auftrag an die Kulturverwaltung zur Erstellung eines Kulturentwicklungsplans (KEP) und der langfristigen Sicherung des Aufgabenfelds Kulturentwicklung durch die Schaffung einer entsprechenden Personalstelle im Fachbereich Kultur und Bildung ist eine weitere wichtige Wegmarke für Lübecks über:Morgen gesetzt.

Kulturentwicklungsplanung in der kommunalen Kulturpolitik

Kulturentwicklungsplanung als fachpolitisches Planungs- und Steuerungsinstrument entstand im Zuge der »Neuen Kulturpolitik« und ist in der Bundesrepublik eng mit dem gesellschaftlichen und politischen Wandel der 1970er Jahre verbunden. Motiviert aus einem erweiterten Kulturverständnis, das nicht nur auf die etablierten, öffentlichen Kultureinrichtungen zielt, sondern auch Politikfelder wie Bildung, Soziales und Stadtentwicklung einschloss, verband sich mit diesem neuen Instrument die Hoffnung auf die Durchsetzung von notwendigen Reformen und Veränderungen in der Kommunalpolitik. Erste kommunale Kulturentwicklungspläne formulierten eine Öffnung der kulturellen Praxis hin zur größeren Teilhabe von neuen Bevölkerungsschichten (Kultur für alle!) und die Schaffung und Etablierung neuer Kulturorte und -angebote durch die freie, soziokulturelle Szene oder durch dezentrale Stadtteilkulturarbeit.[5]

Ab den 1990er Jahren wandelten sich verbunden mit den zunehmenden Finanzierungsproblemen öffentlicher Haushalte auch die Prämissen der Kulturentwicklungsplanung. Unter dem betriebswirtschaftlich grundierten Stichwort »Kulturmanagement« orientierten sich kommunale Kulturentwicklungspläne vor allem an Kosten-Nutzen-Relationen und Rationalisierungserfordernissen. Bedarfe, Leistungen und Förderungen wurden auf die vorhandenen geringeren Ressourcen und deren effektiven Einsatz abgestimmt, umverteilt und begrenzt. War in den vorangegangenen Dekaden »Kulturarbeit« als Leitbegriff planerischen Handelns im Blick, wurde dieser nun abgelöst vom neuen Leitbegriff des »Kulturbetriebs«.

Mit dem 2007 veröffentlichten Schlussbericht der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages »Kultur in Deutschland« wandelten sich die Prämissen der Kulturentwicklungsplanung erneut. Die in diesem Bericht entwickelte Prämisse einer »aktivierenden Kulturpolitik« zielt auf ein neues, ganzheitliches kulturpolitisches Verständnis.[6] Im Sinne einer Governance-Perspektive, die vom Zusammenwirken staatlicher, privatwirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Akteur:innen bei der Regelung von Sachverhalten im gemeinschaftlichen Interesse ausgeht, soll sich ein auf Verantwortungsteilung und Kooperation angelegtes kulturpolitisches Verständnis entfalten (»Verantwortungspartnerschaft«). Entsprechend zeigt sich unter dem nun wirksam werdenden Leitmotiv des »Cultural Governance« wieder eine stärkere Orientierung an den inhaltlichen Dimensionen kulturpolitischer Steuerung und Regelung. Kulturentwicklungsplanung dient dabei als

[5] Vgl. Eichler, Kurt (2021): Kulturentwicklungsplanung – ein neues Instrument für die neue Kulturpolitik, S. 98-105. In: Knoblich, Tobias J.; Sievers, Norbert und Mohr, Hennig (Kulturpolitische Gesellschaft e.V.): Kulturpolitik neu denken – Festschrift zum 85. Geburtstag von Olaf Schwencke. Bonn 2021.
[6] Vgl. Schlussbericht der Enquete-Kommission "Kultur in Deutschland", BT-Drs. 17/7000, S. 52.

Instrument einer im Sinne der »Verantwortungspartnerschaft« kooperativen kulturpolitischen Leistungsentwicklung und Zielerreichung.[7]

Kulturentwicklungsplanung in Lübeck

In Lübeck ist diese »Verantwortungspartnerschaft« seit Jahrzehnten gelebte Praxis. Die historisch verankerte, sehr starke Identifikation der Bürger:innen Lübecks mit ihrer Stadt hat in den vergangenen Jahrzehnten zu einer unübersehbaren Vielzahl an erfolgreichen zivilgesellschaftlichen, privatwirtschaftlichen und staatlichen Einzelinitiativen geführt, die aus der Perspektive der kulturellen Stadtentwicklung nicht hoch genug eingeschätzt werden können. Die Aufnahme der Lübecker Altstadt in die Welterbelsiter der UNSECO in 1987 geht nicht zuletzt auf die Initiativen von engagierten Bürger:innen (Altstadt-Sanierer-Gemeinschaft, Bürgerinitiative Rettet Lübeck e.V.) zurück, die die Aufmerksamkeit auf Lübecks bauliches Erbe lenkten. Auch heute sind es Initiativen aus der Stadtgesellschaft und Fachwelt, die gemeinsam mit Verwaltung und Politik an einer positiven Weiterentwicklung des Welterbes arbeiten. Mit sehr großer finanzieller Unterstützung von Stiftungen (u.a. Possehl-Stiftung) und einem ebenso außergewöhnlichen Einsatz öffentlicher Mitteln (u.a. Städtebauförderung) konnte die historische Bausubstanz und die architektonische Vielfalt des Stadtbildes erhalten werden – die unverwechselbare Stadtsilhouette mit ihren sieben Türmen, die ein außergewöhnliches Sinnbild der Macht und historischen Bedeutung der Hanse und des Bunds der Kaufmannsstädte darstellt.

Heute ist der Welterbestatus fest im öffentlichen, politischen, verwaltungstechnischen und kulturellen Selbstverständnis der Stadt verankert und wird durch die Aufnahme von Dokumenten zur Geschichte der Hanse in das Welterbe-Register »Memory of the World« in 2023 noch weiter gefestigt. Die Bewahrung und Förderung nicht nur des baukulturellen und hansischen Erbes, sondern auch des kulturellen Erbes Lübecks als Standort des NS-Terrorregimes und des Widerstandes dagegen (Lübecker Märtyrer), als Fluchtort für Verfolgte und Vertriebene nach 1945 sowie als Grenzort zur ehemaligen DDR im Kalten Krieg ist zentraler Aspekt des kulturellen Handelns. Dieses gemeinschaftliche Interesse – die Bewahrung und Förderung des kulturellen Erbes Lübecks – erzeugt immer wieder kooperatives Handeln im Sinne der oben genannten »Verantwortungspartnerschaft« zwischen Stadtverwaltung und -politik, Stiftungen, Wirtschaft und den Bürger:innen der Stadt.

Aus Kulturentwicklungsperspektive zeigt sich die besondere Bedeutung dieses Handlungsfelds der Stadtkultur auch darin, dass es hier im Gegensatz zu anderen Handlungsfeldern in den vergangenen Jahren explizit eine fachpolitische Planung und Steuerung im Sinne einer langfristigen strategisch-konzeptionellen Entwicklung gab. Im Zuge der Gründung des Museumverbundes LÜBECKER MUSEEN ist 2005 erstmalig ein Museumsentwicklungsplan erstellt und beschlossen worden, der in den Jahren 2010, 2013 und 2020 bilanziert und fortgeschrieben wurde. Gleichzeitig bezog sich dieser Teilfachplan nicht auf das gesamte Handlungsfeld »Kulturelles Erbe«, sondern nur auf die städtischen Museen, ihre Arbeit und Infrastruktur. In 2022 wurde mit dem beschlossenen »Konzept zur Neu-Aufstellung der Erinnerungskultur in Lübeck« das Handlungsfeld strategisch-konzeptionell

[7] Vgl. Knoblich, Tobias; Scheytt, Oliver (2009): Zur Begründung von Cultural Governance. In: APuZ - Aus Politik und Zeitgeschichte.

um die Dimension der zivilgesellschaftlichen und privatwirtschaftlichen Aktivitäten ergänzt und mit der Schaffung einer Personalstelle im Kulturbüro der Hansestadt gestärkt.

In 2016 wurde kommunale Kulturentwicklung dann in einen übergreifenden, auf die gesamtstädtische Entwicklung zielenden Zusammenhang gestellt. Im Rahmen der Initiative »Bewerbung um den Titel Europäische Kulturhauptstadt« wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die den inhaltlichen, organisatorischen, zeitlichen und finanziellen Rahmen einer solchen Bewerbung prüfen sollte. Die Studie machte deutlich, dass eine Bewerbung nur erfolgversprechend sein kann, wenn neben einer ausreichenden Finanzierung gleichzeitig eine „systematische, strategische, gleichwohl dynamische und stark partizipative Kulturentwicklung" stattfindet, die die „Teilnahme am Wettbewerb (…) in den Kontext aktueller städtischer Herausforderungen (stellt), um Lösungsmöglichkeiten der Kultur für die gesamtstädtische Entwicklung aufzuzeigen."[8] Insbesondere den privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen (bspw. die sogenannte »Freie Szene«), die über das Beteiligungsformat »KulturBarcamp 2017« in die Studienerstellung integriert waren, war dieser kulturelle Wandlungs- und Erneuerungsprozess wichtiger als die Fixierung auf den Erfolg der Bewerbung.

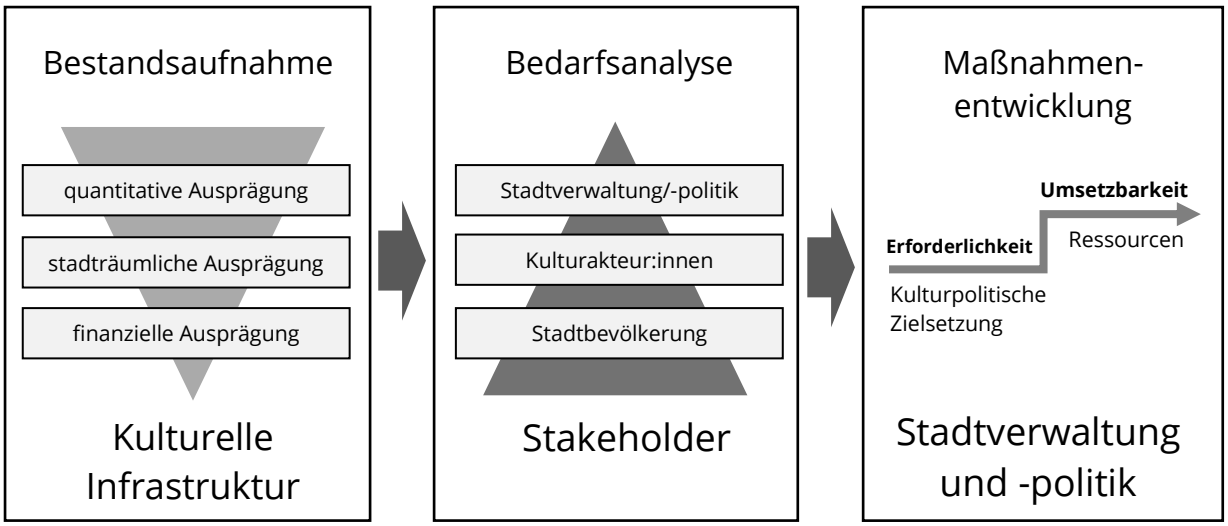
Die Entscheidung gegen eine Bewerbung zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025, aber für einen weiteren Kulturentwicklungsprozess fand seinen Niederschlag im Beschluss des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege für eine Bestandsaufnahme des kulturellen Angebots in allen Lübecker Stadtteilen im Februar 2018. Ergebnis dieser in 2019 vorgelegten, mit persönlichen Interviews und einer Onlinebefragung durchgeführten Erhebung war, dass das bestehende breite Kulturangebot in der Innenstadt positiv bewertet wurde. Gleichzeitig wurde deutlich der Bedarf an einem umfassenderen kulturellen Angebot in den Stadtteilen formuliert. In diesem Zuge wurden zugleich auch Entwicklungsfelder wie Kulturförderung, (Frei)Räume, Vernetzung, Mobilität, Sichtbarkeit und Wertschätzung genannt, die für die weitere Kulturentwicklung als notwendig und zu bearbeiten erachtet werden. Diese Erhebung bot erstmals eine empirische Grundlage, auf der im weiteren Kulturentwicklungsprozess die notwendige planerische Dimension ansetzen konnte.

Im Zwischenbericht »Kulturentwicklungsleitlinien« in 2020 wird diese planerische Dimension vertieft. Er greift zentrale Punkte der Stadtteil-Erhebung 2019 und die Ergebnisse der Beteiligungsformate (KulturBarcamp 2017, Kulturtreibhaus 2019, drei Netzwerktreffen 2017-2019) auf und fasst bereits stattfindende Maßnahmen, Projekte und Planungen öffentlicher wie privater Akteur:innen zusammen. Aus den dabei deutlich werdenden, fokussierten kulturellen Handlungsfeldern leitete der Bericht sechs Leitlinien für die kulturelle Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck ab: Gemeinsame Identität als Kulturstadt, Kulturelle Teilhabe sichern und aktivieren, (Frei)Räume schaffen, Vernetzung stärken und aktivieren, Kultur finanzieren, Kultur sichtbar machen. Diese Leitlinien bildeten den Rahmen, in dem 2022 unter Federführung der Senatorin für Kultur und Bildung eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Bürgerschaftsfraktionen den konkreten Arbeitsauftrag formulierte: Erstellung eines Kulturentwicklungsplans in einem offenen und partizipativen Prozess mit wissenschaftlicher Expertise (VO/2020/09394-01-01-01). Unterlegt wurde der Arbeitsauftrag mit einer neugeschaffenen Planstelle »Koordination Kulturentwicklungsplanung«, die im November 2022 ihre Arbeit aufnahm (VO/2021/10329-01-01).

[8] Vgl. projekt2508 GmbH (2017): Lübecks Bewerbung als Kulturhauptstadt Europas 2025 – Zentrale Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, Bonn/Berlin. VO/2017/05210.

Methodik der Kulturentwicklungsplanung in Lübeck

Umgesetzt wurde der politische Arbeitsauftrag in drei Phasen: die Bestandsaufnahme, die Bedarfsanalyse und die Maßnahmenentwicklung.



Die erste Phase der **Bestandsaufnahme** erhob die quantitative, stadträumliche und finanzielle Ausprägung der kulturellen Infrastruktur Lübecks. Die kulturelle Infrastruktur, im Sinne des Schlussberichts der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages »Kultur in Deutschland« 2007 als der zentrale Gegenstand von Kulturpolitik verstanden, umfasst dabei alle Einrichtungen und Institutionen (= Akteur:innen), die kulturelle Aktivitäten umsetzen, ermöglichen und veröffentlichen. Unter kulturellen Aktivitäten wiederum werden alle künstlerischen und kreativen Ausdrucksformen von Menschen verstanden, die materielle und immaterielle Artefakte, sogenannte Kulturgüter, hervorbringen (können).

Methodisch zielt die Bestandserhebung der Kulturgüter schaffenden und veröffentlichenden Infrastruktur vor allem auf die Analyse statistischer Daten. Dabei zeigt sich deutlich ein grundlegendes Problem der Kulturentwicklungsplanung nicht nur in Lübeck: Im Gegensatz zu anderen Politikfeldern wie Bildung und Soziales, Wirtschaft oder Umwelt wird im Kulturbereich kein systematisches und kontinuierliches Monitoring übergreifend umgesetzt. Einzelne Akteur:innen erheben zwar Kennzahlen wie die Anzahl der Besucher:innen oder die Auslastung. Auch die Förderquote oder der Mitteleinsatz pro Stadtbewohner:in werden mancherorts noch dargestellt. Aber einer fundierten Analysebasis wird die statistische Datenlage nicht gerecht. Noch 2022 kommt die Kulturpolitische Gesellschaft (KuPoGe) zu dem Schluss, dass die Kulturstatistik in der Kulturpolitik einen geringen Stellenwert hat. Dabei wurden statistische Daten bereits im Schlussbericht der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages »Kultur in Deutschland« 2007 als unverzichtbare Basis einer konzeptbasierten Kulturpolitik bezeichnet. [9]

[9] Neuere Projekte wie das KulMon® des Instituts für kulturelle Teilhabeforschung (IKTf) in Berlin oder der »Datenraum Kultur« der acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, der Behörde für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg, dem Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT sowie weiteren anwendungsfallbezogenen Partnern zielen auf diese Leerstelle.

Dieser Problematik, die auch auf Lübeck übertragbar ist, wurde in der Form begegnet, dass sich bei der Analyse der kulturellen Infrastruktur auf diejenigen Ausprägungen konzentriert wurde, die mit den vorhandenen Kapazitäten und im vorgegebenen Zeitrahmen durch eigene Zählungen, Recherchen und die Analyse der wenigen vorliegenden, nicht systematisierten Daten zu erheben waren: die quantitative, stadträumliche und finanzielle Ausprägung. Dabei kann es sich entsprechend nur um Näherungswerte handeln. Für die Analyse der finanziellen Ausprägungen der Sparten wurde ausschließlich auf die Zahlen des kommunalen Haushaltsansatzes 2023 zurückgegriffen, unter anderem im Vergleich zu denen der Landeshauptstadt Kiel und der Hansestadt Rostock. Kennzahlen wie Gesamtbudgets und Umsatz der jeweiligen Einrichtungen oder gar Sparten lagen nicht oder nur sehr vereinzelt vor und ließen keine Rückschlüsse auf die finanzielle Ausprägung der jeweiligen Gesamtsparte zu. Strukturiert wurde die Erhebung durch die Betrachtung der Sparten Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur, Musik, Bildende Kunst, Darstellende Künste, Film und Literatur. Soziokultur wurde ebenfalls als eigenständige Sparte betrachtet, da diese einen sehr starken Fokus auf partizipative, interdisziplinäre, oft stadtteilbezogene und auf die kulturelle Teilhabe von zugangseingeschränkten Bevölkerungsgruppen zielende Kulturgüter legt.

Neben den Sparten wurden als weiteres strukturierendes Element der Bestandserhebung die Cultural Governance-Kategorien städtische, private und zivilgesellschaftliche Kulturakteur:innen in die Betrachtung einbezogen. Die Kategorie der privaten Akteur:innen bezieht sich dabei nicht nur auf die markt- bzw. kulturwirtschaftlich orientierten Akteur:innen, sondern auch auf die sogenannte professionelle »Freie Szene«. Deren kulturelle Arbeit umfasst neben dem wirtschaftlichen Handeln oftmals auch eine sehr starke zivilgesellschaftliche bzw. gemeinnützige Orientierung, wodurch sie zugleich eine Scharnierfunktion in den Bereich der zivilgesellschaftlichen Akteur:innen übernimmt. Die Kategorie der zivilgesellschaftlichen Akteur:innen wiederum umfasst alle nicht städtischen, ausschließlich auf das Gemeinwohl orientierten Einrichtungen und Institutionen wie bspw. Kirchen, Stiftungen sowie Nachbarschafts- und Kulturvereine. Ehrenamtliches Engagement ist dabei die Basis kulturellen Handelns. Ziel der Erhebung des Bestands der kulturellen Infrastruktur Lübecks war es, die strukturellen Ausprägungen für die weitere Entwicklungsplanung kenntlich zu machen.

Die zweite Phase der Kulturentwicklungsplanung, die **Bedarfsanalyse**, nahm die sich verändernde Stadtgesellschaft und die damit verbundenen, sich ebenfalls verändernden kulturellen Bedürfnisse der stadtgesellschaftlichen Akteur:innen in den Blick. Aus der Perspektive der kulturellen Stadtentwicklung sind die drei zentralen Akteur:innengruppen bzw. Stakeholder: die Stadtbevölkerung, die (städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen) Kulturakteur:innen sowie die Stadtverwaltung und -politik. Leitend für die Bedarfsanalyse war dabei ein Fachplanungsverständnis, das in Anlehnung an planerische Entwicklungsprozesse anderer Politikfelder wie Stadtplanung oder Jugendhilfeplanung einen Bedarf nur dann als gegeben sieht, wenn die beteiligten Akteur:innen die jeweiligen Einzelbedürfnisse als gemeinsamen Bedarf anerkennen und teilen.[10] In diesem Verständnis stellt nicht jedes artikulierte Bedürfnis zugleich auch einen Bedarf dar. Ziel einer solchen fachplanerischen Bedarfsanalyse ist es, Bedarfslagen und thematische Entwicklungsfelder herauszuarbeiten, in denen im Weiteren erforderliche und umsetzbare Maßnahmen und Projekte entwickelt und ausformuliert werden können.

Ebenso wie bei der Bestandsanalyse zeigte sich auch bei der Bedarfsanalyse das Problem des bereits oben genannten, nicht vorhandenen lokalen Monitorings, hier bezogen auf die

[10] Vgl. Merchel, Joachim (2016): Jugendhilfeplanung. utb

Kulturnutzung und -nichtnutzung. Ein solches Monitoring bietet für die Bedarfsanalyse den großen methodischen Mehrwert, die formulierten kulturpolitischen Entwicklungsleitlinien und Ziele mit den über einen längeren Zeitraum wissenschaftsbasiert herausgearbeiteten Bedarfslagen der Akteur:innen abzugleichen. Damit umgeht man zugleich das Repräsentativitätsproblem von Beteiligungsformaten. Diese bilden in der Kulturentwicklungsplanung sehr oft die alleinige Grundlage für die Bedarfsanalyse, die dann – bei Nichtberücksichtigung des obengenannten Fachplanungsverständnisses – von den getätigten Bedürfnisartikulationen direkt auf erforderliche Bedarfe schließt. Unklar bleibt bei diesem methodischen Fehlschluss auch, ob es sich um kurzfristige, bspw. mediengetriebene Bedürfnisse handelt oder um grundlegende Bedarfe. Um einen solchen Fehlschluss so gering wie möglich zu halten, bot es sich in Lübeck an, in Anlehnung an die Methode der Inhaltsanalyse, zusätzlich zu den Beteiligungsformaten bestehendes Textmaterial zu kategorisieren und dessen Inhalte auf wiederkehrende Muster, Themen und Bedeutungen hin zu analysieren.

Schwerpunkt der Bedarfsanalyse der Akteurin »Stadtbevölkerung« war die inhaltsanalytische Auswertung von bereits durchgeführten beteiligungsorientierten Formaten. Im Rahmen der vom Fachbereich 5 – Planen und Bauen zwischen 2018 und 2020 unter der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« durchgeführten Bürger:innenbeteiligung fanden Umfragen, Dialogveranstaltungen, Workshops und Sammlungen von Zukunftsgeschichten statt, in denen insgesamt 5.900 Stimmen zur Geltung gebracht wurden. Ausgewertet wurden außerdem die Bürger:innenfragen der seit 2020 insgesamt achtzehn vom Lübecker Senat durchgeführten Stadtteilkonferenzen (Stand März 2024). Zusätzlich wurden die Ergebnisse der drei seit 2022 vom Bereich Jugendarbeit durchgeführten Stadtteilwerkstätten zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gesichtet. Auch wenn Kultur bzw. kulturelle nur in der dritten Stadtteilwerkstatt Schwerpunktthema der Beteiligungsformate war, so lassen sich aus den gesichteten Geschichten, Kommentaren, Fragen und Ergebnissen wichtige Rückschlüsse auf die kulturellen Bedürfnislagen der Beteiligten in den Stadtteilen ziehen.

Die Erhebung der Bedürfnislagen und deren Analyse bei den städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen fand mit einem Methodenmix statt. Ähnlich wie bei der Akteurin »Stadtbevölkerung« konnte auch bei den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen auf Text- und Audiomaterial von bereits stattgefundenen Beteiligungsformaten zurückgegriffen und dieses analysiert werden. Da die Beteiligungsformate und entsprechend die darin stattgefundenen Bedürfnisartikulation bereits drei Jahre zurücklagen, wurde die analysierte Bedürfnislage in 2023 in insgesamt sieben moderierten Sparten-Netzwerktreffen, zwei themenspezifischen Workshops, einem Fachtag und mehr als sechzig persönlichen Akteur:innen-Gesprächen überprüft und aktualisiert. Zugleich konnte so die methodische Herausforderung gemeistert werden, im Sinne des genannten Fachplanungsverständnisses von den Bedürfnisartikulationen zu spartenübergreifend gemeinsam geteilten Bedarfen zu gelangen. Die dabei zusätzlich vollzogene Priorisierung der Bedarfs- und Entwicklungsfelder bot die Möglichkeit der fokussierten und ressourcenschonenden weiteren Bearbeitung in der Maßnahmenentwicklung.

Im Gegensatz zu den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen war die Bedarfslage der städtischen Kulturakteur:innen sehr stark im Kontext der politischen Vorgaben und Beschlüsse zu betrachten. Entsprechend fand in einem ersten Schritt eine Auswertung städtischer Entwicklungskonzepte und weiterer politischer Beschlüsse auf ihre mittel- und unmittelbaren Bezüge und Auswirkungen auf die Kulturentwicklung Lübecks statt. Insgesamt wurden sechzehn beschlossene bzw. in Aufstellung befindliche städtische Entwicklungskonzepte und -strategien gesichtet bzw. mit den zuständigen Fachabteilungen besprochen. Zudem wurden die im Zeitraum

2017 bis 2024 gesammelten politischen Vorlagen und Beschlüsse des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege der Bürgerschaft zum Thema Kulturentwicklung gesichtet und daraus inhaltsanalytisch die Bedarfe und konkreten Umsetzungsaufgaben extrahiert. Diese Bedarfslage kann – im Gegensatz zu den Bedarfslagen der anderen Akteur:innen – als fachlich und politisch bereits geprüft und entsprechend als erforderlich und umsetzbar betrachtet werden. In einem zweiten Schritt wurde diese städtische Bedarfslage dann mit den Leiter:innen der städtischen Kultureinrichtungen in insgesamt vier themenspezifischen Workshops und vertiefenden Einzelgesprächen bearbeitet, überprüft und aktualisiert, um daraus die Bedarfe der städtischen Kulturakteur:innen herauszuarbeiten.

Während es das Ziel der Bedarfsanalyse war, die grundlegenden Bedarfe der Stakeholder systematisch herauszuarbeiten und konkrete, übergreifende thematische Entwicklungsfelder zu benennen, ist das Ziel der dritten Prozessphase **Maßnahmenentwicklung**, auf der Grundlage einer fachlichen Bewertung die erforderlichen und umsetzbaren Entwicklungsmaßnahmen und -projekte zu formulieren. Die fachliche Bewertung der Erforderlichkeit fand durch einen systematischen Abgleich der Ergebnisse der Bedarfsanalyse mit denen der Bestandsanalyse statt. Als fachlich erforderliche Bedarfe wurden diejenigen anerkannt, die auf der Grundlage der kulturpolitischen Ziele den Leerstellen im Bestand entsprechen. Für die Prüfung der Erforderlichkeiten im Entwicklungsfeld »Kulturförderung« wurde zusätzlich eine vertiefende Recherche zur kulturellen Förderung von Stiftungen in der Hansestadt Lübeck beauftragt. Daran anschließend wurden Maßnahmen und Projekte entwickelt und formuliert, die aus fachlicher Sicht als geeignet gelten, die erforderlichen Bedarfe zu beheben. Unterstützt wurde die Maßnahmenentwicklung durch vertiefende Recherchen und Gespräche in anderen Kommunen sowie durch die Sichtung externer Studien bspw. zur Publikumsentwicklung.

Diese als fachlich erforderlich eingeschätzten Maßnahmen und Projekte wurden in einem dritten Schritt auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft. Dieser Prüfungsschritt erfolgte als verwaltungsinterner Bewertungs- und Abstimmungsprozess durch alle unmittelbar von der Umsetzung der Maßnahme betroffenen Bereiche und Abteilungen. Kriterien der Bewertung und Abstimmung waren dabei u. a. Überschneidungen mit bereits laufenden Maßnahmen und Projekten, Erforderlichkeit aus der jeweiligen fachlichen Perspektive der betroffenen Abteilungen und die vorhandenen Kapazitäten und Ressourcen für eine Umsetzung. Alle Maßnahmen und Projekte, die in diesem verwaltungsinternen Prüfungsprozess als erforderlich und umsetzbar anerkannt wurden, sind im Juli und September 2024 im Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege beraten und als Bericht der Verwaltung in den politischen Abstimmungsprozess der Lübecker Bürgerschaft gegeben worden. Der Bericht bildete die fachliche Grundlage, auf der eine politische Entscheidung über Anpassungs- und/oder Kontinuitätsnotwendigkeiten in der kulturellen Stadtentwicklung getroffen wurde.

Kulturstadt Lübeck: Bestandsanalyse

Vor dem Hintergrund des Fehlens systematisierter statistischer Daten und begrenzter zeitlicher, finanzieller und personeller Kapazitäten sind die im Folgenden dargestellten quantitativen, stadträumlichen und finanziellen Ausprägungen der jeweiligen Sparte und ihrer Sparten-Akteur:innen als Näherungswerte zu verstehen.

Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte zeigt sich, dass insgesamt zwölf städtische Einrichtungen (LÜBECKER MUSEEN, das Archiv sowie die Archäologie und Denkmalpflege), drei weitere Einrichtungen der öffentlichen Hand (das Willy-Brandt-Haus Lübeck, das Brahms-Institut der Musikhochschule Lübeck sowie das Bundespolizeimuseum Lübeck) und elf privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Einrichtungen (das Europäische Hansemuseum, die Gedenkstätte Lübecker Märtyrer, das KOLK 17 Figurentheater & Museum, das Haus Hansestadt Danzig, der Museumshafen Lübeck, das Niederegger Marzipan-Museum, die Grenzdokumentationsstätte Schlutup, das Seebadmuseum Travemünde, das Maritime Museum Alter Leuchtturm Travemünde, die Kutschen- und Pferdewagen-Sammlung sowie das Museumsschiff Viermastbark Passat) der Sparte zuzuordnen sind. Darüber hinaus sind weitere Einrichtungen wie bspw. die Stadtbibliothek, das Heiligen-Geist-Hospital, das Rathaus sowie der Lübecker Dom, das Burgkloster und die Altstadt-Kirchen wichtige Träger:innen des kulturellen Erbes und der Erinnerungskultur Lübecks.

Im Vergleich mit den anderen Sparten ist die Sparte »Kulturelles Erbe« auf der Grundlage der recherchierten Zahlen als quantitativ am stärksten ausgeprägt zu bezeichnen. Rechnet man die zum Verbund LÜBECKER MUSEEN gehörenden Einrichtungen wie das Buddenbrookhaus, das Günter Grass-Haus, die Kunsthalle St. Annen und das Museum Behnhaus Drägerhaus anderen Sparten (Literatur und Bildende Kunst) zu, so kamen die restlichen sechs Häuser des Verbunds im Jahr 2023 allein auf insgesamt knapp 126.000 Besucher:innen. Das Museum Holstentor war mit ca. 59.000 Besucher:innen das am stärksten frequentierte Haus vor dem Museum für Natur und Umwelt mit knapp 36.500 Besucher:innen und dem Museumsquartier St. Annen mit knapp 15.000 Besucher:innen. Mit durchschnittlich fast 87 Prozent kommt der größte Anteil der Besucher:innen der LÜBECKER MUSEEN aus dem Inland, wobei insbesondere Besucher:innen aus dem lokalen und regionalen Einzugsgebiet mit ca. 46 Prozent mehr als die Hälfte davon ausmachen (Zahlen aus 2022). Dies korrespondiert mit dem im »Tourismusentwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030« bilanzierten Fakt, dass der Hauptquellmarkt für das touristische Wachstum der vergangenen Jahre das Inland war und es auch in Zukunft sein wird.

In der stadträumlichen Ausprägung zeigt sich, dass zehn von zwölf städtischen Einrichtungen und zwei von drei weiteren öffentlichen Einrichtungen im Zentrum bzw. in unmittelbarer Nähe ansässig sind. Auch von den oben aufgezählten elf privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen sind sieben auf der Altstadtinsel verortet. Zählt man die weiteren Einrichtungen wie die Altstadt-Kirchen und die Stadtbibliothek hinzu, so sind mehr als 80 Prozent der Sparten-Infrastruktur auf der Altstadtinsel verortet. Hinzu treten die stark ausgeprägte Bewahrung und Pflege der baukulturellen Tradition in der Altstadt und des (Alt)Stadtbildes, deren Grundlage der 1987 verliehene Titel des UNESCO-Weltkulturerbes bildet. Insgesamt kann man in der stadträumlichen Ausprägung von einem eindeutigen Fokus der Sparte auf die Altstadtinsel und das Stadtzentrum sprechen.

In der Betrachtung der Zahlen aus dem kommunalen Haushaltsansatz 2023 zeigt sich, dass die kommunalen Aufwendungen für die zwölf städtischen Einrichtungen des »Kulturellen Erbes« im Vergleich ähnlich hoch sind wie die Aufwendungen für die zusammengenommen elf Einrichtungen der Landeshauptstadt Kiel und der Hansestadt Rostock. Während in Lübeck im Vergleich die Archäologie und Denkmalpflege aus nachvollziehbaren Gründen signifikant besser bezuschusst werden, zeigt sich gleichzeitig, dass die städtischen Zuwendungen für die LÜBECKER MUSEEN und deren zehn Einrichtungen gegenüber den zusammengenommen fünf städtischen Museen in Kiel und Rostock weit zurückfallen. Mit Blick auf die privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen wird zudem deutlich, dass diese – mit zwei Ausnahmen – keine institutionellen städtischen Zuwendungen erhalten. Das Europäische Hansemuseum und das KOLK 17 Figurentheater & Museum erhalten eine institutionelle Zuwendung über das Kulturbüro der Stadt in Höhe von 425.250 EUR, die gleichzeitig fast die Hälfte der gesamten, für die institutionelle Förderung zur Verfügung stehenden Mittel umfasst. Hinzu kommen weitere kulturelle Projektmittel bspw. für die jährliche Veranstaltungsreihe »Zeit des Erinnerns« sowie Personalmittel für die in 2023 neugeschaffene Stelle »Koordination Erinnerungskultur«, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die geplanten städtischen Zuwendungen für die Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« in 2023 mindestens ca. 13,5 Mio. EUR umfassten.

In der Gesamtschau der Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« ist festzustellen, dass sie auf eine grundlegend breit aufgestellte Infrastruktur zurückgreifen kann, die die museale Bewahrung und Pflege des kulturellen Stadterbes vor allem durch die städtischen Einrichtungen in den Blick nimmt. Gleichzeitig wird die jüngere Stadtgeschichte vorrangig durch private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen erinnerungskulturell bearbeitet. Wie bereits oben dargestellt, ist die Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« als einzige von einer bereits stattfindenden konzeptionellen Entwicklungsplanung gekennzeichnet. Mit dem »Museumsentwicklungsplan 2020-2030«, der sich auf die LÜBECKER MUSEEN fokussiert, und dem »Konzept zur Neu-Aufstellung der Erinnerungskultur in Lübeck« von 2022 liegen einerseits differenzierte Bestandsanalysen und andererseits zwei strategische Konzepte für die Weiterentwicklung der Sparte bereits vor.

Sparte »Musik«

Die Sparte »Musik« ist in Lübeck von einer genrespezifischen Vierteilung gekennzeichnet. Zum einen ist die »klassische Musik« stark ausgeprägt. Das Philharmonische Orchester der Hansestadt Lübeck ist darin der zentrale städtische Akteur, der neben den Konzerttätigkeiten insbesondere in der ebenfalls städtischen Musik- und Kongresshalle Lübeck (MUK) auch die Musiktheater-Sparte am städtischen Theater Lübeck bespielt. Daneben gibt es eine Vielzahl an kleineren und größeren Klangkörpern in der Stadt wie bspw. die Kammerphilharmonie Lübeck (KaPhiL), das Europäische Hanse-Ensemble und das Jugendsinfonieorchester Lübeck. Hinzu treten große, international herausragende Musikfestivals wie das »Schleswig-Holstein Musik Festival« (SHMF) und das »Brahms-Festival der Musikhochschule Lübeck« (MHL) ebenso wie kleinere Musikfeste wie das »Kammermusikfest Lübeck« der Scharwenka-Gesellschaft oder die »Lübecker Lauten Lust«.

Ein weiteres prägendes Genre ist die »Kirchenmusik« in Lübeck. Die zentrale Akteurin ist in diesem Feld vor allem die Evangelisch-Lutherische Kirche in Norddeutschland (Nordkirche) mit ihren vier Altstadt-Kirchen und den darin stattfindenden Orgelkonzerten sowie den beiden internationalen Festivals »Lübecker Orgelsommer« und die »Lübecker Buxtehude-Tage«. Die Kirchen sind zugleich bedeutende Trägerinnen des dritten, den Musikstandort Lübeck prägenden Genres: die

»Chormusik«. Für die unüberschaubare Anzahl an aktiven Chören der verschiedenen Genres in Lübeck sind an dieser Stelle die Lübecker Knabenkantorei an St. Marien und die Kinder- und Jugendchöre an St. Aegidien, der a capella Chor Baltic Jazz Singers, der Lübecker Bach-Chor und der Mädchenchor Canta! der GEMEINNÜTZIGEN beispielhaft zu nennen. Nicht zuletzt diese lebendige Chor-Szene bot die Grundlage für die Ausrichtung des »20. Deutschen Chorfestivals« des Verbands Deutscher KonzertChöre (VDKC) in Lübeck im Jahr 2023 mit 1.000 Mitwirkenden und 4.500 Gästen.

Als viertes prägendes Genre für den Musikstandort Lübeck ist die »Populäre Musik« zu betrachten, nicht zuletzt wegen des Lehrstuhls für Popular-, Jazz- und Weltmusik und Musikbusiness an der Musikhochschule Lübeck (MHL). Strukturbildend sind in diesem Genre fast ausschließlich privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteur:innen. Festivals mit internationalen Künstler:innen wie das »Superkunstfestival« der Kulturakademie der Diakonie NNO, das von Student:innen der Universität zu Lübeck organisierte »Campus Open Air Lübeck« und das »Travejazz Festival« kennzeichnen infrastrukturell das Genre ebenso wie die kleine Live-Club-Szene mit dem Tonfink, dem Riders Café, dem CVJM, dem Strandsalon, dem Funambule und dem treibsAND.

In der stadträumlichen Ausprägung zeigt sich auch in der Sparte »Musik« ein starker Fokus auf die Innenstadt, wobei sich hier durchaus auch eine Verteilung in andere Stadtteile darstellt. So sind das »Superkunstfestival« und die Kulturakademie mit dem Tonstudio, das »Campus Open Air Lübeck«, das Zentrum für Musikkultur mit seinen über 60 Probenräumen ebenso wie der Live-Club »Rider's Café« in der städtischen Peripherie verortet. Darüber hinaus sind unzählige Chöre, einige kleinere private Musikschulen und musikalisch orientierte Vereine wie Spielmannszüge in den Stadtteilen ansässig bzw. aktiv. Ein Grund für diese stärkere stadträumliche Verteilung ist darin zu vermuten, dass die Sparte sehr stark von den an der Musikhochschule Lübeck (MHL) gut ausgebildeten privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen geprägt ist, die sich mit ihren unterschiedlichen Angeboten einer kontinuierlich hohen und differenzierten Nachfrage der verschiedenen Zielgruppen angepasst haben. Hinzu kommt, dass in den peripheren Stadtteilen eher bezahlbare Flächen und Räume zur Verfügung stehen als in der Innenstadt und dies in Teilen von den Akteur:innen erkannt und genutzt wird.

In der finanziellen Betrachtung der Sparte lässt sich feststellen, dass die Hansestadt Lübeck mit dem Philharmonischen Orchester und der Musik- und Kongresshalle zwei wichtige Akteur:innen mit spezifischen und preislich im höheren Segment angesiedelten Angeboten für ausgewählte Zielgruppen zur Verfügung stellt. Darüber hinaus fördert sie die Musik- und Kunstschule Lübeck sowie die Lübecker Musikschule der GEMEINNÜTZIGEN institutionell in Höhe von 215.640 EUR, wobei sich hier im Vergleich mit Kiel und Rostock – die jeweils kommunale Musikschulen betreiben – eine deutliche Unterfinanzierung zeigt. Politische Initiativen und Beschlüsse aus der Lübecker Bürgerschaft nahmen diese Situation bereits in den Blick. So wurden den beiden Musikschulen für 2024 200.000 EUR an zusätzlicher Förderung zur Verfügung gestellt. Der überwiegende Teil der Sparten-Akteur:innen agiert jedoch privatwirtschaftlich oder zivilgesellschaftlich und nutzt zu Teil die kulturelle Projektförderung der Stadt als Kofinanzierung der vielen musikalischen Einzelprojekte und ihrer Arbeit (in 2023: 22.200 EUR).

In der Gesamtschau und im Vergleich mit den anderen Sparten kann die Sparte »Musik« infrastrukturell neben der Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« als weiterer herausragender Cluster eingeschätzt werden. Sie verfügt mit der Lübecker Musikschule der GEMEINNÜTZIGEN, der Musik- und Kunstschule Lübeck und der Musikhochschule Lübeck (MHL) eine differenzierte und qualitativ hochwertige Ausbildungsstruktur. Für die überwiegend privaten

und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen gibt es lokale Auftrags- und Arbeitgeber:innen sowie Produktionsmöglichkeiten. Außerdem gibt es eine Vielzahl an unterschiedlich großen Veranstaltungsorten, in denen die vier prägenden Musikgenres »Klassische Musik«, »Populäre Musik«, »Kirchenmusik« und »Chormusik« live präsentiert und konsumiert werden können. Trotz des stadträumlichen Fokus auf die Innenstadt lässt sich zugleich eine leichte Streuung der Angebote und Akteur:innen in die anderen Stadtteile erkennen. Auch mit Blick auf die vorhandenen kultur- und kreativwirtschaftlichen Potentiale der Sparte lässt sich einschätzen, dass eine weitere Stärkung der strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen als sehr sinnvoll erachtet werden kann.

Sparte »Bildende Kunst«

In der quantitativen Betrachtung zeigt sich, dass drei städtische Einrichtungen der Sparte zuzuordnen sind: Die Kunsthalle St. Annen, die mit ihrer ständigen Kunstsammlung und dem Schwerpunkt nach 1945 sowie der Präsentation von zeitgenössischer Kunst nationale und internationale Künstler:innen in Lübeck zeigt sowie das Museum Behnhaus Drägerhaus mit seiner Sammlung von Kunstwerken des 19. Jahrhunderts und der klassischen Moderne. Beide Häuser, die zum Verbund LÜBECKER MUSEEN gehören, verzeichneten in 2023 insgesamt knapp 25.000 Besucher:innen. Ein dritter städtischer Akteur ist das Kulturbüro der Hansestadt Lübeck, das das internationale »Lübecker Urban Art Festival (LUAF)« sowie die »Artothek« veranstaltet und sowohl organisatorisch als auch inhaltlich an der international ausgerichteten »HANSEartWORKS« beteiligt ist. In Teilen ist auch die städtische Akteurin »Sammlung Kulturen der Welt« der Sparte zuzuordnen. Im privatwirtschaftlichen Segment weist die Sparte eine Vielzahl an Galerien, Ateliers und Werkstätten sowie Kunstschulen auf. Viele der in Lübeck ansässigen Künstler:innen sind in der Gemeinschaft Lübecker Künstler e.V. organisiert, die neben dem Betrieb der Produzent:innen-Galerie Artler auch eine regelmäßige Jahresschau und das Format »Offene Ateliers« realisiert. Darüber hinaus sind einige zivilgesellschaftliche Kunstvereine wie bspw. die Overbeck-Gesellschaft e.V., der Verein für Kunst und Kultur zu Travemünde e.V., Defacto-Art e.V. oder auch die Photografische Gesellschaft Lübeck e.V. in dieser Sparte aktiv.
In der stadträumlichen Analyse zeigt sich, dass es auch in dieser Sparte einen eindeutigen Innenstadtfokus gibt. Alle städtischen Einrichtungen und ein großer Teil der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen sind auf der Altstadtinsel angesiedelt. Der »Einzelhandelsmonitor 2023« der Wirtschaftsförderung ergab, dass von den knapp 512 Ladengeschäften in der Innenstadt ca. 40 Ladengeschäfte und damit knapp 8 Prozent der Sparte »Bildende Kunst« zugeordnet werden können. Mit Blick auf Travemünde lässt sich mit der »WindArt« des Vereins für Kunst und Kultur in Travemünde e.V., verschiedenen Galerien und aktiven Künstler:innen ein weiterer, stadträumlicher Cluster der Sparte identifizieren. Als Besonderheit in Lübeck sind die knapp 460 Kunstwerke im öffentlichen Raum bzw. am Bau einzuschätzen, die über den gesamten Stadtraum und in allen Stadtteilen präsentiert werden. Diesem künstlerischen Schwerpunkt trug das in 2023 vom Kulturbüro der Hansestadt Lübeck erfolgreich veranstaltete internationale »Urban Art Festival Lübeck (LUAF)« Rechnung.

Im Hinblick auf die finanzielle Ausprägung der Sparte lässt sich feststellen, dass die Hansestadt Lübeck mit den drei städtischen Einrichtungen und ihren Sammlungen und Programmen die größten und reichweitenstärksten Akteur:innen finanziert. Hinzu kommen über eine geringe institutionelle Förderung die Overbeck-Gesellschaft e.V. sowie die Gemeinschaft Lübecker Künstler e.V. in Höhe von insgesamt 13.200 EUR in 2024. Ähnlich wie in der Sparte »Musik«, agiert auch in

dieser Sparte der überwiegende Teil der Sparten-Akteur:innen privatwirtschaftlich oder ehrenamtlich und nutzt die kulturelle Projektförderung der Stadt ebenfalls als Kofinanzierung für seine Arbeit. In 2023 beliefen sich die projekthaften kommunalen Zuwendungen in der Sparte auf ca. 36.000 EUR.

In der Gesamtschau ist festzustellen, dass die Sparte »Bildende Kunst« infrastrukturell das künstlerische Spektrum vom 19. Jahrhundert über die klassische Moderne und die Kunst nach 1945 bis in die Gegenwart abbildet. Dabei zeigt sich, dass es neben den städtischen Ausstellungen und Ausstellungsflächen eine breite privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Produzent:innen-, Galerien- und Atelier-Szene gibt, die vor allem in der Innenstadt bzw. innenstadtnah angesiedelt ist. Auch hier lässt sich aus kultur- und kreativwirtschaftlicher Perspektive einschätzen, dass durch ein größeres Engagement der Stadt, die infrastrukturelle Stärke und die damit verbundenen Potentiale der Sparte, bspw. mit Blick auf das Thema Innenstadtentwicklung, besser ausgeschöpft werden können.

Sparte »Darstellende Künste«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte »Darstellende Künste« zeigen sich zwei städtische und ca. 35 private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen. Das Theater Lübeck mit seinen 389 angestellten Mitarbeiter:innen und ca. 250 Gästen pro Spielzeit realisiert in den Sparten Schauspiel, Musiktheater, Konzert und mit der Abteilung Jung plus X in vier festen Spielstätten mit insgesamt ca. 1.200 Plätzen ca. 570 Veranstaltungen und verzeichnet in der Spielzeit 2022/2023 144.850 Besucher:innen pro Jahr. Vor Corona verzeichnete das Theater rund 170.000 Besucher:innen pro Spielzeit. Die Bedeutung Lübecks als kulturelles Oberzentrum wird u. a. darin deutlich, dass neben der Hansestadt Lübeck auch der Landkreis Nordwestmecklenburg Gesellschafter der Theater Lübeck gGmbH ist. Die städtische Musik- und Kongresshalle (MUK) präsentierte als größter Veranstaltungsort in 2023 insgesamt 39 Veranstaltungen mit nationalen und internationalen Theater- und Tanzproduktionen, die von 39.533 Gästen besucht wurden. Die privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Infrastruktur der darstellenden Künste in Lübeck ist über die Programme von Theater Lübeck und MUK hinaus ebenfalls stark ausgeprägt: Über 35 institutionelle Akteur:innen sind mit ihren regelmäßigen Angeboten der Sparte zuzuordnen.

Auffällig dabei ist, dass insbesondere diese Akteur:innen ein sehr weites Genre-Spektrum abdecken. Dieses reicht vom Schauspiel-, Musik- und Figurentheater über zeitgenössischen Tanz, Performances, Zirkus und Zaubertheater sowie Comedy bis hin zu Boulevard- und Volkstheater tlw. in niederdeutscher Sprache. Richtet man den Blick spezifisch auf das Kinder- und Jugendtheater, so ist festzustellen, dass es ein breites Angebot vonseiten des Theater Lübeck zum Beispiel durch rund 30 Vorstellungen des Familienstücks zur Vorweihnachtszeit, Klassenzimmerproduktionen durch die Abteilung Jung Plus X, Workshops, Krabbel- und Kinderkonzerte sowie Spielclubs gibt. Ergänzt wird dieses Angebot durch ein ebenfalls breites Programmspektrum von privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen im Bereich Schauspiel-, Musik- und Figurentheater sowie im zeitgenössischen Tanz. Hinzu kommt, dass sich eine Vielzahl privater Schulen der (Aus)Bildung von Kindern und Jugendlichen in dieser Sparte widmet. Dadurch, dass der überwiegende Teil der Akteur:innen in der Sparte »Darstellende Kunst« auf eigene feste Spiel- und Probenstätten zurückgreifen kann, tragen sie in herausragender Weise zur Vielfalt der kulturellen Infrastruktur Lübecks bei. Dies wird im besonderen Maße in der jährlich stattfindenden »Lübecker Theaternacht« deutlich, bei der sich in 2023 dreiundzwanzig Ensembles in 15 Spielstätten dem Publikum

präsentierten. Gleichzeitig ist festzustellen, dass trotz der infrastrukturellen Stärke dieser Sparte und im Vergleich mit den anderen Sparten noch kein überregional bedeutendes Theaterfestival in Lübeck verortet ist.

In der stadträumlichen Ausprägung lässt sich auch für die Sparte »Darstellende Kunst« ein deutlicher Innenstadtfokus feststellen. Über 70 Prozent der Akteur:innen sind auf der Altstadtinsel bzw. in unmittelbarer Nähe angesiedelt, was sich bspw. für die »Lübecker Theaternacht« als Vorteil darstellt. Für Angebote in den anderen Stadtteilen stehen aufgrund des spezifischen Raum- und Technikbedarfs der darstellenden Künste vor allem Schulen und im geringen Maße auch die Gemeinschaftshäuser zur Verfügung und werden von den Akteur:innen auch bespielt. Gleichzeitig ist festzustellen, dass Formate, die für die Bespielung bspw. des öffentlichen Raums oder anderer theaterfremder Orte geeignet sind, in der »Darstellenden Kunst« in Lübeck erst seit Neuestem mehr und mehr zur Geltung kommen. Hier leisten vor allem »Jung plus X« und die Sparte Schauspiel vom Theater Lübeck mit ihren regelmäßigen Stadtraumprojekten, das fund:us Theater in den Kooperationsprojekten mit dem Kollektiv UrbanProjection oder auch das Circustheater Paravicini derzeit Pionierarbeit. Dieser Umstand ist vermutlich auch auf die stark ausgeprägte Institutionalisierung mit eigenen festen Spielstätten in der Sparte zurückzuführen.

In der finanziellen Ausprägung der städtischen Förderung ist in der Sparte »Darstellende Kunst« mit dem Theater Lübeck der größte Akteur der Lübecker Kulturlandschaft verortet. Mit knapp 14 Mio. EUR an städtischen Zuschüssen (Haushaltsansatz 2023) liegt das Mehrspartenhaus im Vergleich mit dem Theater Kiel (ca. 20 Mio. EUR) und dem Volkstheater Rostock (ca. 11 Mio. EUR) zwischen diesen beiden. Den privaten und zivilgesellschaftlichen Bereich fördert die Hansestadt Lübeck tlw. über ihre institutionelle Kulturförderung. Insgesamt fünf Theater (Theater Combinale, Taschenoper Lübeck, Theater am Tremser Teich, KOLK 17 Figurentheater & Museum und die Niederdeutsche Bühne) wurden mit ca. 115.000 EUR jährlich bezuschusst. Für 2024 erhielt diese Förderung einen Aufwuchs um 140.000 EUR auf insgesamt 255.000 EUR. Das ist neben den zwei institutionell geförderten Musikschulen und den beiden institutionell geförderten privaten Museen die dritthöchste institutionelle Förderung des Hansestadt Lübeck. Die vielen anderen privaten und zivilgesellschaftlichen Sparten-Akteur:innen kofinanzieren ihre Arbeit über die kulturelle Projektförderung der Stadt (in 2023: 28.000 EUR). Hier konnte für 2024 ebenfalls ein Mittelaufwuchs um 175.000 EUR realisiert werden, wobei allein 100.000 EUR als projekthafte Starthilfe für den neuen Akteur »junges schauspiel lübeck« aufgewendet werden.

In der Gesamtschau ist festzustellen, dass die Sparte »Darstellende Kunst« infrastrukturell als ebenfalls stark ausgeprägt zu bezeichnen ist. Dabei zeigt sich, dass es neben dem städtischen Theater Lübeck und der MUK eine breite privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Theater- und Tanzszene gibt, die zum großen Teil ebenfalls eigene Spiel- und Probenstätten vorhält, und das überwiegend in der Innenstadt bzw. innenstadtnah. Auch wird deutlich, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen eine wichtige Triebkraft für die Vielfalt des künstlerischen Schaffens in der darstellenden Kunst sind. Das spiegelt sich auch in der städtischen Förderung der Sparte wider. Die »Darstellende Kunst« ist insgesamt betrachtet diejenige Sparte, die vor allem im städtischen Segment, aber auch im Bereich der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen, die meisten kommunalen Zuwendungen erhält.

Sparte »Literatur«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte »Literatur« zeigen sich wie auch schon in den anderen analysierten Sparten die städtischen Einrichtungen als größte Sparten-Akteur:innen. Die Bibliothek der Hansestadt Lübeck vereint an fünf Standorten und mit über 60 Beschäftigen eine Kinder- und Jugendbibliothek, eine Musikbibliothek sowie eine wissenschaftliche Bibliothek mit wertvollen historischen Beständen, auf die auch digital zugegriffen werden kann. Sie ist eine der traditionsreichsten Stadtbibliotheken Deutschlands mit einem physischen Bestand von über 1,1 Mio. entleihbaren Medien und knapp 200.000 Besuchen in 2022. Neben der über 400 Jahre alten Stadtbibliothek werden mit dem Buddenbrookhaus und dem Günter Grass-Haus zwei, der Hansestadt Lübeck tief verbundene Literaturnobelpreisträger geehrt. Beide Häuser sind Bestandteil des Verbunds LÜBECKER MUSEEN und präsentieren ein national und international beachtetes Ausstellungs- und Literaturprogramm sowie umfangreiche Forschungsbestände (Bibliotheken, Archive und Nachlässe) zum Werk der Familie Mann und Günter Grass. Trotz des aktuellen Umbaus des Buddenbrookhauses besuchten in 2023 ca. 17.600 Personen die dezentral stattfindenden Veranstaltungen und Ausstellungen. Das Günter Grass-Haus kam im selben Jahr auf insgesamt ca. 21.400 Besucher:innen.

Beide Häuser sind zugleich zentrale Akteur:innen für die Literaturszene in Lübeck. Mit dem »Thomas Mann-Preis« und dem »Debüt im Buddenbrookhaus« werden durch das Buddenbrookhaus zwei international beachtete Literaturpreise vergeben, die regelmäßig nationale und internationale Autor:innen in Lübeck präsentieren. Zudem sind im Buddenbrookhaus zivilgesellschaftliche Akteur:innen wie die Thomas Mann-Gesellschaft, die Heinrich Mann-Gesellschaft und die Erich-Mühsam-Gesellschaft e.V. ansässig. Auch das Günter Grass-Haus kooperiert in vielfältiger Weise mit weiteren privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen der Sparte wie bspw. dem Poetry Slam-Veranstalter »Slam A Rama«. Gleichzeitig ist festzustellen, dass die Anzahl der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen und damit die Vielfalt der kulturellen Infrastruktur vergleichsweise geringer ausgeprägt ist als in den vorgenannten Sparten. Neben einigen Einzelakteur:innen wie der Lübecker Wortwerft, dem Literaturforum Lübeck oder Autor:innen-Vereinigungen wie dem »Lübecker Autorenkreis und seine Freunde« sind es vor allem Festivals wie die »Große Kiesau Literaturnacht« oder »der NORDEN erzählt«, die neben den beiden großen Literaturhäusern die literarische Infrastruktur prägen. Eine neue Akteurin in der Sparte ist die Buch- und Verlagsmesse »Die Buchermacher«, die einmal jährlich in der Kulturkirche St. Petri stattfindet und vor allem unabhängige, eigentümer:innengeführte Verlage aus ganz Deutschland präsentiert. In 2024 nahmen 31 Verlage teil, darunter der in Lübeck ansässige Verlag »Rote Katze«. Gleichzeitig ist in Lübeck nicht von einer ausgeprägten Verlags- oder Agenturstruktur zu sprechen, die Literatur vermittelt und vertreibt.

In der Sparte »Literatur« lässt sich ein äußerst starker Innenstadtfokus feststellen, der bei über 90 Prozent zu vermuten ist. Allein die Stadtbibliothek mit ihren fünf Standorten (Innenstadt, Kücknitz, Marli-Brandenbaum, Moisling und Travemünde) ist mit Veranstaltungen und Projekten in anderen Stadtteilen präsent. Darüber hinaus sind es meist Einzelinitiativen von Bürger:innen vor Ort, die Lesungen oder andere literarische Formate jenseits der Innenstadt veranstalten. In der finanziellen Ausprägung spiegelt sich auch die quantitative Ausprägung wieder. Neben den städtischen Einrichtungen Stadtbibliothek, Buddenbrookhaus und Günter Grass-Haus gibt es derzeit keine institutionelle Förderung privater und zivilgesellschaftlicher Kulturakteur:innen über die

Kulturförderung der Hansestadt Lübeck. Auch in der kulturellen Projektförderung nimmt die Sparte mit Zuwendungen von insgesamt 4.000 EUR in 2023 einen hinteren Platz ein.

In der Gesamtschau der Sparte ist festzustellen, dass es vor allem die beiden städtischen Literaturhäuser sind, die Lübeck zu einer international beachteten Literaturstadt machen. Dabei liegt der Fokus stark auf der zeitgemäßen Vermittlung der Werke der Familie Mann und Günter Grass. Gleichzeitig adressiert die Stadtbibliothek mit ihren fünf Standorten und ihrem Veranstaltungsprogramm sehr deutlich Lübecks Bevölkerung. In diesem Sinne kann man von einer guten infrastrukturellen Grundversorgung in der Sparte »Literatur« durch die städtischen Einrichtungen sprechen. Neben den städtischen Einrichtungen und ihrem Programm gibt es eine sehr kleine, engagierte private und zivilgesellschaftliche Literatur- und Autor:innenszene, die insbesondere über Veranstaltungsformate wie Festivals und Lesungen für die Öffentlichkeit aktiv wird. Aufgrund der quantitativ geringen Größe der Sparte zeigt sich in der stadträumlichen Betrachtung ein noch größerer Fokus auf die Innenstadt als bei anderen Sparten. In der finanziellen Ausprägung der Sparte spiegelt sich dies ebenfalls wider. Es ist festzustellen, dass es neben den städtischen Institutionen und der sogenannten freien Literatur- und Autor:innenszene Lübecks so gut wie keine professionellen Strukturen wie Verlage oder Literaturbüros und -agenturen gibt. Mit der neuen Buch- und Verlagsmesse »Die Buchmacher« als Anker-Akteurin und mit entsprechenden Unterstützungsmaßnahmen für die Literatur- und Autor:innenszene bietet sich ein interessanter Impuls für die Weiterentwicklung der kultur- und kreativwirtschaftlichen Potentiale dieser Sparte.

Sparte »Film«

In der Sparte »Film« zeigt sich in der quantitativen Ausprägung ein ähnliches Bild wie in der Sparte »Literatur«. Mit den »Nordischen Filmtagen Lübeck« (NFL) gibt es eine städtische Kulturakteurin, die den größten kulturellen Impact der Sparte für die Stadt liefert. Das einmal im Jahr stattfindende traditionsreiche Filmfestival mit dem Fokus auf Filme aus dem Norden und Nordosten Europas ist Publikumsfestival und Branchentreff in einem: 2023 verzeichneten die NFL rd. 30.000 Besuche (einschließlich VoD) in den 250 öffentlichen Vorstellungen des Festivals und ca. 600 Fachbesucher:innen (Filmgäste des Festivals, Filmschaffende und Presse) waren akkreditiert. In acht Sektionen wurden 180 Filme gezeigt und elf dotierte Auszeichnungen sowie ein Ehrenpreis vergeben. Mit dem Projekt »NFLplus« erweitert das Festival sein Angebot um ein ganzjähriges Vermittlungs- und Beteiligungsformat für Lübecker Schulen und Kinder- und Jugendgruppen. Und mit den erstmals in 2023 vergebenen, von der Possehl-Stiftung geförderten zwei Drehbuchstipendien zielt das Festival auf die Stärkung von freien (Film-)Autor:innen und deren Lübeck-Bezug. In der neuen Sektion »Immersive Medien« (360 Grad InfinityDome) werden zukunftsweisende Projekte und Kooperationen und gewinnbringende Synergien auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene entwickelt, um nicht zuletzt auch neue Talente in die Hansestadt zu ziehen.

Um die »Nordischen Filmtage Lübeck« herum hat sich in Lübeck eine kleine, ca. 30 private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen umfassende Szene von professionellen Filmschaffenden entwickelt, die aus Einzelakteur:innen (bspw. Soloselbstständige) und institutionellen Akteur:innen (Unternehmen, Vereine) besteht. Für die filmische Infrastruktur zentral sind die zwei CineStar-Spielstätten Stadthalle und Filmhaus sowie das Kommunale Kino KoKi e.V. Während die CineStar-Häuser nationale und internationale Filmproduktionen zeigen, ist insbesondere das Kommunale Kino KoKi für die Lübecker Filmschaffenden von herausragender Bedeutung. Den Grundsätzen der

kommunalen Filmarbeit verpflichtet werden Filme mit kleinen und großen Budgets, Retrospektiven und cineastische Experimente gezeigt, filmpädagogische Arbeit geleistet und die lokale und regionale Filmszene unterstützt. Mit dem Neubau eines 800 m² großen Filmstudios in Lübeck durch die SG Medientechnik GmbH entsteht infrastrukturell zusätzlich ein neues Segment für die Sparte, das Lübeck neben den »Nordischen Filmtagen Lübeck« auch zu einem überregionalen Filmproduktionsstandort werden lassen kann.

In der Sparte »Film« zeigt sich in der stadträumlichen Ausprägung abermals ein deutlicher Innenstadtfokus. Alle zwei kommerziellen Filmspielstätten ebenso wie das Kommunale Kino KoKi und die »Nordischen Filmtage Lübeck« sind auf der Altstadtinsel angesiedelt. In den anderen Stadtteilen werden tlw. filmpädagogische und künstlerische Projekte bspw. durch NFLplus oder auch UrbanProjection realisiert. Bis auf das neue Filmstudio der SG Medientechnik GmbH in Lübeck-Genin gibt es jedoch keine Sparten-Infrastruktur, die jenseits der Innenstadt bzw. innenstadtnah verortet ist. Auch in der Betrachtung der städtischen Kulturförderung der Sparte wird deutlich, dass jenseits der »Nordischen Filmtage Lübeck«, die mit ca. 650.000 EUR (Haushaltsansatz 2023) ca. 50 Prozent des Gesamtbudgets als kommunalen Zuschuss erhalten, die Sparte »Film« unterrepräsentiert ist. Eine institutionelle Förderung anderer Sparten-Akteur:innen findet nicht statt und auch in der Projektförderung des Kulturbüros nehmen filmische Projekte einen geringen Stellenwert ein: in 2023 wurden insgesamt 2.160 EUR an Projektmitteln vergeben.

In der Gesamtschau der Sparte ist festzustellen, dass die Hansestadt Lübeck mit den »Nordischen Filmtagen Lübeck« die bedeutendste Sparten-Akteurin stellt. Über dieses einwöchige Kulturevent hinaus sind im Vergleich sehr wenige private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen der Sparte zuzuordnen, die zusätzliche Angebote umsetzen. Dies wird auch in der städtischen Kulturförderung für die Sparte deutlich, die im Vergleich als äußerst gering einzustufen ist. Neben den »Nordischen Filmtagen Lübeck«, ist neben dem CineStar Stadthalle und dem Filmhaus vor allem das Kommunale Kino KoKi zu nennen, das ganzjährig filmische und medienpädagogische Angebote umsetzt und als weiterer Anker-Akteur für die Lübecker und regionalen Filmschaffenden fungiert. Mit dem Studio-Neubau der SG Medientechnik GmbH ebenso wie mit den »Lübeck Meetings« oder »FUTURE NORTH« der NFL können neue Impulse für die Entwicklung der Sparte gesetzt werden, insbesondere da eine Vernetzung der regionalen und internationalen Filmszene aktiv betrieben wird. Gleichzeitig bleibt aufgrund der wirtschaftlichen Notwendigkeiten und der nationalen/internationalen Produktions- und Vertriebsstrukturen der Sparte abzuwarten, welche Wirkung diese Impulse für Lübeck entfalten können.

Sparte »Soziokultur«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte »Soziokultur« ist festzustellen, dass es keine städtischen Akteur:innen gibt, die der Sparte unmittelbar zuzuordnen wären. Zwar stellt die Stadt mit den fünf Nachbarschaftsbüros, 18 Familienzentren und sieben Jugendzentren eine alltags- und stadtteilbezogene Infrastruktur zur Verfügung. Diese ist jedoch – auch wenn hier ebenfalls kulturelle Aktivitäten stattfinden – vor allem der sozialen und nicht der kulturellen Infrastruktur zuzuordnen. Auch die Volkshochschule Lübeck mit ihren zwei innerstädtischen Standorten bietet niedrigschwellige kulturelle Angebote an und könnte als städtische Kulturakteurin in dieser Sparte verstanden werden. Allerdings ist sie aufgrund der inhaltlichen Ausrichtung stärker dem Bildungsbereich zuzuordnen. Weitere städtische Strukturen der Soziokultur, wie es sie in vielen anderen Kommunen mit Bürgerhäusern oder soziokulturellen Zentren gibt, sind in Lübeck nicht

vorhanden. Diese Leerstelle in der städtischen kulturellen Grundversorgung wird von sieben privaten bzw. zivilgesellschaftlichen Akteur:innen wie bspw. dem IKB – Haus der Kulturen e.V., der Kulturtafel Lübeck e.V., den Tontalenten e.V. oder dem treibsAND gefüllt. Hinzu kommen Akteur:innen wie der Geschichtserlebnisraum Roter Hahn e.V. oder Mixed Pickles e.V. sowie einige Einzelakteur:innen, die soziokulturelle Einzelprojekte realisieren. Auch die Kirchen mit ihrer stadtteilbezogenen Gemeindearbeit sind an dieser Stelle zu erwähnen.

In der stadträumlichen Betrachtung ist festzustellen, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen zwar in der Innenstadt angesiedelt sind, dass jedoch ein großer Teil die soziokulturellen Angebote regelmäßig auch in den anderen Stadtteilen umsetzt. Die Ausprägung der städtischen Kulturförderung in dieser Sparte zeigt, dass mit dem IKB – Haus der Kulturen e.V. und der Kulturtafel Lübeck e.V. zwei der sieben Akteur:innen institutionell in Höhe von insgesamt 33.900 EUR gefördert werden. Für soziokulturelle Einzelprojekte wurden in 2023 insgesamt 3.300 EUR zugewendet. Mit dem Mittelaufwuchs im Bereich der kulturellen Projektförderung für 2024 konnten Stand Mai 2024 insgesamt 91.200 EUR zugewendet werden.

In der Gesamtschau der Sparte »Soziokultur« ist festzustellen, dass diese im Vergleich zu den anderen Sparten infrastrukturell stark abfällt, da es neben einer kleinen Anzahl an privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen keine städtischen Einrichtungen gibt, die dieser Sparte zuzuordnen wären. Stellt man zusätzlich in Rechnung, dass drei der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen ausschließlich Angebote im Bereich Musik, Literatur oder Film umsetzen und entsprechend auch der jeweiligen Sparte zugeordnet werden könnten, dann ist eine soziokulturelle Grundversorgung in Lübeck derzeit nicht gewährleistet.

Übergreifende Infrastruktur und Akteur:innen

Als übergreifende kulturelle Infrastruktur werden Veranstaltungsorte, Akteur:innen und Aktivitäten betrachtet, die nicht unmittelbar einer der anderen Sparten zuzuordnen sind. In der quantitativen Ausprägung der städtischen übergreifenden Infrastruktur ist festzustellen, dass mit der Musik- und Kongresshalle (MUK), der Freilichtbühne Lübeck sowie dem Schuppen 6 drei unterschiedlich große kulturelle Veranstaltungsorte zur Verfügung stehen. Allein in der MUK fanden in 2023 insgesamt 279 Veranstaltungen mit 167.529 Gästen statt, wovon 126 ausschließlich kulturelle Veranstaltungen mit 135.915 Gästen und 82 Proben waren. Während die MUK ein städtischer Full Service-Betrieb ist und teilweise auch als Veranstalterin eines eigenen Programms auftritt, werden die anderen beiden Veranstaltungsorte im städtischen Besitz durch externe Betreiber:innen auf eigene Rechnung bewirtschaftet. Als neuer städtischer Veranstaltungsort ist ab 2024 das ehemalige Karstadt-Gebäude Haus B und heutige »Übergangshaus« in der Innenstadt hinzugekommen. Diese im Rahmen der Innenstadtentwicklung von der Hansestadt Lübeck 2022 übernommene Immobilie wird derzeit als ‚Dritter Ort'[11] in einem Mixed-Use-Konzept entwickelt, umgebaut und mit Veranstaltungsflächen unterschiedlicher Größen (bis max. 199 Personen) versehen. Als

[11] Der Begriff »Dritter Ort« geht auf den amerikanischen Soziologen Ray Oldenburg zurück und beschreibt Räume und Orte der Begegnung, des Lernens und der Freizeit, die für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sind. Im heutigen Verständnis können »Dritte Orte« auch mehrere öffentliche Aufgaben und Angebote integrieren (z. B. Bibliothek, Sozialberatung, Galerie, Stadtteilzentrum, Volkshochschule etc.). Vgl. z. B. die Projekte des niederländischen Büros Includi: www.includi.com.

verantwortliche Akteurin fungiert die stadteigene Lübeck und Travemünde Marketing GmbH in enger Abstimmung mit dem GMHL, die mit der »Weihnachtsstadt des Nordens«, dem alle zwei Jahre stattfindenden »HanseKulturFestival« und diversen kleineren Formaten eine weitere, zentrale Rolle in der Gestaltung von (Stadt)Kultur einnimmt. Hinzu kommen die ebenfalls jährlich stattfindende »Travemünder Woche«, für deren kulturelles Programm die Hansestadt Lübeck mitverantwortlich zeichnet. In Travemünde hält die Hansestadt mit dem Brügmanngarten und dem Kreuzfahrtterminal Ostpreußenkai zwei weitere Veranstaltungsorte sowie diverse Open Air-Veranstaltungsflächen vor, die vorrangig in der Tourismussaison kulturell bespielt werden.

Neben der städtischen Infrastruktur gibt es ca. 15 bis 20 private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen mit übergreifendem Charakter. Die Kulturwerft Gollan im Werftquartier mit ihren fünf Hallen für bis zu 4.200 Personen und Außenflächen für bis zu 4.900 Personen ist als größte private Akteurin in diesem Bereich zu betrachten. Das Zentrum für Musikkultur mit seinen 60 Proben- und Veranstaltungsräumen für bis zu 50 Personen, die Kirchen in den Stadtteilen sowie die Kulturkirche St. Petri in der Innenstadt mit ihrer überregionalen Reichweite sind wichtige Akteur:innen. Mit dem »Werkhof«, dem Haus Eden, der »Diele« des Jugendring e.V. und dem Kolosseum der GEMEINNÜTZIGEN gibt es weitere wichtige kulturelle Veranstaltungsorte in der Stadt. Insbesondere die »GEMEINNÜTZIGE« ist als zivilgesellschaftliche Akteurin für Lübecks kulturelle Infrastruktur von herausragender Bedeutung. Sie bildet die Dachorganisation und Förderin für eine Vielzahl unterschiedlicher Kultureinrichtungen in der Stadt wie die Lübecker Musikschule, die Kunstschule, die Lübecker Knabenkantorei an St. Marien, die Schauspielschule und die Bücherei der GEMEINNÜTZIGEN. Darüber hinaus sind viele weitere Kulturakteur:innen mit ihr verbunden wie z.B. die Internationale Dietrich-Buxtehude-Gesellschaft e.V. oder die Scharwenka-Gesellschaft e.V. Mit Vortragsreihen, Lesungen, Gesprächskreisen und vielen weiteren Veranstaltungen sowie den »Lübeckischen Blättern« ist sie bedeutender Bestandteil des kulturellen Lebens des Hansestadt Lübeck. Ebenfalls zivilgesellschaftlich organisiert sind die sieben Gemeinschaftshäuser, die zumindest in Teilen ihre Räumlichkeiten für niedrigschwellige, stadtteilbezogene kulturelle Angebote und Veranstaltungen zur Verfügung stellen. Mit dem Hafenschuppen C gibt es auf der Nördlichen Wallhalbinsel innenstadtnah derzeit noch einen weiteren großen Veranstaltungsort, der vom Verein Kunst am Kai e.V. betrieben wird und für Vermietungen an Dritte zur Verfügung steht.

In der stadträumlichen Ausprägung ist festzustellen, dass es auch in der übergreifenden kulturellen Infrastruktur einen Innenstadtfokus gibt und die Akteur:innen überwiegend auf der Altstadtinsel bzw. innenstadtnah verortet sind. Gleichzeitig finden sich bspw. mit der Kulturwerft Gollan oder den Gemeinschaftshäusern auch Kulturakteur:innen und Veranstaltungsorte in den Stadtteilen. In der Betrachtung der finanziellen Ausprägung der städtischen Förderung zeigt sich, dass die Hansestadt die MUK mit ca. 3 Mio. EUR in fast gleicher Höhe unterstützt wie die Hansestadt Rostock ihre Messe- bzw. Stadthalle, wobei 1,8 Mio. EUR ausschließlich für den Betrieb der MUK zur Verfügung stehen. Die aufgewendeten Kosten für die anderen städtischen Veranstaltungsorte ebenso wie für alle städtischen Kulturimmobilien ließen sich nicht erheben. Eine städtische institutionelle und projekthafte Kulturförderung für die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen in diesem Bereich ist nicht vorhanden. Es ist aber anzunehmen, dass über die städtische Kulturförderung in den anderen Sparten auch Mittel in diesen Bereich fließen bspw. über Vermietungen.

In der Gesamtschau der übergreifenden Infrastruktur lässt sich feststellen, dass es mit Blick auf die reinen Veranstaltungsorte eine große Ausdifferenzierung in den Größenordnungen gibt, was als wichtiges strukturelles Element und Indikator für eine vielfältige kulturelle Landschaft gelten kann. Mit Blick auf die Kulturakteur:innen sind neben der Hansestadt Lübeck und ihren Eigenbetrieben

vor allem die Kulturwerft Gollan als private Akteurin und die »GEMEINNÜTZIGE« als zivilgesellschaftliche Akteur:in von herausragender Bedeutung in diesem Bereich. Trotz des stadträumlichen Fokus auf die Innenstadt sind auch in den anderen Stadtteilen räumliche Strukturen für übergreifende kulturelle Angebote zu finden, insbesondere in den Gemeinschaftshäusern. Gleichzeitig ist festzustellen, dass dieses große Angebot an Veranstaltungsräumen nicht dazu führt, dass der Zugang zu diesen erleichtert ist. Insbesondere die finanziellen Rahmenbedingungen führen dazu, dass es eine erhöhte Nachfrage nach preiswerten Veranstaltungs- wie Produktionsräumen gibt. Über die Finanzierung der städtischen Eigenbetriebe hinaus fließt keine direkte städtische Kulturförderung in diesen Bereich.

Spezifische Ausprägungen des Bestands

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass über alle Kulturakteur:innen hinweg die Sparten »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur«, »Musik«, »Darstellende Künste« und »Bildende Künste« in Lübeck als am stärksten ausgeprägt betrachtet werden können. In sieben der acht betrachteten Sparten werden kommunale Strukturen und Angebote zur Verfügung gestellt, die zugleich die jeweils größten Sparten-Akteur:innen sind. Entsprechend kann in Lübeck von einer gut bis sehr gut ausgeprägten kulturellen Grundversorgung durch die öffentliche Hand gesprochen werden, mit Ausnahme der Sparte »Soziokultur«. Gleichzeitig zeigte sich, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen strukturell und angebotsmäßig zwar geringer dimensioniert sind als die städtischen Akteur:innen, aufgrund ihrer großen Anzahl und der Angebotsspezifik aber eine sehr wichtige Stellung innerhalb der kulturellen Landschaft Lübecks einnehmen. Teilweise realisieren sie sogar Angebote, die in anderen Städten als kommunale Aufgaben betrachtet werden wie bspw. die Musikschulen oder Angebote in der Soziokultur. Erst durch die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen kann in Lübeck von einer strukturell vielfältigen Kulturlandschaft gesprochen werden. Jedoch ist auch festzustellen, dass sich die zunehmende Diversität der städtischen Bevölkerung nicht bzw. kaum in der kulturellen Infrastruktur abbildet. Migrantische Selbstorganisationen (MSO) als wichtige institutionelle Akteur:innen der Stadtkultur werden vorrangig im Politikfeld »Soziales und Integration« über entsprechende Instrumente wie das »Forum für Migrant:innen« oder der »Steuerungsgruppe Integration« an städtischer Entwicklung beteiligt. An der (Weiter-)Entwicklung der städtischen kulturellen Infrastruktur partizipieren die MSO bisher kaum.

Das hängt auch mit der stadträumlichen Ausprägung der kulturellen Infrastruktur zusammen. Auf der Altstadtinsel bzw. in unmittelbarer Nähe befinden sich geschätzt ca. 80 Prozent der städtischen und privatwirtschaftlichen kulturellen Einrichtungen und Angebote. Hier hat sich auf ca. 1,15 km² eine Kulturdichte herausgebildet, die als besonders zu bezeichnen ist. Neben dem Kultur-Hotspot Altstadtinsel lassen sich mit großem Abstand noch drei kleinere stadträumliche Kulturcluster identifizieren: Zum einen Travemünde mit der Stadtteilbibliothek, verschiedenen Galerien und dem »WindArt-Festival«, dem Maritimen Museum Alter Leuchtturm Travemünde und der Viermastbark Passat, dem Seebadmuseum im Gesellschaftshaus, Kunst- bzw. Kulturvereinen sowie den Orten und Veranstaltungen des Kurbetriebs und der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH, insbesondere während der Tourismussaison.

Als weiterer räumlicher Kulturcluster kann der Stadtteil Kücknitz/Herrenwyk betrachtet werden mit der Stadtteilbibliothek, dem Industriemuseum Geschichtswerkstatt Herrenwyk, dem Geschichtserlebnisraum Roter Hahn und dem Gemeinschaftshaus Rangenberg. Als dritter

stadträumlicher Kulturcluster kann der Stadtteil Falkenfeld/Vorwerk mit der Kulturakademie der Diakonie NNO, dem Zentrum für Musikkultur, zwei Theatern und dem Gemeinschaftshaus Falkenfeld betrachtet werden. Gleichzeitig zeigt sich in diesen drei wie auch in den anderen sechs Stadtteilen sehr deutlich, dass es neben den privaten vor allem die zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen sind, die vor Ort beständige Kulturarbeit leisten, oftmals ohne städtische Unterstützung und ohne kontinuierlich zur Verfügung stehende Räume und Flächen für Begegnung, Produktion, Präsentation und sonstige stadtteilbezogene kulturelle Nutzung. Schulen, Vereinsräume, Jugendzentren und kirchliche Einrichtungen versuchen das Fehlen von geeigneten Räumen der Stadtteilkultur im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu kompensieren, stoßen aber schnell an die Grenzen des Leistbaren.

Aus dem Selbstverständnis als »Kulturstadt« heraus zeigte der Vergleich mit der Landeshauptstadt Kiel und der Hansestadt Rostock in der finanziellen Ausprägung, dass die Gesamtaufwendungen Lübecks für die kulturelle Infrastruktur im Haushaltsansatz 2023 höher lagen als bei den beiden genannten Städten. Dabei konzentrieren sich in Lübeck die kulturellen Aufwendungen auf die städtischen Einrichtungen, wodurch eine gute bis sehr gute kulturelle Grundversorgung der Stadtbevölkerung gewährleistet ist. Im Gegensatz dazu haben Kiel und Rostock als zweiten finanziellen Schwerpunkt den Bereich Kulturpflege und -service entwickelt, der alle Förderaufwendungen jenseits der städtischen Kultureinrichtungen umfasst. Während die beiden Städte damit den kulturpolitischen Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte in Bezug auf den Bedeutungszuwachs der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen für die pluralisierte Stadtgesellschaft sowie mit Blick auf Flexibilität und Steuerungsmöglichkeiten des kommunalen Mitteleinsatzes Rechnung tragen, zeigt sich in Lübeck diesbezüglich eine deutlich andere Ausrichtung: die städtische Kulturförderung für private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen ist bisher kein kulturpolitischer Schwerpunkt.

Die derzeit vorhandenen Förderinstrumente »Institutionelle Kulturförderung« und »Kulturelle Projektförderung« bieten keinen Spielraum für Entwicklungsperspektiven von Kulturakteur:innen und für inhaltliche Schwerpunktsetzung. Die aktuell institutionell geförderten Kulturakteur:innen bilden nur ein sehr kleines Spektrum der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturinfrastruktur ab. Wichtige, jedoch nicht institutionell geförderte Kulturakteur:innen sind sehr stark abhängig von privaten Fördergeber:innen. Die vergleichsweise sehr geringen Fördersummen der »Kulturellen Projektförderung« fangen das nicht auf. Das führt u. a. dazu, dass die städtischen Gestaltungsmöglichkeiten der kulturellen Stadtentwicklung im Vergleich zu bspw. Stiftungen und deren Förderstrukturen und -instrumenten wesentlich geringer ausfallen.

Kulturstadt Lübeck: Bedarfsanalyse

Die Bedarfsanalyse fokussierte mit einem Methodenmix auf die drei zentralen Stakeholder: die Stadtbevölkerung, die Kulturakteur:innen sowie die Stadtverwaltung und -politik. Geleitet vom Fachplanungsverständnis, das einen Bedarf nur dann als gegeben sieht, wenn die beteiligten Akteur:innen die jeweiligen Einzelbedürfnisse als gemeinsamen Bedarf anerkennen und teilen, war es das Ziel, die für die Stakeholder prioritären Bedarfslagen herauszuarbeiten. Dabei wurde das für den jeweiligen Stakeholder vorliegende Datenmaterial systematisiert, kategorisiert und die Inhalte auf gemeinsam geteilte Bedürfnisse und Interessen hin analysiert. Die herausgearbeiteten Bedarfslagen sind zu thematischen Entwicklungsfeldern verdichtet worden, die handlungsleitend für die weitere Kulturentwicklung der Hansestadt Lübeck sind.

Stakeholder »Stadtbevölkerung«

Die Bedürfnislage der Stadtbevölkerung wurde zum einen durch die Auswertung von Umfragen, Dialogveranstaltungen, Workshops und Sammlungen von Zukunftsgeschichten analysiert, die im Rahmen der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« im Zeitraum 2018-2020 durchgeführt wurden. Während bei der Mehrzahl der Beteiligungsformate (Umfragen, Zukunftsgeschichten, Stadtentwicklungsdialog) der inhaltliche Fokus vor allem auf den Themen Wohnen, Verkehr/Mobilität sowie den Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raums lag, wurde in den neun Stadtteilveranstaltungen des Projekts im Rahmen des Workshops »Stadtteilleben« explizit zum Thema kulturelle Bedürfnisse gearbeitet. Über alle Veranstaltungen hinweg sind von den Teilnehmenden Interessen und Bedürfnisse artikuliert worden, die zum einen auf mehr kulturelle Angebote wie Kino, Theater, Konzerte und Open-Air-Veranstaltungen im Stadtteil zielen. Zum anderen wurde von den Teilnehmenden immer wieder das Fehlen von Begegnungs- und Veranstaltungsräumen angesprochen, in denen eine gleichberechtigte Teilhabe der verschiedenen Kulturen und Generationen am Stadtteilleben stattfinden kann. Diese Bedürfnisse und Interessen der Stadtteilbewohner:innen wurden auch in den Stadtteilkonferenzen des Lübecker Senats mehrfach artikuliert und bestätigt.

Mit dem besonderen Blick auf Kinder und Jugendliche fanden im Rahmen der Dachmarke »Lübeck über:MORGEN« weiterhin Beteiligungsformate in zehn Grundschulen und Betreuungseinrichtungen in allen Stadtteilen statt. Neben dem Autoverkehr im Stadtteil und der Qualität der Schulhöfe war ein weiteres dominierendes Thema die Freizeitgestaltung. Dieses reichte von der Anzahl und Qualität der Spiel- und Sportplätze über unbeaufsichtigte Naturräume bis hin zu konkreten Angeboten wie Shoppingmöglichkeiten und Schwimmbädern. In den 2022-2024 durchgeführten Stadtteilwerkstätten des Bereichs Jugendarbeit wurde das Thema Freizeitgestaltung zusätzlich mit der Frage nach kulturellen Angeboten verknüpft. Hier artikulierten die Kinder und Jugendlichen vor allem Bedürfnisse nach Kino, Musikveranstaltungen wie Disco und Konzerte, coole Museen, Bücherverleih und Kreativwerkstätten sowie sonstige Open-Air-Veranstaltungen wie Stadtteilfeste, die preiswert bzw. sogar kostenlos sein sollen. Hinzu kommen Bedürfnisse nicht nur nach Spiel- und Freiräumen, sondern auch nach Räumen, in denen die eigene Religion praktiziert werden kann und in denen auch andere Stadtteilbewohner:innen z. B. Obdachlose Möglichkeiten der Teilhabe haben. Als wichtiger Teil von Teilhabe wurde von den Kindern zudem ein kostenloser Zugang zum Internet im öffentlichen Raum benannt. In der Gesamtschau der artikulierten kulturellen Bedürfnisse und Interessen kann festgestellt werden,

dass »mehr kulturelle Angebote in den Stadtteilen« sowie »mehr Räume der Teilhabe« als gemeinsam geteilt und entsprechend als Bedarfe des Stakeholders »Stadtbevölkerung« betrachtet werden können.

Stakeholder »Kulturakteur:innen«

Für die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen wurde auf Text- und Audiomaterial zurückgegriffen, das seit Beginn des Kulturentwicklungsprozesses in Lübeck 2016 erhoben wurde. Dazu zählen Interviews, Auswertungen von Umfragen, Protokolle von Netzwerktreffen, Workshops und Fachtagen. Im Gegensatz zum Stakeholder »Stadtbevölkerung« gab es eine wesentlich breitere Bedürfnis- und Interessenartikulation. Über alle gesichteten Materialien hinweg kam immer wieder die Thematik der als intransparent und finanziell nicht ausreichend empfundenen Kulturförderung der Hansestadt zur Sprache. Auch die Verständlichkeit, Antrags- und Förderzeiträume sowie thematische Ausdifferenzierung der Förderung wurde problematisiert. Zudem sind immer wieder Interessen artikuliert worden, sich von dieser unabhängig zu machen und den eigenen wirtschaftlichen Erfolg zu stärken. Dabei wurde mehrfach die Notwendigkeit der Wertschätzung der Wirtschaftsleistung von Kunst und Kultur in Lübeck formuliert.

Thematisiert wurde ebenfalls, dass sich jenseits der Musik wenig künstlerischer Nachwuchs in Lübeck ansiedelt. Dies wird nicht nur künstlerisch, sondern auch strukturell bspw. bei Übergaben von Kultureinrichtungen als problematisch empfunden. Ein weiteres wiederkehrendes Themenfeld war die Frage nach der Heranführung von Kindern und Jugendlichen an Kunst und Kultur, insbesondere mit Blick auf deren digitalisierte Lebenswelt. Hier sind einerseits Bedürfnisse in der besseren Sichtbarkeit und Nutzung der bestehenden kulturellen Bildungsangebote und der verstärkten Zusammenarbeit mit den Schulen artikuliert worden. Anderseits bestehen Interessen an neuen niedrigschwelligen, diversitätssensiblen und nachhaltigen Formaten der kulturellen Vermittlung, insbesondere in analoger Form.

Das Thema Sichtbarkeit wurde ebenfalls wiederkehrend benannt. Dabei ging es um öffentliche Wahrnehmung, um regionale und überregionale Präsenz und die Frage nach der Kultur als Reiseanlass für Stadtbesucher:innen. Oftmals wurde das Thema mit Bedürfnissen nach größerer Wertschätzung durch das Publikum und die städtischen Institutionen verknüpft. Unter dem Eindruck der gesellschaftlichen Debatte zum Klimawandel wurde im Material deutlich, dass die Problematik von den Akteur:innen erkannt ist und bereits Schritte gegangen werden. Gleichzeitig wurden mehrfach das Bedürfnis und Interesse artikuliert, stärkere Unterstützung bei der Umsetzung nachhaltiger und klimagerechter Maßnahmen zu erhalten. Problematisiert wurden von den Kulturakteur:innen ebenfalls die hohe Kulturdichte in der Innenstadt und die fehlenden Strukturen in den Stadtteilen. Dabei ging es im Gegensatz zum Stakeholder »Stadtbevölkerung« weniger um fehlende kulturelle Angebote als vielmehr um fehlende Räume und zu wenig Publikum. Daran schließt sich die sehr starke Bedürfnis- und Interessenartikulation nach kostenlosen bzw. -günstigen und gut erreichbaren Produktions- und Präsentationsflächen verbunden mit niedrigschwelligen Zugangsmöglichkeiten an.

Die acht Themenfelder (»Kulturförderung«, »Nachwuchs«, »Kulturelle Bildung«, »Kulturwirtschaft«, »Sichtbarkeit«, »Klimaschutz«, »Flächen und Räume«, »Stadtteilkultur«), in denen die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen wiederkehrende Bedürfnisse und Interessen artikulierten,

wurden in 2023 in Sparten-Netzwerktreffen überprüft, aktualisiert und priorisiert. Ziel der Priorisierung war es zum einen, eine beteiligungs- und bedarfsorientierte Eingrenzung auf diejenigen drei Themenfelder vorzunehmen, in denen die jeweilige Sparte den dringendsten Entwicklungsbedarf sieht. Zum anderen verband sich im Sinne des Fachplanungsverständnisses mit der Priorisierung auch das Ziel, von den spartenspezifischen Bedarfen zu spartenübergreifend geteilten Bedarfs- und Entwicklungsfeldern zu gelangen. In den Themenfeldern »Kulturförderung«, »Teilhabe und kulturelle Bildung« sowie »Flächen und Räume« wurde von den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen der dringendste Entwicklungsbedarf gesehen. In Form eines themenspezifischen Workshops zu den Raumbedarfen der Kulturakteur:innen im September 2023 und des Fachtages »Kulturtreibhaus | Zukunftsforum Kultur« im November 2023 wurden die drei priorisierten Bedarfsfelder durch inhaltliche Impulse und gemeinsames Arbeiten erneut überprüft und konkretisiert. Der dringende Entwicklungsbedarf in diesen drei Themenfeldern wurde in beiden Formaten von allen Beteiligten bestätigt.

Die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der städtischen Kulturakteur:innen erfolgte im Kontext bestehender politischer Vorgaben. Dazu wurden auf der Grundlage städtischer Entwicklungskonzepte und politischer Beschlüsse (siehe nachfolgendes Kapitel) in themenspezifischen Workshops und Einzelgesprächen mit den Leitungen der städtischen Kultureinrichtungen die gemeinsam geteilten Bedürfnisse herausgearbeitet. Von der Mehrzahl der Akteur:innen wurde wiederkehrend das Thema »kulturelle Teilhabe und Bildung« angesprochen. Trotz der erhöhten Ressourcen und der verstärkten Arbeit in diesem Themenfeld wurden Bedarfe bspw. bei der niedrigschwelligen Mobilität von Kindergruppen in die Kultureinrichtungen artikuliert. In einem gemeinsamen Workshop des Kulturbüros und des »Digitalen Kulturwerks« zum Thema Digitalisierung sind erste bereits stattfindende und geplante Maßnahmen, Projekte und die weitere Zusammenarbeit im Rahmen der Kulturentwicklung konkretisiert worden. Zudem wurde anhand der räumlichen Bedarfe, bspw. bei Lagerflächen, die Frage nach der klimagerechten Sanierung und Modernisierung der städtischen Kulturimmobilien erörtert. In Anlehnung an das Fehlen eines Stadtmuseums ebenso wie eines Welterbezentrums wurden immer wieder auch Bedürfnisse nach einem Ort artikuliert, der die Geschichte und archäologischen Schätze der Stadt präsentiert und vermittelt.

Neben den vier Bedarfsfeldern »Teilhabe und kulturelle Bildung«, »Digitalisierung«, »Flächen und Räume« sowie »Klimaschutz« sind von den städtischen Kulturakteur:innen in einem weiteren Themenfeld mehrfach Entwicklungsbedürfnisse und -interessen artikuliert worden. Im Kontext der stattfindenden Kulturentwicklungsplanung wurde von einem Teil der städtischen Kultureinrichtungen kenntlich gemacht, dass sie aufgrund der veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen eine tiefergehende Teilfachplanung für ihre jeweilige Institution als notwendig erachten. Während der Museumsentwicklungsplan schon mehrfach fortgeschrieben wurde und mit Blick auf den Leitungswechsel einer Zwischenevaluation und eventuellen Anpassung bedarf, gibt es für die anderen städtischen Einrichtungen bisher keine mittel- bis langfristig konzeptionell begründete und politisch beschlossene Entwicklungsperspektive. Ähnlich äußerten sich die städtischen Jugendeinrichtungen: In einem Workshop und zwei Info-Veranstaltungen wurde das Interesse artikuliert, das Thema städtische Kinder- und Jugendkultur stärker konzeptionell zu bearbeiten und zu begleiten. Und auch von den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen ist mehrfach das Interesse deutlich gemacht worden, dass die Aufstellung des Kulturentwicklungsplans nur ein erster Schritt sein kann und im weiteren beteiligungs- und bedarfsorientierten Kulturentwicklungsprozess auch die nicht priorisierten Bedarfs- und Entwicklungsfelder bearbeitet werden müssen. Entsprechend kann als weiteres Bedarfs- und

Entwicklungsfeld das Thema »Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung« betrachtet werden.

Stakeholder »Stadtverwaltung und -politik«

Die Bedarfsanalyse des Stakeholders »Stadtverwaltung und -politik« gründete sich auf die Sichtung von insgesamt sechzehn beschlossenen bzw. in Aufstellung befindlichen städtischen Entwicklungskonzepten und -strategien und die Analyse der unmittelbaren Bezugspunkte zur kulturellen Stadtentwicklung. In insgesamt fünf Strategiekonzepten der Stadt wurden Schnittmengen herausgearbeitet, die konkrete Bezüge zur Kulturentwicklungsplanung herstellen und konkretisierte Maßnahmen und Projekte bereits formulieren bzw. einfordern. Darüber hinaus wurden eine Vielzahl von politischen Empfehlungen des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege sowie Beschlüsse der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zum Thema Kulturentwicklung gesichtet und darin formulierte Umsetzungsaufgaben für den Kulturentwicklungsplan extrahiert. Die politische Beschlusslage kann nicht nur als gemeinsam geteilte Bedarfslage, sondern bereits auch als fachlich und politisch geprüft und entsprechend als erforderlich und umsetzbar betrachtet werden.

Rahmenplanerische Schnittmengen zur Kulturentwicklungsplanung

Im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept« (ISEK), das 2010 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, werden fünf Handlungsfelder benannt, die für die zukünftige Entwicklung der Stadt handlungsleitend sind. Ausgehend von den beiden zentralen Themen »Demografischer Wandel« und »wirtschaftsstruktureller Wandel« lassen sich Schnittmengen zur Kulturentwicklung in allen fünf Handlungsfeldern feststellen. Empfehlungen zielen auf den Aufbau und die Vertiefung internationaler Kooperationen und Netzwerke, die Imageentwicklung der Altstadt und Travemünde, die Weiterentwicklung und Vernetzung innovativer Bildungsmodelle sowie die Steigerung der Lebensqualität der Stadt(teil)bevölkerung durch wohnortnahe Infrastruktur. Insbesondere in Handlungsfeld fünf »Stadtlandschaft & Weltkulturstadt« sind vier Leitmotive für die kulturelle Entwicklung Lübecks benannt: »Welterbe und kulturelles Erbe bewahren«, »Vielfältige Kunst und Kultur fördern«, »Kultursensibilität vermitteln« sowie den »Erholungs-, Städte- und Geschäftstourismus fördern«.

Im »Tourismusentwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030« (TEK) werden Lübeck und Travemünde als zwei unterschiedlich positionierte Reiseziele definiert. Während Travemünde als Seebad vor allem auf Erholungsurlauber:innen zielt, ist die Markenstrategie für das Stadtgebiet Lübeck klar auf das Thema Kultur und Lübeck als die Kulturstadt an der Ostsee benannt. Sie vereint als Königin der Hanse Kultur, Geschichte und maritime Lebensart und ist als eigenständige Marke im Kultur- und Städtetourismus aktiv. Leitprodukte der Marke sind das Wassererlebnis Altstadtinsel, das »HanseKulturFestival«,, die »Nordischen Filmtage«,, die Museums- und Theaterlandschaft, die Kirchenevents sowie das baukulturelle Erbe als UNESCO-Welterbe. Mit der räumlichen Schwerpunktsetzung Altstadtinsel und ihrer Erlebnisinszenierung fokussiert das TEK die Zielgruppe der individualreisenden Städte- und Kulturtouristen aus dem Hauptquellmarkt Inland. Dabei sind vor allem die Öffnung der bestehenden Kulturangebote in den öffentlichen Raum und die Inszenierung des öffentlichen Raums selbst, bspw. über PopUp.Stadtkultur, als Bedarf formuliert.

Während das TEK als Strategie nach außen gerichtet ist, zielen das »Kommunale Integrationskonzept« und seine Fortschreibung 2021 auf die soziale Kohäsion nach innen. Vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums und der Pluralisierung der Stadtgesellschaft durch Zuzug auch aus anderen Staatsgebieten entwickelt das »Kommunale Integrationskonzept« in sieben Handlungsfeldern konkrete Maßnahmen und Projekte. Dabei wurden u. a. Migrant:innenselbstorganisationen (MSO), das »Forum für Migrant:innen« sowie Vertreter:innen aus den Gemeinschaftsunterkünften direkt beteiligt. Mit Blick auf die Kulturentwicklung der Hansestadt sind bspw. Bedarfe bei den (räumlichen) Begegnungsmöglichkeiten sowie bei der Gewährleistung von Teilhabe an kulturellen Angeboten im direkten Wohnumfeld und im Zusammenleben im Quartier benannt. Mit Blick auf die Verwaltung wurden außerdem Bedarfe in der interkulturellen Öffnung und der stärkeren Nutzung des Potentials von Mehrsprachigkeit artikuliert.

Die »Smart City Lübeck« will mit Hilfe der »Digitalen Strategie« die Handlungsfähigkeit der Stadtverwaltung und die Lebensqualität der Stadtbevölkerung erhöhen. Die intelligente Vernetzung von Daten, Informationen und technologischem Fortschritt zielt auf die Steigerung der Lebensqualität, die Modernisierung der Verwaltung, den nachhaltigen Einsatz von Ressourcen und die Stärkung des Wirtschaftsstandorts. Im »Themenfeld 02 – Moderne Verwaltung« ist vor allem das Ziel, Leistungen der Verwaltung digital, medienbruchfrei und teilweise automatisiert zur Verfügung zu stellen, als Handlungsfeld für die Kulturentwicklungsplanung benannt. Die strategischen Ziele im »Themenfeld 07 – Kultur und Freizeit« artikulieren weitere Bedarfe in Richtung Kulturentwicklungsplanung: verbesserte Kommunikation mit Besucher:innen, bedarfsgerechte Aufbereitung der vorhandenen Daten von Kulturgütern, die kreative, forschende und partizipative Nachnutzung der digitalisierten Bestände der LÜBECKER MUSEEN sowie die Entwicklung von Modellprojekten an der Schnittstelle von kultureller und digitaler Bildung. Das virtuell begehbare 3D-Modell der Lübecker Altstadt mit der Wiedergabe des Weltkulturerbes ist dabei das zentrale Projekt.

Der »Masterplan Klimaschutz (MAKS)« ist der Fahrplan für den Klimaschutz der Hansestadt Lübeck. Er überträgt das große Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2040 und der Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 in konkrete Aufgaben für die Stadtverwaltung, die städtischen Eigenbetriebe und die Beteiligungsgesellschaften. Im Handlungsfeld »Energie & Bau« werden Notwendigkeiten bei der Steigerung der Energieeffizienz, dem Ressourcenschutz sowie dem Nutzer:innenverhalten formuliert und vielseitige Aktivitäten aufgezeigt. Unter anderem wird eine Sanierungsoffensive für private wie städtische Immobilen verbunden mit einem energetischen Sanierungsstandard sowie der Stärkung der erneuerbaren Energienutzung bspw. durch Photovoltaik empfohlen. Durch Informationen, Beratung und Förderprogramme sollen Anreize für private Immobilieneigentümer:innen geschaffen werden (EB_Sanierung_2). Für die städtischen Immobilien sollen im Rahmen der Sanierungsoffensive u. a. die Sanierungsstandards und Sanierungsfahrpläne aufgestellt werden (EB-Sanierung_3).

Politische Beschlüsse zur Kulturentwicklung

Neben diesen fünf Strategiepapieren der Hansestadt Lübeck und deren Schnittmengen zur Kulturentwicklungsplanung gibt es eine Reihe von einzelnen politischen Empfehlungen und Beschlüssen aus der Bürgerschaft heraus, die unmittelbar auf die Kulturentwicklung Lübecks zielen. Als ein zentrales Bedarfsfeld wurde in den politischen Empfehlungen und Beschlüssen die städtische institutionelle wie projekthafte Kulturförderung ausgemacht. Die für 2024 beschlossene

Stärkung der institutionellen Förderung der Musik- und Kunstschule Lübeck und der Lübecker Musikschule (VO/2023/12748-03) und der Freien Theater (VO/2023/12437-09-02) sind beispielgebend dafür. Ebenso ist die befristete Projektförderung für die Overbeck-Gesellschaft (VO/2022/11299-03-02), für das »junge schauspiel lübeck«, für die Tontalente e.V., Kunst am Kai e.V. (VO/2023/12437), die Bücherpiraten e.V. (VO/2023/12437-02-01) sowie für Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst und zur Weiterentwicklung des Grenzmuseums Schlutup (VO/2023/12437-02-01) an dieser Stelle zu nennen. Insbesondere mit Blick auf Angebote in den Stadtteilen gab es weitere Beschlüsse bzw. Empfehlungen des Ausschusses bzw. der Bürgerschaft (VO/2022/11029-01 und VO/2023/12437-02-01).

Auch das Entwicklungsfeld »Teilhabe und kulturelle Bildung« wurde mit politischen Beschlüssen gestärkt. Ein für 2024 getroffener Beschluss (VO/12437-02-01) sah neben der Schaffung einer zusätzlichen halben Personalstelle »Kulturförderung« auch im Schwerpunkt »Kulturelle Bildung« ein Personalaufwuchs im Kulturbüro vor. Ebenso konnten die LÜBECKER MUSEEN einen Personalaufwuchs in diesem Bereich wie auch im Bereich »Digitalisierung« verzeichnen (u. a. VO/2023/12437-02-01). Als weiteren großen Schritt zur Stärkung der kulturellen Teilhabe und Bildung in Lübeck ist die Einführung des kostenfreien Eintritts für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre sowie für Schüler:innen und Student:innen in die LÜBECKER MUSEEN zu bewerten (VO/2024/21868). Der Beschluss VO/2023/11871-01 nimmt die problematische Datenlage der Kulturentwicklungsplanung als Ganzes in den Blick und beschließt die Einführung eines Besucher:innenmonitorings. In der Gesamtschau der Bedarfe des Stakeholders »Stadtverwaltung und –politik« (Rahmenpläne und Einzelbeschlüsse) lassen sich sechs Themenfelder erkennen: Teilhabe und kulturelle Bildung, Digitalisierung, Stadtteilkultur, Klimaschutz, Tourismus und Kulturförderung.

Acht gemeinsame Bedarfsfelder der drei Stakeholdergruppen

In der Betrachtung der Bedürfnislagen der einzelnen Akteur:innen und Stakeholder ist zusammenfassend festzustellen, dass es in acht thematischen Bedarfsfeldern gemeinsam geteilte Bedürfnisse gibt, die vor dem Hintergrund der kulturpolitischen Ziele der Hansestadt Lübeck als fachlich begründete Bedarfe für die weitere kulturelle Stadtentwicklung betrachtet werden können. Diese acht Bedarfs- bzw. Entwicklungsfelder sind:

- »Teilhabe und Kulturelle Bildung
- »Digitalisierung«
- »Kulturförderung«
- »Flächen und Räume«
- »Stadtteilkultur«
- »Klimaschutz«
- »Kulturtourismus«
- »Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung«

»Teilhabe und Kulturelle Bildung«

Teilhabe spielt für die kulturelle Entwicklung Lübecks eine herausragende Rolle. Dabei geht es zum einen um die grundsätzliche Zugänglichkeit kulturell und sozial meist homogener Kulturorte und -institutionen für Nicht-Zugehörige und weniger um den Grad der Mischung sozialer und kulturell differenter Bevölkerungsgruppen zu jeder Zeit an jedem Ort. Die Bedarfsanalyse machte deutlich, dass es in diesem Feld vielfältige Bedarfslagen gibt, bspw. bei der Einbindung der Migrant:innenselbstorganisationen (MSO) in die Gestaltung der Rahmenbedingungen für das kulturelle Angebot in der Stadt. Ein zentrales Element dabei ist die Vernetzung von Einrichtungen, Initiativen, Akteur:innen und Nutzer:innen, deren zielgruppenspezifische Bedürfnisse und Ideen in der Entwicklung des kulturellen Angebots in der Stadt berücksichtigt werden sollen. Zum anderen geht es um die Stärkung der individuellen Fähigkeit, sich bewusst mit allen kulturellen Ausdrucksformen einer (Stadt-)Gesellschaft auseinanderzusetzen und sich eigene Sichtweisen und Haltungen zu diesen zu erarbeiten. Eine so verstandene kulturelle Bildung ist gleichsam Voraussetzung für kulturelle Teilhabe. In der Bedarfsanalyse ist die stärkere Sichtbarmachung und Nutzungserleichterung bestehender kultureller Bildungsangebote ebenso angesprochen worden wie die Notwendigkeit, zeitgemäße Vermittlungsarbeit und -formate zu entwickeln, die der veränderten Lebenswirklichkeit einer pluralisierten Stadtgesellschaft gerecht wird. Projekte wie »NFLplus«, das Programm der Kunsthalle St. Annen sowie die beteiligungsorientierte Neukonzeption des Museums für Natur und Umwelt (MNU) machen beispielhaft die Potenziale dieses Entwicklungsfeldes bereits deutlich.

»Digitalisierung«

Als ein weiteres wichtiges Entwicklungsfeld ist die Digitalisierung und deren tiefe Integration in die menschliche Arbeits- und Lebenswelt zu nennen. In der Bedarfsanalyse ist deutlich geworden, dass im Gegensatz zu den städtischen Kulturakteur:innen, die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen nach wie vor stärker das analoge Kulturschaffen betonten. Die Auswirkungen der technologischen Entwicklungen wie Künstliche Intelligenz, Virtual, Augmented und Mixed Reality auf das künstlerische und kulturelle Schaffen haben sich bei ihnen (noch) nicht in veränderte Produktionsbedürfnisse bzw. Bedarfe übersetzt. Von den Akteur:innen wurde eher ein starkes Interesse an einem digitalisierten und dadurch vereinfachten Antrags- und Zuwendungsverfahren der städtischen Kulturförderung geäußert. Die städtischen Kulturakteur:innen hingegen sehen sehr deutlich die Potenziale der Digitalisierung für die zeitgemäße Vermittlung und Präsentation ihrer kulturellen Bestände und Angebote. Beispielhaft kann die Digitalisierung der musealen Sammlungen genannt werden, die zusätzlich einen herausragenden Nutzen für die wissenschaftliche Arbeit bietet, bspw. bei der Provenienzforschung. Mit dem »Digitalen Kulturwerk« hat die Stadtverwaltung eine zentrale Plattform installiert, die diese Potenziale zusammen mit den städtischen Kultureinrichtungen hebt und weiterentwickelt. Es bietet verschiedene digitale Formate und Plattformen für die Präsentation kultureller Inhalte in Form virtueller Ausstellungen, digitaler Archive und interaktiver Medien. Zudem kann es als Kompetenzzentrum für digitale Kulturvermittlung genutzt werden, das nicht nur die städtischen, sondern auch die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen darin unterstützt, ihre Angebote und Sammlungen in die digitale Welt zu überführen. In diesem Sinne wird das Digitale Kulturwerk zukünftig die Plattform sein, auf der kulturelle Inhalte zentral zur Verfügung gestellt werden. Hierzu ist eine enge, organisatorische Abstimmung des Fachbereich 4 mit dem Projekt notwendig. Daraus resultierende, organisatorische und personelle Anpassungen sind vorzunehmen.

»Kulturförderung«

Die städtische Kulturförderung bildet ein, wenn nicht das zentrale Handlungsfeld kommunaler Kulturentwicklung. Die drei Säulen der Stadtkultur – kommunale, private und zivilgesellschaftliche Kulturangebote – sind im Sinne einer konzeptbasierten Kulturpolitik am schnellsten und wirkungsvollsten über das Handlungsfeld »Kulturförderung« zu entwickeln und zu steuern. Die Kulturförderung der privaten und der zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen bietet ein besonders hohes Maß an Flexibilität, Effizienz und Effektivität der eingesetzten Mittel und damit einen hohen Kosten-Nutzen-Effekt. In der Bedarfsanalyse wurde deutlich, dass es zur Erreichung des kulturpolitischen Ziels der Förderung einer vielfältigen Kunst und Kultur ein stärker ausdifferenziertes und ausfinanziertes städtisches Fördersystem benötigt.

Die gute bis sehr gute kulturelle Grundversorgung durch die städtischen Einrichtungen bildet das Fundament, auf dem sich Synergien und Potenziale der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturaktivitäten für eine vielfältige und lebendige Stadtkultur entfalten ließen. Anpassungen und Weiterentwicklungen von Förderinstrumenten, temporäre Schwerpunktsetzungen, fachübergreifende Abstimmung und Vernetzung sowie höhere Förderbeträge können der Stadt Handlungs- und Gestaltungsspielräume zurückgeben. Das bestehende Clustermanagement der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH in anderen Branchen oder der »GründerCube« der Universität zu Lübeck und der TH Lübeck zeigen wiederum Ansätze, wie auch die wirtschaftliche Dimension von Kultur in diesem Entwicklungsfeld bearbeitet werden könnte.

»Flächen und Räume«

Das Entwicklungsfeld »Flächen und Räume« bietet nicht nur den physischen Rahmen für kulturelle Aktivitäten, sondern beeinflusst auch die Vielfalt und Qualität des kulturellen Lebens. Kulturell genutzte Flächen und Räume schaffen physische Orte der Begegnung, fördern kulturelle Innovation und Vielfalt und tragen zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Eine strategische Planung und Nutzung dieses Entwicklungsfelds ist daher entscheidend für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Kulturpolitik. Entsprechend ist das Entwicklungsfeld in der Bedarfsanalyse in dreifacher Weise wiederkehrend betont wurden. Zum Ersten zielten Bedürfnisse und Interessen auf die dringenden Handlungsnotwendigkeiten bei den Themen »Instandhaltung«, »Verkehrssicherheit«, »Brandschutz und Flächenoptimierung«, insbesondere bei den städtischen Kulturimmobilien. Die stattfindende Aufnahme der Sanierungsbedarfe der städtischen Bestandsgebäude durch das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL) ist ein grundlegender Schritt für die weitere Entwicklung dieses Themenfeldes. Daran anschließend ist zum Zweiten die Notwendigkeit der klimaschutzorientierten Sanierung und Modernisierung nicht nur der städtischen, sondern auch der privaten Kulturimmobilien als wiederkehrendes Interesse benannt worden (siehe auch Entwicklungsfeld »Klimaschutz«). Zum Dritten sind mehrfach Bedürfnisse in Bezug auf den Zugang zu räumlichen Ressourcen artikuliert worden: angefangen beim Fehlen von Produktions- und Probenflächen sowie kulturellen Begegnungsräumen in den Stadtteilen über die kostenintensive Anmietung von Veranstaltungsflächen bis hin zu Zwischen- und Umnutzungen von Leerständen. Das Projekt »ÜBERGANGSRAUM«, das Zentrum für Musikkultur oder auch die Kulturwerft Gollan zeigen erfolgreiche Ansätze für die Potenziale und Entwicklungsperspektiven, die dieses Handlungsfeld zu bieten hat.

»Stadtteilkultur«

Die Stärkung von Kulturarealen in verschiedenen Stadtteilen fördert nicht nur die kulturelle Teilhabe breiter Bevölkerungsgruppen und unterstützt die soziale Integration, sondern trägt ebenso zur Identitätsbildung bei, bereichert die kulturelle Vielfalt und bietet Raum für kulturelle Innovation. Durch gezielte räumliche wie finanzielle Förderung der Stadtteilkultur kann die Stadt Lübeck ihre kulturelle Landschaft nachhaltig und inklusiv gestalten. In der Bedarfsanalyse ist deutlich geworden, dass insbesondere die Stakeholder »Stadtbevölkerung« und »Stadtverwaltung und -politik« wiederkehrend Bedürfnisse und Interessen an kontinuierlichen dezentralen Kulturangeboten haben. Das Fehlen von kommunalen Stadtteilkulturzentren und Bürger:innenhäusern in Lübecks Stadtteilen, wie es sie in anderen Kommunen seit vielen Jahrzehnten gibt, gepaart mit der sehr hohen Kulturdichte auf der Altstadtinsel, führte einerseits zu einer kulturellen Marginalisierung der städtischen Peripherie. Anderseits führte es in einigen Stadtteilen dazu, dass sich zivilgesellschaftliches Kulturengagement erfolgreich in eine niedrigschwellige kulturelle Infrastruktur vor Ort übertrug. So entstanden in Kücknitz, Travemünde und Falkenfeld/Vorwerk drei kleine Kulturraumcluster, die Potenziale für die Weiterentwicklung der Stadtteilkultur bieten. Wie eine erlebnisorientierte soziokulturelle Arbeit vor Ort erfolgreich gelingen kann, zeigt bspw. der Geschichtserlebnisraum Roter Hahn e.V. Aktuelle Diskurse und praktische Erfahrungen über sogenannte ‚Dritte Orte' ließen sich ebenfalls gut in die Betrachtung bspw. der Gemeinschaftshäuser integrieren. Auch der Verfügungsfonds »Soziale Stadt Moisling« zeigt beispielhaft, wie kulturelles Engagement vor Ort beteiligungs- und bedarfsorientiert gestärkt werden kann.

»Klimaschutz«

Die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die kulturelle Infrastruktur und das im »Lübecker Masterplan Klimaschutz« formulierte Ziel der Treibhausneutralität 2040 fordern auch für die kulturelle Stadtentwicklung ein Umdenken in den Planungsprozessen. Die Etablierung eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen steht dabei an erster Stelle. Von der Nutzung umweltfreundlicher Materialien und der Vermeidung von Müll über die klimabewusste Durchführung von Veranstaltungen und den energieeffizienten Betrieb der Kultureinrichtungen bis hin zur klimaschutzorientierte Sanierung und Modernisierung der Kulturimmobilien spannt dieses Entwicklungsfeld den notwendigen Handlungsrahmen. In der Bedarfsanalyse wurde festgestellt, dass es bereits breite Klimaschutzaktivitäten der Kulturakteur:innen gibt, diese aufgrund der unterschiedlichen Ressourcen und Kapazitäten jedoch auch eine Vielzahl an unterschiedlichen Bedürfnissen und Interessen hervorbringen. Die Stärkung von Informations-, Beratungs- und Vernetzungsstrukturen, wie sie die »Klimaleitstelle der Hansestadt Lübeck«, die »Servicestelle Nachhaltigkeit« des Landeskulturverbands Schleswig-Holstein oder das »Grüne Kulturnetz Nord« darstellen, sind ein potenzielles Element, um auf die artikulierten Bedarfe in diesem Entwicklungsfeld einzugehen. Ein zweites Element kann die ordnungspolitische Integration von ökologischen Standards und Zertifizierungen – wie sie die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM), die Filmförderungsanstalt (FFA), die Filmförderungen der Länder und der Arbeitskreis »Green Shooting« für deutsche Kino-, TV- und Online/VoD-Produktionen entwickelt haben – in Förderrichtlinien und Zuwendungsverfahren sein. Ein drittes Element kann die verstärkte Schaffung von Anreizen wie spezifischen Förderinstrumenten oder Auszeichnungen für den aktiven Klimaschutz sein. Die Teilnahme und Förderung der MUK am Pilotprojekt »Klimaanpassung in Kultureinrichtungen« der Kulturstiftung des Bundes oder auch die Auszeichnungen Lübecker

Kulturakteur:innen mit dem »Klimaschutzpreis« der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung zu Lübeck weisen bereits positiv in diese Richtung.

»Kulturtourismus«

Der Tourismus ist einer der wichtigsten wirtschaftlichen Motoren der städtischen Entwicklung Lübecks. Neben dem Erholungstourismus im Seebad Travemünde ist vor allem der Kulturtourismus für die Kernstadt Lübeck von zentraler Bedeutung. Die enorme Kulturdichte auf der Altstadtinsel mit ihren Baudenkmälern, Kulturorten und -einrichtungen sowie den Kulturevents bildet einen herausragenden Aspekt des touristischen Erlebnisses der Hansestadt. In der Bedarfsanalyse wurde festgestellt, dass für eine deutschlandweite Platzierung der »Kulturstadt Lübeck« bislang die erforderlichen Ressourcen fehlen. Dies bezieht sich einerseits auf die Professionalisierung der Vermarktungs- und Vertriebsstrukturen der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen. Die Vielzahl der Kulturangebote, vor allem in der Lübecker Innenstadt, erfordert eine Spezifizierung des jeweiligen Profils der Akteur:innen und der angesprochenen Zielgruppen. Mit dem Blick auf das kulturtouristische Publikum und dem im TEK definierten Zielgruppenkorridor »Postmaterielle« und »Adaptiv-Pragmatische« (vgl. Sinus)[12] ließen sich weitere, auch datenbasierte Differenzierungen und Abgleiche zu den jeweiligen Kulturangeboten vornehmen. Anderseits zielten die Bedürfnisartikulationen auf die Integration und Weiterentwicklung bestehender auch nichtstädtischer Kulturformate in die Arbeit der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH. Unter dem Aspekt der Vielfältigkeit der Lübecker Kunst und Kultur scheint eine stärkere Bearbeitung der im TEK formulierten Leitprodukte angebracht. Zudem trägt das Entwicklungsfeld »Kulturtourismus« ebenfalls eine Stärkung der kulturwirtschaftlichen Potenziale der Hansestadt Lübeck in sich.

»Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung«

Kulturentwicklungsplanung als Instrument einer konzeptbasierten Kulturpolitik (Cultural Governance) bietet die Möglichkeit, übergreifende notwendige Maßnahmen und Projekte für die kulturelle Stadtentwicklung zu formulieren. Nur partiell in den Blick geraten in dieser Rahmenplanung die einzelnen Kulturakteur:innen und -einrichtungen mit ihren jeweiligen partikularen Bedürfnissen und Interessen. Gleichzeitig sind es aber gerade diese, und insbesondere die städtischen Kulturakteur:innen, die maßgeblich zur Bearbeitung der in der Rahmenplanung formulierten Entwicklungsfelder beitragen. Entsprechend ist vor dem Hintergrund des Prozessverständnisses die Erweiterung der Entwicklungsplanung in die Breite der Einzelakteur:innen und die Tiefe der jeweiligen Kultureinrichtungen im Sinne einer Teilfachplanung notwendig. Dies bestätigte sich auch in der Bedarfsanalyse. Mit der Aufnahme von Dokumenten zur Geschichte der Hanse in das Welterbe-Register »Memory of the World« im Jahr 2023 besteht der Bedarf eines spezifizierten Entwicklungsplans des Archivs, um auch diesen Titel und die verbundenen Kulturschätze für die Öffentlichkeit und Lübeck zeitgemäß weiterzuentwickeln.

Interessen an einer strategischen konzeptbasierten Planung wurden zudem von der Bibliothek formuliert. Im Bedarfsfeld »Teilhabe und kulturelle Bildung« wurde von den verschiedenen aktiven Akteur:innen ebenfalls Interesse an einem Gesamtkonzept artikuliert. Eine zeitnahe

[12] 2021 wurde das Gesellschafts- und Zielgruppenmodell der Sinus-Milieus den gesellschaftlichen Entwicklungen angepasst. Der vom TEK formulierte Zielgruppenkorridor würde aktuell das „Postmaterielle Milieu“, die „Adaptiv-pragmatische Mitte“ und Teile des „Nostalgisch-bürgerlichen Milieus“ umfassen. Vgl. https://www.sinus-institut.de/media-center/presse/sinus-milieus-2021

Zwischenevaluation, Anpassungen und Fortschreibungen des »Museumsentwicklungsplans 2020-2030« und des »Konzepts zur Neu-Aufstellung der Erinnerungskultur in Lübeck« wurden ebenso thematisiert. Analog zu anderen aufgestellten Entwicklungsplänen der Hansestadt Lübeck ist auch die Fortschreibung und Anpassung des vorliegenden, erstmals aufgestellten Kulturentwicklungsplans von den Kulturakteur:innen als Interesse benannt worden. Die geschaffene Planstelle im Kulturbüro des Fachbereichs Kultur und Bildung bietet für die weitere strategische, bedarfs- und beteiligungsorientierte Entwicklung der städtischen Kultur die besten Voraussetzungen.

Maßnahmen

Auf der Grundlage der kulturpolitischen Zielsetzungen und der in der Bestands- und Bedarfsanalyse ermittelten acht Entwicklungsfelder werden im folgende 36 konkrete Maßnahmen und Projekte definiert, priorisiert und für die kulturelle Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck zur Umsetzung empfohlen. Mit Blick auf die angespannte Haushaltslage liegt der Fokus der ersten Aufstellung des Kulturentwicklungsplans vorrangig auf dem strukturellen Erhalt und an zweiter Stelle auf der Stärkung und Weiterentwicklung der Kulturlandschaft in ihrer Vielfalt. Adressat:innen der Maßnahmen und Projekte sind einerseits die städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen Strukturen, die Lübecks kulturelles Leben seit Jahrzehnten prägen (Stärken stärken!). Andererseits treten neue Initiativen und Akteur:innen hinzu, die für die weitere kulturelle Entwicklung der Stadt von Bedeutung werden können (Potenziale heben!).

Das vorliegende, in zwei Teile gegliederte, Maßnahmenkapitel ist dabei als Arbeits- und Steuerungsinstrument zu betrachten und bietet die Möglichkeit, die Umsetzung und den Erfolg der Maßnahmen und Projekte anhand definierter Parameter zu beurteilen. Im folgenden ersten Teil sind alle Maßnahmen und Projekte fortlaufend und tabellarisch aufgeführt, unterteilt in Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen und in solche mit finanziellen Auswirkungen, teilweise bereits mit politischen Beschlüssen hinterlegt. Im zweiten Teil des Maßnahmenkatalogs sind die empfohlenen Maßnahmen und Projekte einzeln erläutert und Ziele, Teilmaßnahmen, Adressat:innen, Handlungsfelder, zusätzliche Kosten, Finanzierung, Prioritäten und Zeithorizonte sowie Beteiligte, Erfolgskriterien und Sachstand ausformuliert. Maßgeblich bei der Entwicklung der Maßnahmen und Projekte war ein ressourcenschonender und nachhaltig wirkender Ansatz, der alle Maßnahmen und Projekte auf Synergien und Schnittmengen innerhalb mehrerer benannter Entwicklungsfelder überprüfte.

Übersicht Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	FB 4				FB 2				Sachstand
				2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
1.	Bewahrung und Digitalisierung der Sammlung der LÜBECKER MUSEEN (LM)	FB 4.041.7	/	x	x	x	x					bereits im Haushalt geordnet
2.	Stärkung der Kunden:innen- und Benutzungs-freundlichkeit der Stadtbibliothek („Open Library“)	FB 4.416	/	x	x	x						Drittmittel-finanziert
3.	Durchführung Pilot-projekt „Klimaan-passung in Kultur-betrieben“ in der Musik- und Kongresshalle (MUK)	MUK	/	x								Drittmittel-finanziert
4.	Gründung eines Arbeitskreises „Kulturelle Bildung und Teilhabe in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	/	x	x	x	x					/
5.	Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds	**FB 4.041.4** FB 4.041.2	/		x							Empfehlung des AKD VO/2022/ 11026-01
6.	Überarbeitung der bereichsspezifischen Kulturförderrichtlinien sowie des Antrags- und Zuwendungsverfahren	**FB 4.041.4** FB 1.201 FB 1.300	/	x								Empfehlung des RPA-Bericht vom 01.06.2023
7.	Aktualisierung Website des Kulturbüros	**FB 4.041.4** FB 1.101.3	/	x								/

8.	Zwischenevaluation und Fortschreibung KEP	FB 4.041.4	/				x					/
9.	Aktualisierung und Fortschreibung des Museumsentwicklungs-plans (MEP)	FB 4.041.7	/	x								MEP 2020 – 2030 (VO/2020/ 09097)
10.	Erstellung eines Bibliotheksentwicklungs plans für den Zeitraum 2026 - 2040	FB 4.416	/	x	x							/
11.	Erstellung eines Entwicklungsplans für das Archiv	FB 4.415	/	x	x							/
12.	Fortsetzung Projekt FUTURE NORTH bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	/	x	x	x	x					Drittmittel-finanziert
13.	Verstärkte Sichtbarmachung jüdischen Lebens und jüdischer Kultur in Lübeck	FB 4.415	/	x	x							Drittmittel-finanziert
14.	Prüfung Kulturbus zur Mobilitätssteigerung von Schulklassen und Kindergruppen	FB 4.041.4	/		x							/
	SUMME			**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

Priorität »sehr hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
15.	Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitoring	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	50.000	32.000	72.000	72.000					VO/2023/ 11871-01 In HH 2025 eingeplant
16.	Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie „Zeit.Lab“	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	65.000	75.000	20.000	20.000					VO/9/07965-01-01-02 In HH 2025 eingeplant
17.	Schaffung Personalstelle „Kulturvermittlung“ (1,0)	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	94.100	94.100	94.100	94.100					VO/2023/ 12437-02-01
18.	Aufnahme des Vereins Bücherpiraten e.V. in die institutionelle Förderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	30.000	30.000	30.000	30.000					VO/2023/ 12437-02-01
19.	Stärkung der institutionellen Förderung der mks Lübeck und der Lübecker Musikschule	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.					VO/2023/ 12748-03
20.	Einführung einer dreijährigen Basiskulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	182.500	182.500	182.500	100.000					/
21.	Stärkung der institutionellen Kulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	248.000	248.000	305.000	490.000					VO/2023/ 12437-09-02 Freie Thea-ter in 2024
22.	Stärkung der Professionalisierung und Vernetzung der Kultur- und Kreativszene	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	60.000	60.000	60.000	60.000					/

23.	Weiterentwicklung der kulturellen Projektförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	130.000	280.000	280.000	280.000					VO/2023/ 12437-02-01 Soziokultur und Klein-kunst in 2024
24.	Anpassung der Personalausstattung „Kulturförderung“ um 1,0	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	70.080	70.080	70.080	70.080					VO/2023/ 12437-02-01 sowie Empfehlung RPA-Bericht 01.06.2023
	SUMME				**1.129.680 + i. K.**	**1.271.680 + i. K.**	**1.313.680 + i. K.**	**1.416.180 + i. K.**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Priorität »hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
25.	Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	kon	hoch	0	35.000	0	0					
26.	Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Entwicklung sozio-kulturelle Zentren in den Stadtteilen“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 5.610.3	kon	hoch	0	50.000	0	0					
27.	Entwicklung eines digitalen Raum-Radars	**WiFö GmbH** FB 4.041.4 FB 5.610.3 FB 5.651.23	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	25.000	25.000	25.000	
28.	Erhalt der innerstädtischen kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung	**WiFö GmbH** LTM GmbH FB 4.041.4 FB 5.610.3	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	50.000	75.000	75.000	bis 08/2025 über Projekt „Übergangs-weise“
29.	Stärkung der Schwerpunktaus-richtung Kultur-tourismus bei der LTM	**LTM GmbH** FB. 4.041.4	pers + kon	hoch	0	0	0	0	0	170.100	190.100	210.100	TEK 2030
	SUMME				**0**	**85.000**	**0**	**0**	**50.000**	**245.100**	**290.100**	**310.100**	

Priorität »mittel«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
30.	Bildung einer Steuerungsgruppe „Kunst am Bau/Kunst im öffentlichen Raum“ für Modellprojekt „Neue Mitte Moisling“	**FB 4.041.4** FB 5.610.3	kon	mittel	0	10.000	10.000	10.000					VO/2023/ 12645 + 12205
31.	Stärkung der klimagerechten Modernisierung nichtstädtischer Kulturimmobilien	**FB 4.041.4** FB 3.390.1 FB 5.610.3	inv	mittel	0	0	50.000	50.000					VO/2023/ 11957
32.	Verstetigung Projekt NFLplus bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	kon	mittel	35.000	35.000	35.000	35.000					/
33.	Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2 FB 1.103.3	kon	mittel	0	15.000	0	0					/
34.	Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort	FB 4.491	kon	mittel	45.000	45.000	45.000	45.000					/
	SUMME				**80.000**	**105.000**	**140.000**	**140.000**					

Priorität »niedrig«

35.	Entwicklung einer kulturwirtschaftlichen Startup-Plattform CulturHUB	**WiFö GmbH** FB 4.041.4	kon	niedrig	0	0	0	0	0	25.000	0	0	/
36.	Stärkung der Diversität des Theater Lübecks in Bezug auf Zuschauer:inen und Mitarbeiter:innen	Theater Lübeck gGmbH	pers + kon	niedrig	70.000	70.000	18.000	18.000					/
	SUMME				**70.000**	**70.000**	**18.000**	**18.000**	**0**	**25.000**	**0**	**0**	

Beschreibung der Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen

Nr. 1	**Bewahrung und Digitalisierung der Sammlungen der LÜBECKER MUSEEN (LM)**
Erläuterung	Als Wissensspeicher für die Geschichte der Stadt und ihrer Kunst sind die Sammlungen der LÜBECKER MUSEEN von unschätzbarem Wert. Langfristig sollen diese digital erschlossen werden und damit allen zugänglich gemacht werden.
Ziele	Möglichst vollständige Digitalisierung der Sammlungsbestände der LM
Teilmaßnahmen	a) zentrale Datenbank anlegen b) konservatorische Sicherung und Fotografieren c) verbesserte Lagerung der Objekte d) Ausspielung im Digitalen Kulturwerk
Adressat:innen	Bürger:innen der Hansestadt Lübeck, aber auch die gesamte Weltöffentlichkeit (Herkunftsländer), die über das Internet erreicht wird und so Zugänglichkeit zu den Objekten ihrer Vergangenheit erhält.
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Tourismus, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	ca. 250.000 € jährlich bereits in 4.041.7 geordnet
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2032
Beteiligte	FB 4.041.7 – Lübecker Museen
Erfolgskriterien	• Anzahl der Digitalisate • Qualität der Einträge • Verbesserung der Aufbewahrung • Zugriffe in der Online-Datenbank
Sachstand	Eine zentrale Datenbank wurde bereits erworben, Vorformen und frühere Erfassungen werden derzeit migriert und angepasst. Erste Digitalisierungen werden vorbereitet, eine Digitalisierungswerkstatt wird eingerichtet. Mengengerüste wurden erfasst.

Nr. 2	**Stärkung der Kunden:innen- und Benutzungsfreundlichkeit der Stadtbibliothek („Open Library“)**
Erläuterung	Die Einführung RFID-gestützter Selbstverbuchung ist Voraussetzung für das Konzept „Open Library“. Hiermit ist in den Stadtteilbibliotheken ein besserer Zugang für die Nutzenden möglich, da auch außerhalb der durch Personal betreuten Öffnungszeiten Medien ausgeliehen und zurückgegeben werden können. In der Zentralbibliothek ermöglicht die Technik erweiterte, unbediente Öffnungszeiten
Ziele	1. Erhöhung der Öffnungszeiten in den Stadtteilbibliotheken 2. Erhöhung der Öffnungszeiten in der Zentralbibliothek durch unbediente und automatisierte Zeiten
Teilmaßnahmen	a) Einführung einer neuen Bibliothekssoftware (aktuell November 2024) b) Taggen der Medien in 2024 ff. mit Beginn in den Stadtteilbibliotheken c) Erste Open Library in Kücknitz (2025) und Travemünde (2025), später: Moisling
Adressat:innen	aktuell 12.000 Nutzende der Bibliothek, davon 80 % Bürger:innen der Hansestadt Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	500.000 € über Drittmittel (Erbe + Landesförderung)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2027
Beteiligte	4.416 – Stadtbibliothek
Erfolgskriterien	• Steigerung der Öffnungszeiten an allen Standorten • Steigerung der Nutzendenzahlen durch erhöhte Zugänglichkeit • Erhöhte Ausleihen durch höhere Zugänglichkeit
Sachstand	Einführung von RFID-gestützten Leseausweisen (bereits erfolgt). Weiteres siehe Teilmaßnahmen

Nr. 3	**Durchführung Pilotprojekt „Klimaanpassung in Kulturbetrieben“ in der Musik- und Kongresshalle (MUK)**
Erläuterung	Die MUK ist eine von deutschlandweit 20 ausgewählten Kulturinstitutionen im Pilotprojekt der Kulturstiftung des Bundes. Aufmerksam wurde die Stiftung auf das Veranstaltungshaus aufgrund seiner erfolgreichen und vielfältigen Nachhaltigkeitsmaßnahmen. Neben deutschlandweiter und internationaler Vernetzung sowie Wissenstransfer zahlt das Projekt auf die generellen Nachhaltigkeitsziele der MUK ein, bedient konkret aber auch das Ziel, CO2-Emissionen zu senken. Die Emissionen wurden 2023 ermittelt und sollen bis 2025/26 um weitere 20 % gesenkt werden.
Ziele	1. Entwicklung modellhafter Konzepte zur Klimaanpassung 2. Weiterentwicklung einer Strategie zur Anpassung an neue klimatische Bedingungen 3. Beitrag zu den Nachhaltigkeitszielen der Hansestadt Lübeck, z.B. CO2-Reduktion 4. Ausbau des Netzwerkes und Wissenstransfer
Teilmaßnahmen	a) Analysephase b) Konzepterstellung und Maßnahmenentwicklung c) Dokumentation
Adressat:innen	allgemeine Öffentlichkeit/Gesellschaft, Stadtverwaltung, Betriebsgesellschaft, Gremien
Entwicklungsfelder	Flächen und Räume, Klimaschutz, Tourismus
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	Drittmittelfinanziert über die Kulturstiftung des Bundes
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2025
Beteiligte	Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH
Erfolgskriterien	• Wissenstransfer und Vernetzung mit den beteiligten Projektpartner:innen aus verschiedenen Kulturbereichen • Entwicklung eines Konzepts zur Klimaanpassung • konkrete Maßnahmen zur CO2-Reduktion für die MUK
Sachstand	Beginn April 2024

Nr. 4	**Gründung eines Arbeitskreises „Kulturelle Bildung und Teilhabe in Lübeck“**
Erläuterung	Im Rahmen der Bestands- und Bedarfsanalyse der Kulturentwicklungsplanung wurde deutlich, dass das Handlungsfeld Teilhabe | Kulturelle Bildung eine bereichsübergreifende und alle Akteur:innen stärker unterstützende Abstimmung benötigt. In diesem Arbeitskreis sollen beteiligungsorientiert Initiativen entwickelt werden, die der strategischen Weiterentwicklung des Handlungsfeldes Teilhabe | Kulturelle Bildung dienen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17.
Ziele	1. Aufbau und Stärkung eines Netzwerkes aller im Handlungsfeld tätigen Akteur:innen 2. koordinierte Weiterentwicklung der Kulturellen Bildung an Lübecker Schulen, Kindertagesstätten und Jugendzentren 3. Entwicklung von Maßnahmen und Initiativen zur Stärkung der kulturellen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen
Teilmaßnahmen	a) Gründung KB-Arbeitskreis „Städtische Akteur:innen“ b) Erweiterung KB-Arbeitskreis auf freie Träger:innen
Adressat:innen	verwaltungsinterne Schnittstellenakteur:innen, städtische und freie Akteur:innen der kulturellen Bildung und Teilhabe
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025 fortdauernd
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe, FB 4.401.4 – Bildungsmanagement, FB 4.513 – Jugendarbeit, Fachberatung Kulturelle Bildung
Erfolgskriterien	• regelmäßige Treffen mit konkreten Verabredungen • koordinierte Initiativen zur Stärkung der kulturellen Bildung in Lübeck
Sachstand	/

Nr. 5	**Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds**
Erläuterung	Im Zuge der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass Lübecks Kultur einen starken stadträumlichen Fokus auf die Innenstadt hat. Gleichzeitig ist von allen Stakeholdern der Bedarf nach stärkerer kultureller Teilhabe in den Stadtteilen geäußert worden. Sehr positive Erfahrungen wurden dazu mit dem im Rahmen des Bundesprogramms „Soziale Stadt" aufgelegten Verfügungsfonds im Stadtteil Moisling gemacht. Aufgrund des Fehlens von soziokulturellen Stadtteilzentren und anderen Instrumenten der gemeinwesenorientierten Kulturarbeit wird geprüft, wie dieses Instrument auf die anderen Stadtteile ausgerollt werden kann. AKD-Beschluss VO/2022/11026-01 Kulturbudgets für Lübecks Stadtteile vom 09.05.2022: „Der Ausschuss beschließt, den Inhalt des interfraktionellen Antrags – geändert um einen Förderetat von 50.000 Euro – als Arbeitsmaterial im Prozess der Kulturentwicklungsplanung zu berücksichtigen."
Ziele	1. Stärkung der kulturellen Teilhabe und Mitbestimmung in den Stadtteilen 2. Erhöhung der kulturellen Veranstaltungen und Projekte in den Stadtteilen
Teilmaßnahmen	a) Prüfung des Förderinstruments b) Entwicklung von Richtlinien, Verteilerschlüssel, Antrags- und Zuwendungsverfahren
Adressat:innen	Stadtteilbewohner:innen und Kulturakteur:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe
Erfolgskriterien	• Bericht und Beschlussvorlage
Sachstand	/

Nr. 6	**Überarbeitung der bereichsspezifischen Kulturförderrichtlinien und des Antrags- und Zuwendungsverfahrens**
Erläuterung	RPA-Bericht vom 01.06.2023: „Es sollten aus der HL-Richtlinie für alle Bereiche einheitliche vergleichbare Vorgaben bzw. aus bereichsspezifischen Richtlinien für den jeweilig zuständigen Bereich Regelungen z.B. zu Ermessenspielräumen der Bereiche und deren Begründung und Dokumentation, Vereinfachungen und Erleichterungen oder Ausnahmen zu formellen und inhaltlichen Anforderungen einer Förderung, möglichen Bagatellgrenzen für Antragstellung und Verwendungsnachweisen (VWN), Definition der förderfähigen Aufwendungen (u.a. Bildung von Rücklagen, Abschreibungen) etc. ersichtlich sein.“
Ziele	1. größere Transparenz der städtischen Kulturförderung 2. Vereinfachung des Antrags- und Zuwendungsverfahrens bei gleichzeitiger Stärkung der Rechtssicherheit 3. Stärkung der Servicequalität der städtischen Kulturförderung
Teilmaßnahmen	a) Formulierung und Abstimmung der Kulturförderrichtlinien b) Entwicklung von digitalen Antrags- und Zuwendungsformularen c) Erstellung eines Konzepts für interkulturelle Zugänglichkeit zu den Kulturförderrichtlinien und Antragsformularen d) Veröffentlichung der aktualisierten Kulturförderrichtlinien und Formulare
Adressat:innen	Antragsteller:innen und Zuwendungsempfänger:innen städtischer Kulturförderung
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 1.201 – Haushalt und Steuerung, FB 1.300 – Rechtsberatung und -vertretung
Erfolgskriterien	• Inkrafttreten der Kulturförderrichtlinie • Rechtssicherheit der Antrags- und Zuwendungsformulare
Sachstand	in Bearbeitung

Nr. 7	**Aktualisierung der Website des Kulturbüros**
Erläuterung	In der Bestandsanalyse im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung wurde deutlich, dass die aktuelle Usability und Information zum Thema Kulturförderung auf der Kulturbüro-Website unzureichend sind, bspw. im Bereich der Fördermöglichkeiten, der Teilhabe und Mehrsprachigkeit. Im Zuge der Weiterentwicklung der städtischen Kulturförderung ist auch die Webpräsenz des Kulturbüros zu stärken. In der Bedarfsanalyse wurde dieser Eindruck bestätigt.
Ziele	1. Stärkung der Usability und Transparenz der städtischen Kulturförderung
Teilmaßnahmen	a) Konzepterstellung b) Umsetzung
Adressat:innen	Interessierte an Lübecks Kulturförderung und der Arbeit des Kulturbüros
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 1.101 – Bürgermeisterkanzlei | Internetredaktion
Erfolgskriterien	• Relaunch im Rahmen der CI der Hansestadt Lübeck • gesteigerte Nutzungszahlen
Sachstand	/

Nr. 8	**Zwischenevaluierung und Fortschreibung des Kulturentwicklungsplans (KEP)**
Erläuterung	Im Sinne eines Prozessverständnisses von städtischer Kulturentwicklung ist eine Zwischenevaluation der bereits umgesetzten und begonnenen Maßnahmen in 2028 und 2031 nötig. Diese ermöglicht eine Erfolgskontrolle sowie eine gezielte Nachsteuerung zu den Maßnahmen. Die Zwischenevaluation in 2031 ist zugleich der Auftakt für die Fortschreibung des Kulturentwicklungsplans für den Zeitraum ab 2034.
Ziele	1. Erfolgskontrolle der Maßnahmen 2. Nachsteuerung der Maßnahmen 3. Kontinuität in der städtischen Kulturentwicklungsplanung
Teilmaßnahmen	a) Zwischenevaluation 2028 und 2031 b) Fortschreibung KEP
Adressat:innen	Stadtverwaltung, Bürgerschaft, Kulturakteur:innen und städtische Öffentlichkeit
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Tourismus, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	niedrig
Umsetzungszeitraum	ab 2028
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung)
Erfolgskriterien	• Berichte in Senat und Bürgerschaft • Beschlussvorlage
Sachstand	/

Nr. 9	**Aktualisierung und Fortschreibung des Museumsentwicklungsplans (MEP)**
Erläuterung	Der am 24.9.2020 beschlossene Museumsentwicklungsplan (VO 2020/09097) gilt bis 2030. Da sich in den vergangenen drei Jahren Prämissen verändert haben und einige der im MEP formulierten Zielsetzungen inzwischen sehr viel präziser gefasst werden können, wird empfohlen, den Museumsentwicklungsplan zu aktualisieren, mit einer Laufzeit bis 2032 fortzuschreiben und in den Gremien zu diskutieren.
Ziele	1. Entwicklung der LÜBECKER MUSEEN (LM) zu attraktiven Kultur- und Bildungseinrichtungen 2. Entwicklung der LM zu touristischen Anziehungspunkten 3. Schaffung von attraktiven Kultur- und Ausstellungsangeboten für Bürger:innen der Hansestadt Lübeck 4. Sichere Verwahrung der Schätze der LM 5. Zugänglichkeit der Schätze der LM durch Digitalisierung 6. Stärkung der Zusammenarbeit mit den privaten Museen der Hansestadt Lübeck
Teilmaßnahmen	a) konservatorische Sicherung und Fotografie zahlreicher Objekte der Sammlungen des Museumsverbundes b) digitale Erfassung der Objekte in einer neu angeschafften zentralen Datenbank c) langfristig bessere Lagerung unter konservatorisch besseren Bedingungen der Objekte
Adressat:innen	Bürger:innen der Hansestadt Lübeck, touristische Gäste regional und überregional, Wissenschaftler:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.7 – Lübecker Museen
Erfolgskriterien	• Beschlussvorlage
Sachstand	Der aktuelle MEP hat eine Laufzeit bis 2030. Derzeit finden Vorbereitungen einer Aktualisierung und Fortschreibung statt.

Nr. 10	**Erstellung eines Bibliotheksentwicklungsplans für den Zeitraum 2026-2040**
Erläuterung	Derzeit gibt es keinen aktuellen Bibliotheksentwicklungsplan für die Stadtbibliothek. Der letzte ist aus dem Jahre 1992. In den kommenden Jahren stehen etliche Modernisierungsmaßnahmen an, die sowohl bauliche als auch strukturelle Prozesse beinhalten. Ein Bibliotheksprofil muss neu erstellt werden. Je nach Stand ist externe Begleitung nötig.
Ziele	1. Entwicklung eines Leitbildes/Bibliotheksprofils für die Stadtbibliothek 2. Prozessoptimierung durch bessere Planung
Teilmaßnahmen	interner Diskussionsprozess zur Umgestaltung der Bibliothek mit allen Mitarbeiter:innen und mit Unterstützung durch externen Dienstleister
Adressat:innen	Politische Entscheidungsträger:innen, Kund:innen der Bibliothek
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025-2026
Beteiligte	FB 4.416 – Stadtbibliothek
Erfolgskriterien	• Beschlussvorlage
Sachstand	Ergebnisse aus Design Thinking Prozessen und Umfragen liegen vor. Gestaltungsvisionen von Masterstudierenden liegen vor. Im Jahr 2024 beteiligt sich die Bibliothek an einer Umfrage von „sentobib“ – organisiert vom Deutschen Bibliotheksverband.

Nr. 11	**Erstellung eines Entwicklungsplans für das Archiv**
Erläuterung	Dem Archiv der Hansestadt Lübeck fehlen bisher ein Entwicklungsplan und eine Zielfestlegung in der Historischen Bildungsarbeit
Ziele	1. bessere Steuerung der Ressourcen für die kulturellen Aufgabefelder des Archivs 2. stärkere Sichtbarwerdung als Träger der Historischen Bildungsarbeit, insbesondere in der Erinnerungskultur und Demokratiestärkung
Teilmaßnahmen	a) Definition der Handlungsfelder b) Priorisierung der Handlungsfelder c) Umsetzung der prioritären Handlungsfelder
Adressat:innen	Politische Entscheidungsträger:innen, allgemeine Öffentlichkeit, Wissenschaft
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025-2026
Beteiligte	FB 4.415 – Archiv
Erfolgskriterien	• Beschlussvorlage
Sachstand	/

Nr. 12	**Fortsetzung Projekt FUTURE NORTH bei den Nordischen Filmtagen Lübeck (NFL)**
Erläuterung	Die „Lübeck Meetings“ als Treffpunkt der Filmbranche stärken die wirtschaftliche Bedeutung des Festivals und stellen es als Standortfaktor für Lübeck und die Region heraus. FUTURE NORTH ist ein neues Industrieprogramm, das nordischen und baltischen Nachwuchsfilmschaffenden oder Gruppen aus unterrepräsentierten Ländern die Möglichkeit gibt, sich für Fachberatung und kreativen Austausch bei den NFL zu treffen. Bei der Auswahl des Talents aus Schleswig-Holstein liegt der Fokus auf Menschen mit Migrationshintergrund, People of Color oder Minderheiten, die stärker um die Aufmerksamkeit des (Fach-)Publikums zu kämpfen haben. Ihre filmischen Arbeiten werden öffentlich präsentiert und erhalten Feedback von Branchenexpert:innen und Publikum.
Ziele	1. Entdeckung von vielversprechenden Talenten mit ihren filmischen Arbeiten 2. Schaffung einer Plattform für künstlerische Entwicklung und professionelle Vernetzung 3. Etablierung von Strukturen nachhaltiger Zusammenarbeit im Bereich Nachwuchsförderungmehr 4. mehr Diversität und Repräsentationsgerechtigkeit 5. Stärkung der Nordischen Filmtage Lübeck als kultureller und wirtschaftlicher Standortfaktor
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Junge Talente/Filmschaffende, Branche, insbesondere Vertriebsfirmen, Filmfestivals, Filminstitute, Regisseur:innen etc., interessierte Öffentlichkeit
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Tourismus
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	20.000 € über Drittmittel (Possehl-Stiftung und nationale Filminstitute)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.5 – Nordische Filmtage Lübeck
Erfolgskriterien	• Anzahl der teilnehmenden Länder/Talente/(Fach-)Publikum • Bewertungen und Feedbacks nach den Veranstaltungen • Anzahl der anschließend realisierten Vorhaben/„Verwertung“
Sachstand	FUTURE NORTH, gestartet 2023 als Pilotprojekt mit einer Finanzierung durch das Goethe-Institut und aktuell in 2024 gesichert durch eine Zusage der Possehl-Stiftung; für Fortsetzung des Projekts ab 2025 Folgeantrag beabsichtigt

Nr. 13	**Verstärkte Sichtbarmachung jüdischen Lebens und jüdischer Kultur in Lübeck**
Erläuterung	Angesichts des neuen Antisemitismus soll durch Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit des Archivs in Verbund mit städtischen und zivilen Partner:innenorganisationen sichtbarer werden, dass jüdisches Leben zu Deutschland und zu Lübeck gehört.
Ziele	1. Stärkung der Sichtbarkeit und der Vermittlung jüdischen Lebens in Lübeck 2. Bekämpfung des neuen Antisemitismus
Teilmaßnahmen	a) Erarbeitung eines Dokumentationsbandes zur Bau- und Sozialgeschichte der Carlebach-Synagoge Lübeck b) öffentliche Vortragsreihe zur jüdischen Kultur und Geschichte in Zusammenarbeit mit der Jüdischen Gemeinde Lübeck
Adressat:innen	Lübecker Bürger:innen, Lübeck-Besucher:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	Über Drittmittel (4.415). Der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde (VLGA) hat 30.000 € zugesagt.
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025-2026
Beteiligte	FB 4.415 – Archiv (Federführung), FB 4.491 – Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde
Erfolgskriterien	
Sachstand	Autor:innenauswahl abgeschlossen

Nr. 14	**Prüfung Kulturbus zur Mobilitätssteigerung von Schulklassen und Kindergruppen**
Erläuterung	Die Bestandsanalyse hat verdeutlicht, dass es einen stadträumlichen Innenstadtfokus der kulturellen Angebote für Schulen und Kinder- und Jugendgruppen gibt. In der Bedarfsanalyse wurde festgestellt, dass ein wesentlicher Hinderungsgrund für eine stärkere Nutzung der kulturellen Angebote städtischer und freier Kultureinrichtungen der finanzielle und organisatorische Aufwand für An- und Abreise der Gruppen zu den Angeboten ist. In Anlehnung an das Projekt „Kulturbus Duisburg“ wird geprüft, wie dieses Instrument auf Lübeck übertragen werden kann. Erfahrungen aus dem FB 4.401 – Schule und Sport (Schulbeförderung) und der Kooperation zwischen den Nordischen Filmtagen Lübeck (NFL) und dem Stadtverkehr Lübeck fließen in die Prüfung ein. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17.
Ziele	1. Stärkung der kulturellen Teilhabe von Kindern und Jugendlichen 2. kostenfreie Mobilitätssteigerung
Teilmaßnahmen	a) Prüfung des Instruments b) Konzeptentwicklung
Adressat:innen	Pädagog:innen in Kitas und Schulen, Freie Träger:innen Ganztag, Kinder und Jugendliche in Lübecker Kitas und Schulen, Lübecks Kultureinrichtungen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.401 – Schule und Sport, FB 4.513 – Jugendarbeit
Erfolgskriterien	• Bericht und Beschlussvorlage
Sachstand	Im Rahmen des Schwimmunterrichtes der 3. Klassen wird eine kostenlose Beförderung der Schüler:innen von FB 4.401 – Schule und Sport (Schulbeförderung) bereits umgesetzt. Die NFL bieten in Kooperation mit dem Stadtverkehr Lübeck eine kostenlose Beförderung zu den NFL-Angeboten an.

Beschreibung der Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

Nr. 15	**Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitoring**
Erläuterung	Kulturmonitoring als Instrument einer konzeptbasierten Kulturpolitik und -verwaltung zielt auf Transparenz (Informationsinstrument), ermöglicht die Darstellung von Entwicklung (Analyse- und Reflexionsinstrument), ist von grundlegender Bedeutung für kulturpolitische Diskussionen (Diskursinstrument) und bildet die Grundlage für kulturpolitische Steuerungen (Governance). Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11871-01 Erhebung Besucher:innenmonitoring vom 13.06.2023: „Ergänzend zu den Aktivitäten zur Umsetzung der Kulturentwicklungsplanung (VO2023/11871) wird eine Erhebung zum Besucher:innenmonitoring zu beauftragt. (...) Die notwendigen Mittel sind zur Verfügung zu stellen. Die Ziele sollen bei der Kulturentwicklungsplanung Berücksichtigung finden.“
Ziele	1. Gewinnung strukturierter Daten und Erkenntnisse zur Kulturnutzung und -nichtnutzung in Lübeck 2. Schaffung Datengrundlage zur strategischen Organisationsentwicklung 3. Vergleichbarkeit von Kultureinrichtungen (lokal, regional, national)
Teilmaßnahmen	a) Entwicklung Leistungsbeschreibung und Vergabe b) Durchführung Kulturmonitoring
Adressat:innen	Kultur(nicht)nutzer:innen und Einwohner:innen Hansestadt Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	2025: 50.000 € (Aufbau und Implementierung bei fünf Einrichtungen) 2026: 32.000 € (Durchführung) Ab 2027 jährlich: 72.000 € (pro zusätzliche Einrichtung ca. 8.000 €)
Finanzierung	in 4.041.4 geordnet
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB - 4.041.4 Kulturbüro (Federführung), FB4 - Kulturbereiche
Erfolgskriterien	• 2025 Kulturmonitoring in fünf Kultureinrichtungen • 2027 Kulturmonitoring in fünf zusätzlichen Einrichtungen • 2029 Kulturmonitoring in fünf zusätzlichen Einrichtungen • 2031-2033 Kulturmonitoring in zehn zusätzlichen Kultureinrichtungen
Sachstand	Die NFL führten in Zusammenarbeit mit der FH Kiel bereits eine erste KI-unterstützte, zielgruppensegmentierte Befragung des Publikums durch.

Nr. 16	**Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie „Zeit.Lab“**
Erläuterung	Der neu geschaffene Arbeitsbereich „Koordination Erinnerungskultur“ (VO 9/07965-01-01-02) soll das Bildungsangebot der Stadt erweitern und zur Demokratiestärkung beitragen. Hierzu gehört die Implementierung verschiedener Formate im Rahmen der jährlich stattfinden „Zeit des Erinnerns“ (ZDE), die auf partizipative Formen der Erinnerungskultur abzielen. Die ZDE soll künftig als Seismograph die erinnerungskulturellen Themen der Stadtgesellschaft abbilden. Ferner soll gemäß Beschluss ein Lern- und Erinnerungsort „Zeit.Lab“ entstehen. Hierzu soll eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden, um ein Raum- und Nutzungskonzept zu entwickeln. Die Teilhabe und Beteiligung der Akteur:Innen der Erinnerungskultur ist hierbei zentral. Das Konzept soll die Bedarfe der Lübecker Kultur- und Bildungsinstitute reflektieren und auf den städtischen Strukturwandel reagieren. Parallel hierzu ist die Bearbeitung wissenschaftlicher Desiderate und ihre geschichtsdidaktische Aufbereitung nötig, um die thematische Ausrichtung des „Zeit.Lab“ zu entwickeln. Es sollen drei nachhaltige, zielgruppenspezifische Public Science Formate entwickelt werden, deren Ergebnisse Eingang in das „Zeit.Lab“ finden sollen.
Ziele	1. Impulse für eine Diskussion der kommunalen Erinnerungskultur 2. Entscheidungsgrundlage für ein Raum- und Nutzungskonzept 3. Erarbeitung von Inhalten für den Lern- und Erinnerungsort
Teilmaßnahmen	a) stadtteilübergreifende Projekte im Rahmen der jährlichen Veranstaltungsreihe „Zeit des Erinnerns“ (ZDE) b) Machbarkeitsstudie für das „Zeit.Lab“ c) drei Werkverträge zur Aufarbeitung wissenschaftlicher Desiderate
Adressat:innen	Bürgerschaft, Schüler:innen, Lehrer:innen, marginalisierte und unterrepräsentierte Communities
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Tourismus
Zusätzliche Kosten	2025: 65.000 € 2026: 75.000 € ab 2027 jährlich 20.000 €
Finanzierung	in 4.041.4 geordnet, zusätzliche Drittmittelfinanzierung wird geprüft
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	a) ab 2025 b) 2025-2026 c) 2025-2026,
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• signifikant mehr und diversere Besucher:innen der ZDE • politische Entscheidungsgrundlage über Raum- und Nutzungskonzept für das „Zeit.Lab“ • didaktische Aufbereitung bisheriger Leerstellen der Lübecker Gewaltgeschichte
Sachstand	/

Nr. 17	**Schaffung Personalstelle *Kulturvermittlung* (1,0)**
Erläuterung	Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/12437-02-01: „4.12 Für die Begleitung von Schulen bei Projekten der kulturellen Bildung wird im Stellenplan zusätzlich eine Stelle geschaffen“
Ziele	1. Stärkung der Kulturellen Bildung in Lübeck
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Schulen, Kitas, Akteur:innen der kulturellen Bildung in Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 94.100 €
Finanzierung	Offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Besetzung der Stelle bis 06/2025
Sachstand	/

Nr. 18	**Aufnahme des Vereins Bücherpiraten e.V. in die institutionelle Förderung**
Erläuterung	Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/12437-02-01: „Für die Durchführung von Projekten zur Vermittlung von Lesekompetenz und -freude an Kinder (z.B. Ferienprogramm „Sommer der Worte“) bekommt der Verein Bücherpiraten e.V. einen einmaligen Zuschuss von 60.000 €. Ab 2025 ist eine Verstetigung der Unterstützung im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung avisiert.“
Ziele	1. Verstetigung der Vermittlung von Lesekompetenz und -freude an Kinder 2. Sicherung der Strukturen und Planungssicherheit des Vereins
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Bücherpiraten e.V.
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 30.000 €
Finanzierung	Offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Zuwendungsvertrag mit Zielvereinbarung • Antragstellung und Mittelabruf
Sachstand	Der Verein wurde in 2024 mit 60.000 € gefördert (siehe VO/2023/12437-02-01).

Nr. 19	**Stärkung der institutionellen Förderung der mks Lübeck und der Lübecker Musikschule**
Erläuterung	Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12748-03 vom 25.01.2024: „1. Die Musik- und Kunstschule Lübeck gGmbH und die Lübecker Musikschule der Gemeinnützigen erhalten für das laufende Jahr eine zusätzliche Förderung von 200.000 €, jeweils anteilig. Die zusätzlichen Finanzmittel sind für das Haushaltsjahr 2024 zu ordnen. 3. Die Kulturverwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit den Lübecker Musik- und Kunstschulen ein Konzept zu erstellen, wie stufenweise eine Förderung der Musik- und Kunstschulen gestaltet werden kann, um eine Angleichung an eine tarifgebundene Vergütung der Lehrkräfte gem. TVöD zu erreichen.“
Ziele	1. Erhalt der Einrichtungen 2. Anhebung der Förderung auf 35 % des Gesamtetats in Anlehnung an die durchschnittliche Förderung durch Kreise und Kommunen
Teilmaßnahmen	a) schrittweise nominale Erhöhung der institutionellen Zuwendungen b) Abschluss von Zuwendungsverträgen inkl. Ziel- und Leistungsvereinbarung
Adressat:innen	Musik- und Kunstschule Lübeck gGmbH, Lübecker Musikschule der Gemeinnützigen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	Ab 2025: 200.000 € plus zusätzliche Mittel in Klärung
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025 fortdauernd
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• angemessene Entlohnung der Beschäftigten der Musikschulen
Sachstand	Gesamtförderung 2024, die nach Beschluss VO/2023/12748-03 anteilig an die Musik- und Kunstschule gGmbH und die Lübecker Musikschule der Gemeinnützigen zugewendet wird: 415.640 €. Für den Haushalt 2025 eingeplant: 215.640 €

Nr. 20	**Einführung einer dreijährigen Basiskulturförderung**
Erläuterung	In der Bestandsanalyse im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung ist deutlich geworden, dass vor allem die soziokulturellen Einrichtungen teilweise seit Jahrzehnten wichtige Arbeit für die Stadt leisten ohne kontinuierliche städtische Unterstützung. Um die Arbeit zu sichern und den Einrichtungen eine planungssichere und zielorientierte Entwicklungsperspektive zu bieten, ist als Vorstufe der institutionellen Förderung eine dreijährige Basisförderung zu empfehlen.
Ziele	1. Erhalt von erforderlichen, nicht institutionell geförderten Kultureinrichtungen 2. Weiterentwicklung von grundlegenden Strukturen für die weitere, dauerhafte Sicherung der Arbeit mit der Perspektive institutionelle Förderung
Teilmaßnahmen	a) Förderung der positiv geprüften Kultureinrichtungen b) ab 2028 öffentliche Ausschreibung der Basiskulturförderung
Adressat:innen	Kultureinrichtungen, die • seit mindestens drei Jahren erfolgreich in ihrem jeweiligen Bereich arbeiten und Entwicklungspotenziale aufweisen und/oder • das vorhandene kommunale Kulturspektrum sinnvoll erweitern und/oder • bestehende Aufgaben der Kulturverwaltung dauerhaft übernehmen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	ab 2025 bis 2027: 182.500 € (jährlich) • Tontalente e.V.: 35.000 € • Kommunales Kino KoKi e.V.: 46.000 € • Musikkultur Lübeck e.V./Zentrum für Musikkultur: 55.000 € • TanzOrtNord e.V.: 29.000 € • Comödie Lübeck: 17.500 € ab 2028 jährlich: 100.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Mittelabruf der neu geförderten Einrichtungen
Sachstand	/

Nr. 21	**Stärkung der institutionellen Kulturförderung (ohne Musikschulen, KOLK17 und Europäisches Hansemuseum)**
Erläuterung	Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12437-09-02: „Die finanziellen Mittel zur Förderung der freien Theater in Lübeck werden für das Haushaltsjahr 2024 um einen Ansatz von zusätzlich 200 T€ aufgestockt und sind im Haushalt entsprechend zu ordnen. Für die mittelfristige Finanzplanung sind entsprechende Ansätze zu berücksichtigen." Aufgrund der Kostensteigerungen der vergangenen Jahre ist zur strukturellen Sicherung der Arbeit eine Verstetigung der zusätzlichen Mittel für die Freien Theater sowie für die weiteren institutionell geförderten Kultureinrichtungen notwendig. Darüber hinaus ist ab 2027 ein zweijährlicher Kostensteigerungsausgleich in Höhe von 2,5% für alle institutionell geförderten Kultureinrichtungen zu empfehlen (außer Musikschulen, KOLK 17 und Europäisches Hansemuseum).
Ziele	1. Erhalt der institutionell geförderten Kultureinrichtungen 2. Weiterentwicklung des Förderinstruments
Teilmaßnahmen	a) nominale Erhöhung der Zuwendungen für institutionell geförderte Kultureinrichtungen ab 2025 b) zweijährlicher Kostensteigerungsausgleich in Höhe von 2,5 % ab 2027 (ohne Musikschulen, KOLK17 und Europäisches Hansemuseum) c) Erhöhung der Förderung und öffentliche Ausschreibung in 2026/2027 für neu in die institutionelle Förderung aufzunehmende Einrichtungen ab 2028
Adressat:innen	institutionell geförderte Kultureinrichtungen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 248.000 € ab 2027 jährlich: 305.000 € ab 2028 jährlich: 490.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Erhalt der Kultureinrichtungen • Abschluss von Zuwendungsverträge inkl. Ziel- und Leistungsvereinbarung
Sachstand	Gesamtförderung ohne Musikschulen: 585.800 € • Theater Combinale: 55.000 € • Taschenoper Lübeck: 15.000 € • Theater am Tremser Teich: 15.000 € • Niederdeutsche Bühne: 4.000 € • IKB – Haus der Kulturen: 23.100 € • Kulturtafel Lübeck e.V.: 10.000 € • Gemeinschaft Lübecker Künstler: 7.000 € • Overbeck-Gesellschaft: 6.200 € • KOLK 17 | Figurentheater und Museum: 50.500 € • Europäisches Hansemuseum: 400.000 €

Nr. 22	**Stärkung der Professionalisierung und Vernetzung der Kultur- und Kreativszene**
Erläuterung	Im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung wurden unterschiedliche Beteiligungs- und Beratungsformate mit den Kulturakteur:innen erfolgreich durchgeführt. Diese wurden von allen Beteiligten als Wertschätzung und für ihre Arbeit wichtig empfunden. Eine Fortführung dieser Formate und Netzwerkarbeit bietet für die weitere Kulturentwicklung eine hohe Akzeptanzerwartung und ist als wichtiges Teilhabeinstrument an der demokratischen Willensbildung zu betrachten. Gleichzeitig wurden Bedarfe im Bereich der Weiterbildung und Beratung deutlich, die für die weitere Professionalisierung der Kultur in Lübeck notwendig sind.
Ziele	1. Professionalisierung der Kultur- und Kreativszene 2. Vernetzung der Akteur:innen und Aktivitäten 3. Beteiligung der Akteur:innen an der städtischen Kulturentwicklung
Teilmaßnahmen	a) Durchführung von sparten- bzw. themenspezifischen Beratungs- und Netzwerkformaten b) triennale Durchführung des Zukunftsforums Kultur in Lübeck
Adressat:innen	Kultur-, Kreativ- und Bildungsakteur:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 60.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Anzahl Beratungs- und Netzwerkangebote und Teilnehmende
Sachstand	/

Nr. 23	**Weiterentwicklung der kulturellen Projektförderung**
Erläuterung	Im Rahmen der Bedarfsanalyse der Kulturentwicklungsplanung wurde deutlich, dass die städtische kulturelle Projektförderung eine strukturelle wie inhaltliche Weiterentwicklung benötigt. Die Entwicklung von schwerpunktbezogenen Förderbudgets wie bspw. zielgruppenspezifische Förderbudgets für den künstlerischen Nachwuchs oder auch für Veranstalter:innen von Kunstfestivals sind wesentliche Bausteine in der Stärkung der Vielfalt des kulturellen Angebots in der Stadt. Zugleich werden dadurch die qualitativen Gestaltungs- und Steuerungspotenziale für die weitere städtische Kulturentwicklung gestärkt. Für den Schwerpunkt Soziokultur und Kleinkunst wurden in 2024 zusätzliche Mittel in Höhe von 130.000 € zur Verfügung gestellt. Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12437-02-01: „Um mehr Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst, insb. auch in den Quartieren außerhalb der Altstadt durchführen zu können, wird das Budget des Kulturbüros um 130.000 € auf insgesamt 200.000 € aufgestockt.“
Ziele	1. Verstetigung des Schwerpunkts Soziokultur und Kleinkunst 2. quantitative und qualitative Stärkung des kulturellen Angebots 3. Erhöhung der regionalen und überregionalen Sichtbarkeit 4. bedarfsgerechte Differenzierung der Förderangebote
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Kulturakteur:innen mit Lübeck-Bezug
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	ab 2025: 130.000 € ab 2026: 280.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung)
Erfolgskriterien	• Antragslage und Mittelabfluss

Sachstand	• allgemeine kulturelle Projektförderung: 70.000 €
	• befristete zusätzliche Projektförderung:
	  ○ Soziokultur und Kleinkunst: 130.000 € in 2024
	  ○ Bücherpiraten e.V.: 60.000 € in 2024
	  ○ Tontalente e.V.: 25.000 € in 2024
	  ○ Overbeck-Gesellschaft: 25.000 € jährlich bis 2025
	  ○ Kunst am Kai e.V.: 15.000 € jährlich bis 2026
	  ○ junges schauspiel lübeck gUG: 100.000€ (2024), 150.000 € (2025) und 200.000 € (2026)

Nr. 24	**Anpassung der Personalausstattung *Kulturförderung* um 1,0**
Erläuterung	Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12437-02-01: „(…) Zusätzlich werden 0,5 Stellen im Stellenplan für das Kulturbüro geordnet." RPA-Bericht vom 01.06.2023: „Die Personalausstattung für die Sachbearbeitung und insbesondere die Dokumentation der Zuwendungsvorgänge ist in allen Bereichen sehr knapp bemessen. Wenngleich Vertretungsregelungen grundsätzlich vorhanden sind, lag die Zuständigkeit für die Bearbeitung der Zuwendungsvorgänge in der Vergangenheit teilweise lediglich bei einem Mitarbeitenden und dies auch in der Regel nicht als Hauptaufgabe. Hieraus ergeben sich vorrangig Risiken für das Auftreten von Bearbeitungsstaus, den ordnungsgemäßen Ablauf des Zuwendungsverfahrens sowie insbesondere deren nachvollziehbare Dokumentation." Aufgrund der Ausweitung der städtischen Kulturförderung werden für deren zusätzliche Administration zusätzliche personelle Kapazitäten benötigt. Dies begründet sich in folgenden Kulturentwicklungsplan-Maßnahmen: • Maßnahme-Nr. 22 Basisförderung: 0,2 • Maßnahme-Nr. 25 kulturelle Projektförderung: 0,8
Ziele	1. Stärkung der Servicequalität der städtischen Kulturförderung
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Antragsteller:innen und Zuwendungsempfänger:innen städtischer Kulturförderung
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 70.080 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Besetzung der Stelle bis 12/2025
Sachstand	Aktuell sind 0,8 Vollzeitäquivalente im Kulturbüro mit den Aufgaben der institutionellen wie projektorientierten Kulturförderung beschäftigt.

Nr. 25	**Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“**
Erläuterung	Im Beteiligungsprozess des Kulturentwicklungsplans wurde im Bereich Kinder und Jugendliche deutlich, dass die strategische Weiterentwicklung der kulturellen Bildung und Teilhabe von Kindern und Jugendlichen nötig ist. Dies ist eine Querschnittsaufgabe der Bereiche Kultur, Bildung und Jugendarbeit. Über ein gemeinsames Gesamtkonzept kann das gesamte Angebot von kulturellen Bildungsangeboten und deren Rahmenbedingungen ganzheitlich betrachtet, sichtbarer gemacht sowie ausgebaut und gestärkt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17.
Ziele	1. Übersicht über Rahmenbedingungen und Angebote der Kinder- und Jugendkultur 2. Stärkung der kulturellen Teilhabe und Bildung von Kinder und Jugendlichen 3. zielgenauere Erfolgssteuerung
Teilmaßnahmen	a) Entwicklung Leistungsbeschreibung und externe Vergabe b) Erstellung des Wegweisers
Adressat:innen	Kinder und Jugendliche, Einrichtungen und Akteur:innen der Kinder- und Jugendkultur
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 35.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe, FB 4.401 – Bildungsmanagement, FB 4.513 – Jugendarbeit, Fachberatung Kulturelle Bildung
Erfolgskriterien	• beschlussfähige Vorlage
Sachstand	/

Nr. 26	**Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Entwicklung soziokulturelle Zentren in den Stadtteilen“**
Erläuterung	Zur Stärkung der kulturellen Teilhabe in den Stadtteilen ist es erforderlich, neben Veranstaltungs- und Arbeitsräumen auch kontinuierlich niedrigschwellige Angebote zu entwickeln und anzubieten. Soziokulturelle Zentren leisten dies seit Jahrzehnten in vielen Kommunen. Die Studie soll unter Einbezug der Nachbarschaftsbüros, Familienzentren, Gemeinschaftshäuser und weiterer soziokultureller, stadtteilbezogener Angebote die Leerstellen, Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Entwicklung zeitgemäßer soziokultureller Zentren in Lübeck erheben.
Ziele	1. Schaffung einer Entscheidungsgrundlage zur Entwicklung von Soziokulturzentren in den Stadtteilen
Teilmaßnahmen	a) Leistungsbeschreibung, Ausschreibung und Vergabe b) Erstellung
Adressat:innen	Bürgerschaft Hansestadt Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 50.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe, FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung
Erfolgskriterien	• Bericht in der Bürgerschaft
Sachstand	/

Nr. 27	**Entwicklung eines digitalen Raum-Radars**
Erläuterung	Leerstehende Gewerbeflächen werden bereits für Kultur, Bildung, Produktion und bezahlbares Wohnen zwischen- und umgenutzt und bereichern so das Stadtbild. Zur Optimierung dieses Transformationsprozesses ist ein effektives Management von Ansiedlung mit neuen digitalen Instrumenten entscheidend. Eine digitale Plattform kommt Unternehmen aller Größen sowie der Kultur- und Kreativwirtschaft und sozialen Akteur:innen zugute und hilft dabei, in der lokalen Wirtschaft Fuß zu fassen.
Ziele	1. optimales „Matching“ zwischen verfügbaren Gewerbeflächen und interessanten Nutzungskonzepten
Teilmaßnahmen	a) Aufbau eines digitalen Leerstandskatasters (Tool „LeAn“), das einen automatisierten Abgleich von Flächen und Suchkonzepten erlaubt. b) Einsatz und Weiterentwicklung Gewerbe Immobilien Portal (GIP) der Wirtschaftsförderung
Adressat:innen	Kunst- und Kulturakteur:innen, Immobilienbesitzer:innen, Unternehmen/lokale Wirtschaft
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 25.000 €
Finanzierung	offen (FB2 – Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro, FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung, FB 5.651.23 – Flächenmanagement
Erfolgskriterien	• ausgewogenen Nutzungsmischung in der Innenstadt • Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität • stadtweites „Matching“ von verfügbaren Gewerbeflächen und Nutzungskonzepten
Sachstand	/

Nr. 28	**Erhalt der innerstädtischen kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung**
Erläuterung	Innerhalb des Projektes ÜBERGANGSWEISE wird von der Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH das Projekt „Übergangsraum“ zur innerstädtischen Leerstandsaktivierung realisiert. Das Projekt ÜBERGANGSWEISE wird aus dem Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ (ZiZ) des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen gefördert, welches bis 08/2025 läuft. Eine kommunale Anschlussfinanzierung für die Weiterentwicklung der positiven Impulse der kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung (Versuchshaus, Café Maret etc.) wird als wichtig und notwendig erachtet.
Ziele	1. Stärkung der Zwischen- und Umnutzungen von Leerständen 2. Ansiedlung Kultur- und Kreativwirtschaft
Teilmaßnahmen	Entwicklung eines Förderinstruments für kulturelle Zwischen- und Umnutzungen von überlassenen Leerständen
Adressat:innen	Kunst- und Kulturakteur:innen, die in Lübeck ansässig sind oder sich ansiedeln wollen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	2025: 25.000 € 2026: 50.000 € ab 2027 jährlich: 75.000 €
Finanzierung	offen (FB2 – Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro, FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung, Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
Erfolgskriterien	• rechtssichere Antrags- und Zuwendungsverfahren • Leerstandsaktivierung durch Kultur- und Kreativwirtschaftsakteur:innen
Sachstand	Das Projekt *Übergangsraum* fördert kultur- und kreativwirtschaftliche Leerstandsaktivierung noch bis 08/2025.

Nr. 29	**Stärkung der Schwerpunktausrichtung „Kulturtourismus“ bei der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM)**
Erläuterung	Im Rahmen der touristischen Neuausrichtung durch das Touristische Entwicklungskonzept (TEK) 2030 wird der Kultur im Marken- und Marketingkontext der Hansestadt Lübeck ein hoher Stellenwert eingeräumt. Die LTM übernimmt im Rahmen ihres Portfolios bislang eine grundlegende Kommunikationsrolle, verweist aber im TEK 2030 klar auf eine erforderliche Ressourcensteigerung für ein effizienteres und zielgruppenorientiertes Kulturmarketing, um Lübecks Kulturlandschaft überregional und international zu platzieren. Somit können Nachfrage und Auslastung gestärkt und die Refinanzierung der individuellen Kulturprojekte verbessert werden.
Ziele	1. Stärkung der Marke „Kulturstadt Lübeck“ 2. Stärkung der Sichtbarkeit der Kultureinrichtungen und -veranstaltungen 3. Zielgruppenansprache gemäß TEK 2030 4. Kostenamortisierung durch Nachfrage-/Auslastungssteigerung
Teilmaßnahmen	a) Schaffung einer VZ-Stelle E 9 inkl. AG Anteil ab 2026 b) Jährliches Projektbudget für aufmerksamkeitsstarke, große Projektpartnerschaften (bspw. ZEIT-Beilage, Anzeige in der Süddeutschen Zeitung, deutschlandweite Digitalkampagne) ab 2026
Adressat:innen	intern: Kunst- und Kulturakteur:innen extern: Tourist:innen (Postmaterielles Millieu) mit hoher Kulturaffinität
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	ab 2026 jährlich: 70.100 € für 1 VZ-Personalstelle (TVöD EG9) in 2026: 100.000 € Projektbudget in 2027: 190.100 € Projektbudget + Personalstelle in 2028: 210.100 € Projektbudget + Personalstelle jährliche Dynamisierung des Projektbudgets um 20.000 € bis zur Maximalsumme von 180.000 € in 2030 (Gesamtsumme in 2030: 250.100 €)
Finanzierung	offen (FB2 – Lübeck und Travemünde Marketing GmbH)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro, FB 4 – Kulturbereiche
Erfolgskriterien	• KPIs zu Sichtbarkeit und Erfolg der Maßnahmen. Die KPIs richten sich individuell an der Aktion aus.
Sachstand	/

Nr. 30	**Bildung einer Steuerungsgruppe „Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau“ für Modellprojekt im Bereich „Neue Mitte Moisling“**
Erläuterung	Im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung und funktionalen Neuordnung der „Neuen Mitte Moisling“ soll diese über Kunst am Bau/Kunst im öffentlichen Raum eine Aufwertung und Funktionsstärkung erhalten (siehe IEK-Fortschreibung Moisling Maßnahme-Nr. 3.11). (VO/2023/12645) VO/2023/12205: „Der Bürgermeister soll berichten, welche Voraussetzungen aus Sicht der Kulturverwaltung und der Bauverwaltung geschaffen werden müssen, damit die Hansestadt Lübeck Kunst am Bau oder Kunst im öffentlichen Raum realisieren und eine Kunstkommission eingesetzt werden kann.“ Protokoll vom 11.09.2023 zu VO/2023/12205: „AM Burakowski und die anwesenden Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ziehen den Antrag unter der Maßgabe der Behandlung im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung zurück“.
Ziele	1. Stärkung der Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau 2. künstlerische und städtebauliche Qualitätssicherung des öffentlichen Raums
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Akteur:innen, die im Bereich Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau aktiv sind.
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	ab 2026 jährlich: 10.000 € (Organisation Fachjury)
Finanzierung	ab 2026 in 4.041.4 zu ordnen
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/ Stadtteilplanung
Erfolgskriterien	• regelmäßige Treffen Steuerungsgruppe Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau
Sachstand	/

Nr. 31	**Stärkung der klimagerechten Modernisierung nichtstädtischer Kulturimmobilien**
Erläuterung	Im Masterplan Klimaschutz wird die Notwendigkeit beschrieben, nichtstädtische Immobilien bei der klimagerechten Ertüchtigung zu unterstützen (Maßnahme EB_San_13), um die städtischen Klimaziele zu erreichen. Im Rahmen der klimagerechten Kulturentwicklung sollen Eigentümer:innen und Betreiber:innen von nichtstädtischen Kulturimmobilien die Möglichkeit erhalten, zu Landes- und Bundesförderungen subsidiäre investive Fördermittel für klimagerechte bauliche und andere raumbezogene Investivmaßnahmen für nichtstädtische Kulturimmobilien zu beantragen. Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11957, Masterplan Klimaschutz, Maßnahme EB_San_13: „Energetische Sanierungen an denkmalgeschützten Gebäuden sind finanziell und planerisch aufwendig. Daher ist es sinnvoll, als Kommune Unterstützung zu leisten. Indem ein Förderfonds eingerichtet wird, der gezielt die energetische Sanierung an denkmalgeschützten Gebäuden unterstützt, werden Eigentümer:innen bei diesen Vorhaben finanziell entlastet. Der Fonds kann zusammen mit ansässigen Stiftungen erstellt werden.“
Ziele	1. Stärkung des klimagerechten Kulturstandorts Lübeck 2. Schaffung von Anreizen zur klimagerechten Ertüchtigung von nichtstädtischen Kulturimmobilien
Teilmaßnahmen	a) Entwicklung eines subsidiären Kofinanzierungsinstruments b) Bekanntmachung des Förderinstruments
Adressat:innen	Eigentümer:innen und Betreiber:innen von nichtstädtischen Kulturimmobilien
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Stadtteilkultur, Tourismus, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	2027: 50.000 € 2029: 100.000 € 2031: 150.000 € 2033: 200.000 €
Finanzierung	ab 2027 in 4.041.4 zu ordnen
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2027
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 3.390.01 – Klimaleitstelle
Erfolgskriterien	• rechtssicheres Antrags- und Zuwendungsverfahren • Antragsstellung • Mittelabfluss
Sachstand	/

Nr. 32	**Verstetigung Projekt NFLplus bei den Nordischen Filmtagen Lübeck (NFL)**
Erläuterung	NFLplus erweitert das Festivalangebot der Nordischen Filmtage Lübeck durch ein ganzjähriges Beteiligungsformat für Lübecker Schulen sowie außerschulische Gruppen. Ziel ist es, das Interesse junger Menschen am Kino zu wecken und gelebte Kinokultur zu fördern. Damit wird Filmkunst in all ihren Facetten zugänglich gemacht und medienpädagogisch begleitet sowie ein aktiver und nachhaltiger Beitrag zum Thema Audience Development geleistet.
Ziele	1. Audience Development und Publikumsbindung 2. Filmbildung
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Kinder und Jugendliche, Schüler:innen, Lehrpersonen und Pädagog:innen, weitere Akteur:innen der Kinder- und Jugendarbeit sowie aus dem Kulturbereich, schulische und außerschulische sowie perspektivisch universitäre Angebote
Handlungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich 35.000 € sofern Possehl-Stiftung nicht finanziert
Finanzierung	offen (4.041.5)
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.5 – Nordische Filmtage Lübeck
Erfolgskriterien	• Anzahl der teilnehmenden Schüler:innen, Lehrkräfte bzw. Begleitpersonen, der Veranstaltungen, Workshops und gebuchten Vorführungen sowie die Bewertungen und Feedbacks nach den Veranstaltungen
Sachstand	NFLplus, gestartet 2022 nach Pilotphase 2021. Seit 2022 Spezifizierung des Programms mit gezielten Workshops sowie verstärktem Ansatz der Co-Creation. 2022-2023 profitierten insgesamt rund 1.500 Personen von dem Angebot, darunter ca. 120 Lehrpersonen. Erste Projektphase von Herbst 2021 bis 2024 finanziert durch Possehl-Stiftung. Verstetigung des Projekts einhergehend mit Übernahme in finanzielle Verantwortung der NFL.

Nr. 33	**Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote kultureller Bildung in Lübeck**
Erläuterung	Die Vielzahl der Angebote kultureller Bildung werden nach Altersgruppen, Inhalt und weiteren Kriterien geordnet und den potenziellen Nutzer:innen (Kitas, Schulen, Familien etc.) zur Kenntnis und Auswahl gebracht. Die Qualität der Angebote ist dabei über den FB4 gesichert. Beschluss VO/2021/10490-01 Kulturkompass für Lehrende vom 08.11.2021: „Der Ausschuss beschließt, den Inhalt des interfraktionellen Antrags als Arbeitsmaterial im Prozess der Kulturentwicklungsplanung zu berücksichtigen.“
Ziele	1. Übersicht über altersgerechte Angebote kultureller Bildung 2. Qualitätssteigerung der Angebote
Teilmaßnahmen	a) Konzeptentwicklung b) Umsetzung und Einführung der Plattform
Adressat:innen	Pädagog:innen an Kitas und Schulen, Familien
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 15.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 1.103 – Digitalisierung, Organisation und Strategie, FB 4.401.4 – Bildungsmanagement
Erfolgskriterien	• Launch der Online-Plattform
Sachstand	Im Rahmen des FB4-Workshops „Digitales Kulturwerk“ in 11/2023 wurde das Projekt auf die Projektagenda des Digitalen Kulturwerks gesetzt.

Nr. 34	**Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort**
Erläuterung	Interaktive Displays und Gamification, aber auch teilweise in analoger Beschilderung in Rundgängen (z.B. Gründungsviertel, Quartiersrundgänge, Rundgänge durch die Vorstädte etc.), Themenrouten (z.B. Route der Industriekultur/Technik- und Verkehrsgeschichte, Land- und Forstnutzung etc.) sowie von Kulturdenkmalen (z.B. Wanderweg Waldhusen, Stadtgüter, Dorfstrukturen, Landwehr im Wesloer Forst, Großsteingräber etc.) sorgen für zeitgemäße Erlebnisvermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort. Jugendbauhütte-Führungen bzw. -aktivitäten ergänzen das Angebot.
Ziele	1. kostenfreie, barrierearme und öffentliche Zugänglichkeit des UNESCO Weltkulturerbes 2. Präsentation archäologischer und interdisziplinärer Ergebnisse zu Funden und Befunden 3. Vermittlung und Erlebbarmachen der Kulturdenkmale sowie historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftselemente
Teilmaßnahmen (TM)	a) Projektentwicklung (Erarbeiten weiterer Projektinhalte) und -finanzierung b) Umsetzung Pilotprojekt „Erlebbarmachung von fünf historischen Kellern im Lübecker Gründungsviertel“ c) Etablierung eines Vermittlungskonzeptes für den naturkundlich-historisch-archäologischen Wanderweg im Waldhusener Forst (ggf. gemeinsam mit Schule und Sport) d) Umsetzung weiterer Projekte, Ausbau und Weiterentwicklung e) Ausspielung im Digitalen Kulturwerk
Adressat:innen	Jugendliche und Schulklassen, Tourist:innen, kulturinteressierte Öffentlichkeit, Bewohner:innen Lübecks und des Umlandes
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 45.000 €
Finanzierung	offen (4.491)
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.491 – Bereich Archäologie und Denkmalpflege
Erfolgskriterien	• klare Beteiligung und Kooperation von bzw. mit Bauherren und anderen Stakeholdern • effektive öffentliche Zugänglichkeit, Führung und moderne Vermittlung, Zeigen von Originalfunden, Beschilderung (Waldhusener Forst, Alt Lübeck und weitere zugängliche Bodendenkmale) • finanzielle Unterstützung
Sachstand	TM 11a: In Arbeit, wird sukzessive fortgeschrieben. TM 11b: Ein initiales Didaktikkonzept zur Erlebbarkeit der Keller wurde ausgearbeitet und befindet sich in der Umsetzungsphase. Ein übergreifendes Gesamtkonzept befindet sich in Arbeit. TM 11c: Der naturkundlich-historische-archäologische Wanderweg im Waldhusener Forst ist 2020 neu beschildert worden. In 2023 war der Wanderweg in einem Filmprojekt bei den Nordischen Filmtagen Lübeck vertreten und ist auf der Smart City Plattform veröffentlicht.

Nr. 35	**Entwicklung eines kulturwirtschaftlichen Startup-Clusters (CulturHUB)**
Erläuterung	In der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass die kultur- und kreativwirtschaftlichen Potenziale der Kulturakteur:innen derzeit nur sehr partiell weiterentwickelt werden. Um diese Potenziale zu nutzen, bedarf es neben der künstlerischen Kulturförderung auch einer wirtschaftlichen Kulturförderung. Diese soll eine grundlegende und strukturierte Unterstützung bei der Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Potenziale neuentwickelter künstlerischer und kultureller Projekte/Formate zu existenzsichernden Geschäftsmodellen zum Ziel haben. Diese spezifische Leerstelle in der kulturellen Förderung wurde in der beteiligungsorientierten Bedarfsanalyse deutlich. Um den Bedarf zu decken, ist in einem ersten Schritt die Konzepterstellung für ein kulturwirtschaftliches Startup-Cluster (CulturHUB) zu empfehlen.
Ziele	1. Stärkung der kulturwirtschaftlichen Gründungsinitiativen 2. Unterstützung bei der Skalierung neu entwickelter kultureller Projekte und Formate
Teilmaßnahmen	a) Konzeptentwicklung und externe Vergabe b) Beratung in der Bürgerschaft
Adressat:innen	kulturelle Gründungsinteressierte und Gründer:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 25.000 €
Finanzierung	offen (FB2 – Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH)
Priorität	niedrig
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Bericht in der Bürgerschaft
Sachstand	/

Nr. 36	**Stärkung der Diversität am Theater Lübeck in Bezug auf Zuschauer:innen und Mitarbeiter:innen**
Erläuterung	Das Theater Lübeck ist eine öffentliche Kulturinstitution und möchte eine Einrichtung von allen, mit allen und für alle sein. Vielfalt birgt große Innovationskraft, dies gilt auch für die Kultur. Dieses Leitbild möchte das Theater Lübeck leben und in die Gesellschaft tragen.
Ziele	1. Sichtbar- und Erfahrbarmachung der Diversität der Stadtgesellschaft im Programm, im Publikum und im eigenen Personal
Teilmaßnahmen	a) Stellenbesetzung einer „Projektleitung Diversität“ für zunächst zwei Jahre b) Evaluierung IST-Zustände c) Entwicklung Maßnahmen zur Zielerreichung
Adressat:innen	Theaterpublikum und alle Bürger:innen der Hansestadt Lübeck, Personal des Theater Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	2025-2026 jährlich: 70.000 € (52.000 € Personalstelle + 18.000 € Schulungen) 2027-2029 jährlich: 18.000 €
Finanzierung	offen (FB4 – Theater Lübeck gGmbH)
Priorität	niedrig
Umsetzungszeitraum	2025-2029
Beteiligte	Theater Lübeck gGmbH
Erfolgskriterien	• bis 2029 Umsetzung der formulierten Diversitäts-Maßnahmen im Personal, im Programm und weiteren Veranstaltungen
Sachstand	Aktueller Stand (März 2023): Das Theater Lübeck hat intern bereits diverse Gespräche geführt/erste Ideen entwickelt hinsichtlich einer inhaltlichen Ausrichtung der neu zu schaffenden Stelle und sich in diesem Zusammenhang auch fundiert über bereits erfolgreich implementierte Diversitätsstellen an anderen Theatern informiert.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13416
öffentlich

Lübeck, 25.06.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

5. Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.07.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.10.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.10.2024	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
14.10.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der 5. RNVP der Hansestadt Lübeck (2024-2028) wird beschlossen und somit der mittelfristige Rahmen für die Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV in Lübeck festgelegt.

Dazu wird der Bürgermeister beauftragt,
1. das neue ITF-Konzept gemäß den Vorgaben des 5. RNVP für den Busverkehr umzusetzen,
2. jährlich anlässlich der Haushaltsberatungen über den Fortschritt zu berichten,
3. ein Konzept für die Bedienung in der Nachtverkehrszeit zu erstellen, welches sich z. B. am Schichtbetrieb in Gewerbegebieten orientiert.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.010 Controlling FB 1	zustimmend
2.020 Controlling FB 2	zustimmend
3.030 Controlling FB 3	zustimmend
4.040 Controlling FB 4	zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	zustimmend
5.691 Lübeck Port Authority	zustimmend
Stadtwerke Lübeck Mobil	zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	X	Ja
		Nein- Begründung:

	Verschiedene Interessensvertretungen von Kindern und Jugendlichen sind im Rahmen der TÖB-Beteiligung zum 5. RNVP angehört worden.

Die Maßnahme ist:	[ ] neu [ ] freiwillig [X] vorgeschrieben durch: §5 ÖPNVG SH
Finanzielle Auswirkungen:	[ ] Ja (Anlage 1) [X] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ] Nein [X] Ja – Begründung: Durch Anpassung und Optimierung des straßengebundenen ÖPNV wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende geleistet der Fahrten reduziert und trotzdem mehr Bürger:innen zur Nutzung animieren kann.
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Anlass und Verfahren

Der Regionale Nahverkehrsplan ist gemäß ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein turnusmäßig alle fünf Jahre fortzuschreiben. Der vorherige, 4. Regionale Nahverkehrsplan wurde im Jahr 2018 beschlossen, sodass im Jahr 2024 der Beschluss des folgenden Planwerks notwendig ist.

Die Hansestadt Lübeck hat sich entschieden, den 4. RNVP zum Teil fortzuschreiben, aber in einem Kernpunkt auch komplett neu zu entwickeln, nämlich dem Busliniennetz. Es soll hierdurch der Weg frei gemacht werden für fundamentale Verbesserungen im ÖPNV, denn das Mobilitätsverhalten in Lübeck ist derzeit noch geprägt von einem hohen Anteil des Autoverkehrs. Dies hat teils negative Folgewirkungen in Bezug auf den CO_2-Ausstoß oder eine starke Belastung der Wohnquartiere durch den ruhenden Verkehr. Um hier eine Verkehrswende zu erreichen, muss Lübeck verstärkte Anstrengungen unternehmen, um den Umweltverbund zu befördern. Dies soll insbesondere durch sogenannte „Pull-Maßnahmen“ erfolgen – also Maßnahmen, die durch verbesserte Angebote Menschen dazu bewegen, den Umweltverbund stärker als bisher zu nutzen. Dazu wurden in letzten Jahren bereits erste Schritte umgesetzt, wie z.B. die Anbindung des Bahnhaltepunktes Moisling, die Einführung des „Lübeck-Takts“ auf einigen ausgewählten Hauptrelationen oder die Angebotserweiterung der Linie 40 entlang der Lübecker Bucht.

In der VO 2020 / 09617 sowie der VO 2021 / 10558-08-01 wurden für den 5. RNVP folgende Rahmenbedingungen in einem Grundlagenbeschluss gestellt:

- den Modal Split für ÖPNV gemäß Grundlagenbeschluss für den Verkehrsentwicklungsplan von derzeit 11 % auf 20 % zu erhöhen und damit die Verkehrswende in Lübeck voranzubringen
- Einrichtung von 10-Min.-Taktachsen auf den wichtigsten Buskorridoren, auch durch Überlagerung mehrere Linien („Lübeck-Takt“)
- Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) einschließlich Fahrplansymmetrie und optimierter Anbindung an Busknoten und Bahnhaltepunkten

Das im Rahmen des RNVP erstellte neue Busnetz soll zudem Eingang in den neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) finden, der ein integriertes Zielkonzept für alle Verkehrsträger darstellt und derzeit ebenfalls erstellt wird. Ein ITF hat aufgrund der Anschlussbeziehungen erhöhte Anforderungen an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Im Rahmen des VEP wird daher das Thema Busbeschleunigung (Ampelschaltungen, Busspuren, etc.) eine wichtige Rolle einnehmen. Das Thema ist zwingend im Abgleich mit den Anforderungen aller anderen Verkehrsträger zu betrachten.

Der hier zu beschließende RNVP legt qualitative und quantitative Vorgaben fest, die bei der Erbringung der Beförderungsleistungen durch die in Lübeck tätigen Busunternehmen einzuhalten sind. Dies sind beispielsweise:

- Verkehrspolitische Ziele der Hansestadt Lübeck, sowie Ziele und Grundsätze nach § 1 ÖPNVG SH sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung von Arbeits- und Ausbildungsstätten im Sinne von § 1 Abs. 3 ÖPNVG SH,
- Angaben zum Bestand des gesamten ÖPNV-Systems, Fahrgastaufkommen und Verkehrsunternehmen, sowie zur zukünftigen Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit allen übrigen Verkehren,
- Aussagen zur Entwicklung des zukünftigen Fahrgastaufkommens
- Aussagen zu zukünftigen Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Fahrpläne, Linienführungen, Serviceleistungen, Tarifstrukturen und Barrierefreiheit,
- Angaben zur Investitionsplanung und zum Finanzierungsrahmen,
- Aussagen zur Organisation,

Für die Erstellung des RNVP wurde ein Planendenkonsortium, bestehend aus den Büros Ramboll, GGR und Urbanus beauftragt. Aufgabe ist es, neben dem eigentlichen RNVP auch ein Busnetz mit Fahrplan zu entwickeln, das nachweist, dass die quantitativen und qualitativen Vorgaben aus dem neuen RNVP auch umsetzbar sind.

Der RNVP wird in einem formalisierten Verfahren erstellt. Dazu gehört auch die sog. TÖB-Beteiligung (Träger öffentlicher Belange). Dadurch konnten sich alle relevanten Akteure und Gruppierungen inhaltlich einbringen.

<u>Angebotskonzept und neues Busliniennetz</u>

Im 5. RNVP wird das vorgesehene Angebot auf zwei Ebenen beschrieben. Zum einen enthält der RNVP eine „klassische“ Einteilung der Bedienungs- und Taktvorgaben für die einzelnen Verkehrszeiten und Quartierstypen. Diese ist ein zentraler Beschlusspunkt des Nahverkehrsplans und Grundlage für die weitere Planung.

In einem knapp zwei Jahre dauernden Prozess konnten die Planungsbüros gemeinsam mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und Vertreter:innen von SWL Mobil einen Zielplan für einen neu aufgestellten ÖPNV in Lübeck herausarbeiten. Die verschiedenen Planungsideen konnten dabei mit dem neuen Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck auf ihre verkehrliche Wirkung geprüft werden, sodass nur solche Maßnahmen Eingang gefunden haben, die ein möglichst großes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Das neue Busliniennetz ist als Integraler Taktfahrplan (ITF) ausgeführt, das heißt, dass die Buslinien systematisch miteinander und insbesondere auch mit dem SPNV-Netz an den

Bahnhaltepunkten verknüpft werden. Das Busliniennetz, das bisher fast ausschließlich radial (also auf die Innenstadt zulaufend) organisiert war, wird um mehr Tangentialverbindungen ergänzt, um direkte Fahrten zwischen den Stadtbezirken zu ermöglichen.

Die Kernverbindungen auf den Hauptachsen werden montags bis freitags (ca. 6 bis 20 Uhr) in einem 10-Minuten-Takt betrieben, hierunter auch die völlig neue Tangentialverbindung zwischen Kaufhof und UKSH. Dort, wo sich mehrere Hauptachsen überlagern, wird ein 5-Minuten-Takt angeboten. Die neuen Linienverläufe werden auch im Abendverkehr (ab ca. 20 Uhr) beibehalten, dann aber in einem an die Nachfrage und die o. g. Bedienungskriterien angepassten Fahrplan.

Einen Überblick über die Fahrthäufigkeiten auf den verschiedenen Streckenabschnitten bietet Abbildung 1. Eine Auflistung von Verbesserungen sowie auch dem Abbau von identifizierten Überangeboten enthält die Tabelle am Ende des Dokuments.

Das neue Netz zeichnet sich durch folgende Parameter aus:

- Zahlreiche Angebotsverbesserungen in Bezug auf Relationen und Taktung (siehe Tabelle am Ende des Dokuments)
- Einem Leitungszuwachs (=zusätzliche Busfahrten) von 11,3 % in der Hauptverkehrszeit steht ein zu erwartender Fahrgastzuwachs von 10,0 % gegenüber. Dieses Verhältnis ist sehr positiv zu bewerten. Üblicherweise wird pro 1% Leistungszuwachs nur ein Fahrgastzuwachs von 0,3% erreicht.
- Aufgrund der jeweils geringeren Basis fallen die prozentualen Leistungszuwächse in der Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeit deutlich höher aus: Abends liegen diese je nach Wochentag zwischen bei 18 und bis 30 %, an Samstagen bei 16,8 %, und an Sonntagen 12,1 %.

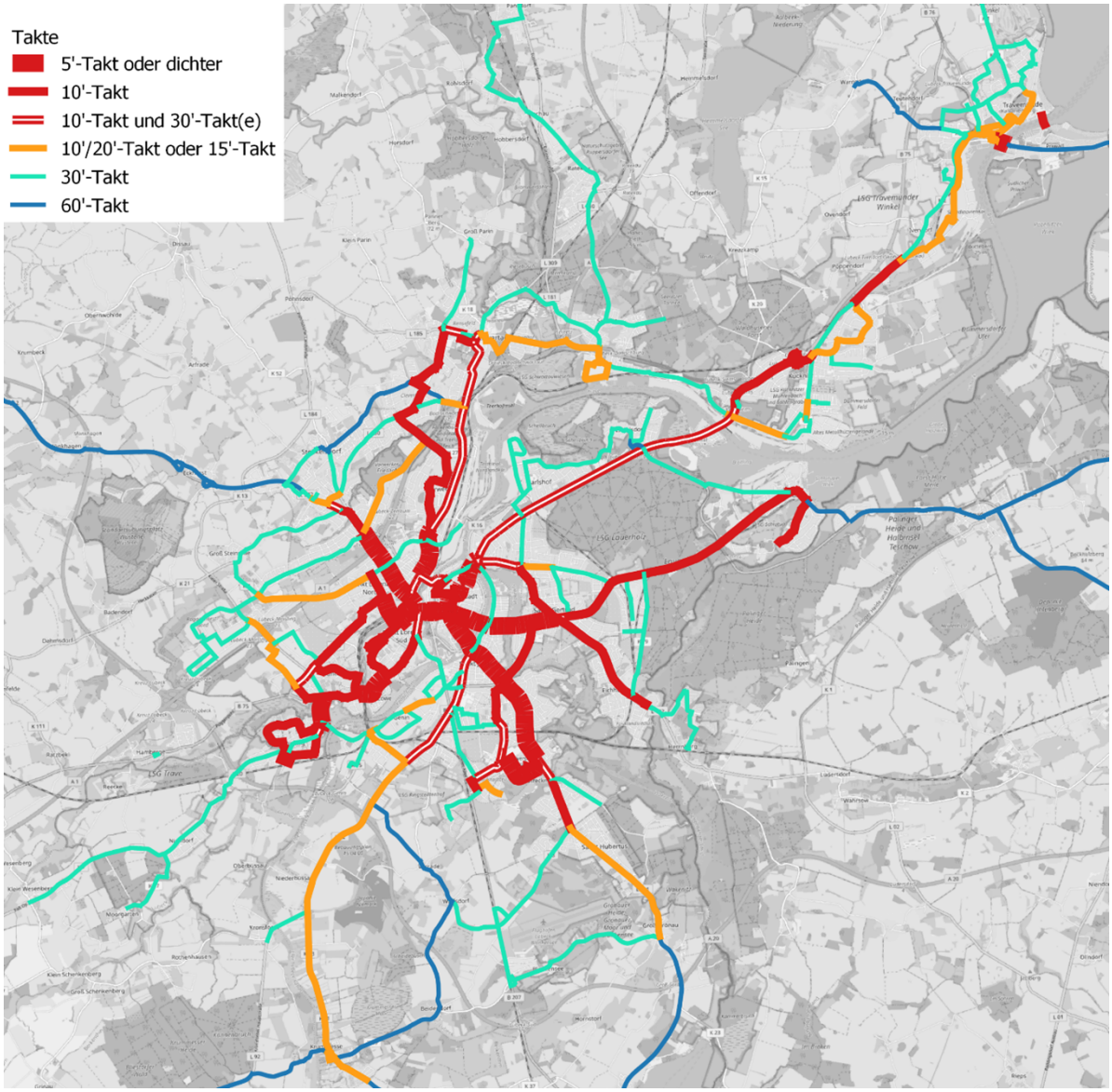


Abb. 1: Zukünftige Taktung auf den verschiedenen Busachsen zur Hauptverkehrszeit (Mo-Fr 6-20 Uhr)

Langfristige Ausgestaltung der Nachtverkehre

Das Angebot im Abendverkehr gemäß 5. RNVP endet – ähnlich wie im heutigen Fahrplan – mit letzten Abfahrten aus der Stadt heraus um ca. 0:30 Uhr. Der anschließende Zeitraum bis zum Betriebsbeginn am folgenden Tag ist als Nachtverkehrszeit definiert. Der 5. RNVP sieht hier zumindest an den Wochenendnächten ein Angebot vor, das die Kernbereiche erschließt.

Derzeit wird der Nachtverkehr durch das On-Demand-Angebot Lümo der SWL Mobil erbracht, das aus einem Förderprogramm des Bundes getragen wird, wobei die Förderung im Jahr 2026 ausläuft.

Der 5. RNVP lässt offen, ob eine Anbindung in der Nachtverkehrszeit über Linienverkehre oder gemeinsam mit flexiblen Bedienformen wie Lümo erfolgt. Letzteres stellt keine kommunale Pflichtaufgabe dar. Um diese Entscheidung zu treffen, soll ein separates Konzept für die Erschließung in der Nachtverkehrszeit ab 2026 durch die Verwaltung erstellt werden.

Weitere Inhalte des RNVP

Schlaglichtartig sollen an dieser Stelle weitere zentrale Inhalte des 5. RNVP dargestellt werden.

- Das Qualitätskonzept enthält verschiedene Vorgaben rund um den Busverkehr und beruht überwiegend auf den Festlegungen des 4. RNVP. Es sind weitere Schritte zur Erhöhung der Zuverlässigkeit des Angebots vorgesehen, die in einem systematisch miteinander verknüpften Busnetz gegeben sein muss.
- Der weitere barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen ist voranzutreiben. In der Hansestadt Lübeck sollen – außer dort, wo Busbuchten zwingend notwendig sind – nur noch Fahrbahnrandhaltestellen oder Kaphaltestellen (an den Fahrbahnrand herangezogene Haltestellen) gebaut werden.
- Der Regionalverkehr, der in Aufgabenträgerschaft der benachbarten Kreise liegt, soll das Stadtbusnetz als „Schnellbusnetz“ ergänzen, wozu eine verbesserte Koordinierung und ggf. Leistungsausweitung an dieser Stelle notwendig sind.

Umsetzung

Die Umsetzung des 5. RNVP wird nicht von heute auf morgen erfolgen können. Für die Erbringung der Mehrleistung benötigt es zusätzliches Fahrpersonal und die Beschaffung von Fahrzeugen. Hier kann unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht vorausgesetzt werden, dass dies kurzfristig umgesetzt werden kann. Es bedarf zudem eine Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) auf Grund der angepassten Leistungs- und Qualitätsvorgaben im 5. RNVP. Der öDA regelt die Vorgaben der HL, wie und welche Verkehrsleistungen durch SWL Mobil zu erbringen sind. Auch sind punktuell Infrastrukturen herzurichten, wie z. B. der Neu- und Ausbau von Haltestellen und Wendemöglichkeiten. Ebenfalls bedarf die Umsetzung bei SWL Mobil erheblicher Anstrengungen, da der Bestand an Fahrpersonal und Fahrzeugen zu erweitern ist. Daneben muss die Betriebsinfrastruktur angepasst und erweitert werden.

Die Umsetzung wird so eingetaktet, dass diese nicht durch bereits geplante, längerfristige Baustellen in Frage gestellt wird. Beispielsweise ist eine fertig sanierte Mühlentorbrücke von großer Bedeutung, um in einem ITF Anschlussbeziehungen gewährleisten zu können.
Der Beschluss des 5. RNVP ist daher das grundsätzliche Signal an ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil, wesentliche Schritte zur Umsetzung eines ITF in Gang zu setzen. Insbesondere solche Maßnahmen, die keine zusätzlichen Ressourcen benötigen, sollen möglichst schon zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2024 umgesetzt werden. Dazu gehören z. B. die Ausweitung des „Lübeck-Takt“ auf weitere Strecken, die dann einen 10-Minuten-Takt erhalten.

Ein Umsetzungsplan ist im Dokument zum RNVP unter Kapitel 8.5 zu finden.

Kosten

Zunächst wurden für die vorgelagerte politische Diskussion während des Aufstellungsprozesses durch den Aufgabenträger die Kosten geschätzt, indem vorliegende Kostensätze für Fahrplanstunden und Fahrplankilometer zwischen altem und neuen Fahrplan in Differenz gesetzt wurden. Hier wurden Mehrkosten von 10,5 Mio € / a ermittelt. Für diese Vorlage wurde diese Kostenschätzung seitens SWL Mobil überprüft und um Kosten für den Fahrzeugerwerb mit ausschließlichem und ungefördertem E-Bus-Anteil und zu erwartenden Kostensteigerungen, u. a. bei den Personalkosten, ergänzt. Die Mehrkosten belaufen sich demnach auf **12,1 Mio € / a**.

Zudem erklärt SWL Mobil, dass für eine vollständige Umsetzung des ITF eine Ausweitung des Fuhrparks um weitere 25 Fahrzeuge sowie zusätzliche Wartungs- und Abstellkapazitäten notwendig sind. Das Verkehrsunternehmen kalkuliert die Kosten für einen neuen Betriebshof mit ca. 35 Mio. €. Diese Kosten sind nicht in die Kalkulation eingeflossen, da die die Kosten nicht alleinig der Erweiterung der Fahrzeugflotte aufgrund des 5. RNVP zuzurechnen sind. Die Umstellung auf eine E-Bus-Flotte macht – insbesondere für die LVG – ohnehin Investitionen in einen erneuerten Betriebshof erforderlich, der spätestens ab 2035 bereitstehen muss.

Der 5. RNVP stellt einen Rahmenplan dar. Dieser soll sukzessiv gemäß dem aufgeführten Umsetzungsplan und im aufgeführten Kostenrahmen umgesetzt werden. Es wird jährlich über den Umsetzungsstand zur jeweiligen Haushaltssitzung der Bürgerschaft berichtet. Die erforderlichen Finanzierungsmittel werden entsprechend dem Fortschritt zum Haushalt angemeldet.

Trotz der höheren Kosten ist die Einführung eines ITF alternativlos, um erhebliche Fahrgastpotentiale heben zu können.

Die Erweiterung des Busverkehrs wird dabei nicht nur Kosten verursachen. Durch die Steigerung der Fahrgastzahlen kann auch eine Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen erwartet werden. Eine seriöse Abschätzung ist allerdings nicht möglich, da hier diverse Faktoren mit hineinspielen, z. B. das Verhältnis von Nutzer:innen mit Zeitkarten gegenüber Gelegenheitsnutzer:innen mit Einzelfahrscheinen.

Dabei erschwert auch das Deutschlandticket eine Ermittlung erheblich. Zum einen ist unklar, wie sich der Preis für das Ticket in Zukunft entwickeln wird. Zum anderen gibt es noch keinen abgestimmten Modus für eine langfristige Einnahmeaufteilung, d. h. wie die Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket bei den verschiedenen Verkehrsunternehmen und –verbünden auf die Erbringer der Verkehrsleistung verteilt werden. Um dem geäußerten Wunsch der Politik nachzukommen, dennoch einen Orientierungswert einzubringen, werden stark vereinfacht die derzeitigen Einnahmen aus Ticketverkäufen (Jahr 2022, vor Einführung des Deutschlandtickets aber unter Pandemiebedingungen) von ca. 22 Mio. € zugrunde gelegt. Bei einem Anstieg der Nachfrage um 10 % könnte man Mehreinnahmen von gut 2 Mio. € vermuten. Dies darf angesichts der Unwägbarkeiten nur als sehr grober und hypothetischer Orientierungswert verstanden werden und sollte nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.

Zusammenspiel 5. RNVP, „Verkehrswendeszenario“ (VO/2024/13415) und Potenzialanalyse Straßenbahn (VO/2024/13418)

Werden mit dem 5. RNVP die Ziele die Ziele für den Busverkehr in Lübeck erreicht? Insgesamt kann das neu entwickelte Busnetz spürbar mehr Nachfrage von 10 % in der Hauptverkehrszeit generieren. Für die Schwachverkehrszeiten liegt derzeit kein entsprechender Nachfragewert vor, da am Wochenende z. B. deutlich mehr Freizeitverkehr stattfindet, den das Verkehrsmodell nicht modellieren kann. Angesichts der relativ hohen Angebotssteigerung in den Schwachverkehrszeiten dürfte die Nachfragesteigerung hier höher ausfallen als zur Hauptverkehrszeit.

Dennoch handelt es sich bei dem Zielwert eines ÖPNV-Modal-Split-Anteils von 20 % um eine sehr ambitionierte Vorgabe, die durch das neue Netz des 5. RNVP bei weitem noch nicht erreicht werden kann. Eine zehnprozentige Steigerung bei einem derzeitigen Modal-Split-Anteil von 11 % wird zu einer Steigerung des Modal Split-Anteils von 1-2 Prozentpunkten führen. Dieser Wert wirkt gering, ist aber in Relation zu allen Verkehrsträgern zu bewerten. Zudem ändert sich der Modal-Split erfahrungsgemäß im zeitlichen Verlauf nur sehr träge. Insofern ist dieser Wert fachlich durchaus positiv zu werten.

Im Zuge des 5. RNVP wurde die Erstellung eines sog. „Verkehrswendeszenarios“ mitbeauftragt. Dieses soll aufzeigen, welche Maßnahmen im Busverkehr erforderlich sind, um die 20 %-Zielmarke für den Modal Split zu erreichen – bzw. ob dies mit einem reinen Busverkehrssystem überhaupt möglich ist.

Die Potenzialanalyse zur Straßenbahn stellt ein Teilgutachten des VEPs dar und wurde ebenfalls parallel bearbeitet.

Der 5. RNVP ist ein Stück weit unabhängig von den beiden anderen Gutachten zu bewerten, da dieser die mittelfristigen, konkreten Maßnahmen für den ÖPNV beinhaltet. Erst für die

langfristige Entwicklung zeigen das Verkehrswendeszenario und das Stadtbahngutachten alternative Wege auf, wie eine weitere Stärkung des ÖPNV in Lübeck erfolgen kann.

Angebots**verbesserungen** des neuen Busnetzes im Überblick:

Verbesserte Relationen

- Direktverbindung Travemünde – Kücknitz – Innenstadt – Campus (Mo-Fr ab Solmitzstraße im 10‘-Takt)
- Direktverbindung Kaufhof – Campus über Wallbrechtstraße (Mo-Fr im 10‘-Takt)
- Direktverbindung Moisling – Sana Kliniken – Campus
- Direktverbindung Krummesse/Vorrade – Flughafen – Campus
- Direktverbindung Flughafen – Blankensee – Groß Grönau – Campus – Innenstadt
- Direktverbindung Estlandring – Innenstadt
- Direktverbindung Bad Schwartau – Schwartauer Landstraße – Innenstadt über Marienbrücke (Mo-Fr im 10‘-Takt)
- Optimaler Umstieg an der Kreuzwegbrücke zwischen Bussen Richtung Schlutup und Kücknitz – Travemünde
- Israelsdorf – Karlshof – Innenstadt beschleunigt durch direkte Führung über Burgfeld
- Schlutup – Innenstadt beschleunigt durch direkte Führung über Wahmstraße
- Optimaler Umstieg am Bf. Hochschulstadtteil zwischen Bahnen in beiden Richtungen und Bussen Richtung Campus – Kaufhof
- Optimaler Umstieg am Bf. Flughafen zwischen Bahnen in Richtung Ratzeburg und Bussen Richtung Krummesse, Blankensee – Groß Grönau und St. Hubertus – Campus
- Direktbus Campus – Hbf weiter zum Quartier Brolingplatz und Innovationszentrum Einsiedelstraße
- Optimaler Umstieg am Bauernweg aus allen Richtungen (Schönböcken, Dornbreite, Groß Steinrade, Roggenhorst, Citti-Park/Buntekuh/Moisling)
- Optimale Umstiege am Bf. Dänischburg/IKEA zwischen Bahnen in beide Richtungen und Bussen Richtung Bad Schwartau und Sereetz Am Rugenberg

Verbesserte Taktungen

Hauptverkehrszeit (Mo-Fr, 6-20 Uhr)	Abendverkehr (täglich ab ca. 20 Uhr)	Samstag	Sonntag
• Ortsbus Travemünde (30‘-Takt) • Kücknitz Solmitzstraße – Innenstadt (10‘-Takt) • Niels-Bohr-Ring – Kaufhof (30‘-Takt) • Kaufhof – Innenstadt (5‘-Takt) • Schlutup – Kaufhof – Innenstadt (10‘-Takt) • Herrnburg – Innenstadt (30‘-Takt) • UKSH – Ratzeburger Allee – Innenstadt (10‘-Takt, ab Fahlenkampsweg 5‘-Takt) • Bornkamp – Campus – Kaufhof (30‘-Takt, ab Hochschulstadtteil 10‘-Takt) • Krummesse – Kronsforder Allee – Innenstadt (15‘-Takt incl. Regionalbus, ab Vorrader Straße 10‘-Takt) • Moisling Brüder-Grimm-Ring – Innenstadt (10‘-Takt) • Moislinger Mühlenweg – Hamburger Straße – Innenstadt (10‘-Takt) • Bauernweg – Schönböcken – Innenstadt (10‘/20‘-Takt, ab Artlenburger Straße 10‘-	• Ortsbus Travemünde (60‘-Takt) • Kücknitz Solmitzstraße – Kücknitz Roter Hahn (30‘-Takt) • Kücknitz Silberstraße - Innenstadt (30‘-Takt) • Kaufhof – Marliring – Heiligen-Geist-Kamp (30‘-Takt) • Fahlenkampsweg – Innenstadt (15‘-Takt) • Bornkamp – Universität (30‘-Takt) • Flughafen – Wulfsdorf – Vorrade (60‘-Takt) • Kronsforde – Innenstadt (60‘-Takt, ab Schleusenstraße 30‘-Takt) • Bahnhof Moisling – Genin – Innenstadt (60‘-Takt) • Artlenburger Straße – Innenstadt (30‘-Takt) • Kurzer Weg – Innenstadt (15‘-Takt) • Tremser Teich – Innenstadt über Müh-	• Ortsbus Travemünde (30‘-Takt) • Warnsdorf – Priwall (60‘-Takt) • Kücknitz Roter Hahn – Ivendorf – Travemünde (30‘-Takt) • Kücknitz Solmitzstraße – Hirtenbergweg (30‘-Takt) • Seelandstraße – Silberstraße (30‘-Takt) • Schlutup – Wesloer Brücke (10‘-20‘-Takt oder 15‘-Takt) • Grillenweg – UKSH (30‘-Takt) • Sudetenstraße – Sana-Kliniken (30‘-Takt) • Bornkamp – Universität (30‘-Takt) • UKSH – Fahlenkampsweg (acht Fahrten/Stunde) • Flughafen – Wulsdorf – Vorrade (60‘-Takt) • Kronsforde – Innenstadt (60‘-Takt) • Moisling – CITTI-Park	• Ortsbus Travemünde (60‘-Takt) • Warnsdorf – Priwall (120‘-Takt) • Kücknitz Solmitzstraße – Kücknitz Roter Hahn (30‘-Takt) • Kücknitz Silberstraße - Innenstadt (30‘-Takt) • Kaufhof – Marliring – Heiligen-Geist-Kamp (30‘-Takt) • Kaufhof – Moltkestraße – Innenstadt (15‘-Takt) • Bornkamp – Universität (30‘-Takt) • Flughafen – Wulfsdorf – Vorrade (60‘-Takt) • Artlenburger Straße – Innenstadt (30‘-Takt) • Kurzer Weg – Innenstadt (15‘-Takt)

Takt) • Stockelsdorf – Fackenburger Allee – Innenstadt (10‘-Takt, ab Kurzer Weg 5‘-Takt) • Bad Schwartau – Schwartauer Landstraße – Innenstadt (10‘-Takt) • Bad Schwartau – Cleverbrück – Vorwerk – Hbf – Innenstadt (10‘-Takt) • Bad Schwartau ZOB – Bad Schwartau Bf. – Bf. Dänischburg/IKEA (15‘-Takt)	lenbrücke (30‘-Takt)	(30‘-Takt) • CITTI-Park – Bauernweg (30‘-Takt) • Artlenburger Straße – Innenstadt (10‘-20‘-Takt oder 15‘-Takt) • Kurzer Weg – Innenstadt (acht Fahrten/Stunde) • Tremser Teich – Karlstraße (10‘-20‘-Takt oder 15‘-Takt)	

Verschlechterungen des bisherigen Busnetzes im Überblick:

(Hinweis: Es handelt sich bei den Verschlechterungen überwiegend um den Abbau von relativen Überangeboten)

Durch geänderte Linienwege nicht mehr bediente Haltestellen:

- Achatweg (heute Linie 4)
- Am Schwarzen Berg (heute Linie 3)
- Am Teufelsmoor (heute Linie 3)
- Brunshorster Weg (heute Linie 3)
- Eric-Warburg-Brücke (heute Linie 8)
- Kalkhorster Weg (heute Linie 3)
- Neue Hafenstraße (heute Linie 8)
- Süderstraße (heute Linie 3)
- Türkisweg (heute Linie 4)
- Utechter Weg (heute Linie 3)

Verschlechterte Taktungen

Hauptverkehrszeit (Mo-Fr, 6-20 Uhr)	Abendverkehr (täglich ab ca. 20 Uhr)	Samstag	Sonntag
• Siems/Kieselgrund – Innenstadt (30‘-Takt) • Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße – Wesloer Brücke (30‘-Takt)	• Skandinavienkai (60‘-Takt) • Gustav-Radbruch-Platz – Gothmund (Umstieg in Innenstadt erforderlich) • Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße – Wesloer Brücke (Umstieg in Innenstadt erforderlich) • Gustav-Radbruch-Platz – Blanckstraße (kein Angebot) • Sana-Kliniken – Maria-Goeppert-Straße (kein Angebot)	• Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße – Wesloer Brücke (30‘-Takt) • Sana-Kliniken – Maria-Goeppert-Straße (kein Angebot)	• Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße – Wesloer Brücke (Umstieg in Innenstadt erforderlich) • Gustav-Radbruch-Platz – Blanckstraße (kein Angebot) • UKSH – Mönkhofer Weg – Innenstadt (30‘-Takt) • Sana-Kliniken – Maria-Goeppert-Straße (kein Angebot) • Buntekuh – Kolberger Platz – Innenstadt (30‘-Takt)

Anlagen:

Anlage 1: 5. Regionaler Nahverkehrsplan
Anlage 2: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange
Anlage 3: Lübeck Linienkarte

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

5. RNVP Hansestadt Lübeck

5. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

Für den Zeitraum 2024 – 2028

Beschlussversion

5. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

Auftraggeberin

Hansestadt LÜBECK
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 10-12
23552 Lübeck

Bearbeiter:
Oliver Bahr, Hansestadt Lübeck
Alexander Stäwen, Hansestadt Lübeck
Michael Stödter, Hansestadt Lübeck
Tobias Zschoche, Hansestadt Lübeck

Auftragnehmerin

Bearbeiter:innen:
Gerald Hamöller, Ramboll Deutschland GmbH
Dr. Hauke Juranek, Ramboll Deutschland GmbH
Ann-Kathrin Kuppe, Ramboll Deutschland GmbH
Carl-Linus Aue, Ramboll, Deutschland GmbH
Ben-Thure von Lueder, Gertz Gutsche Rümenapp - Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Stefan Luft, urbanus GrB

Lübeck, 14.06.2024

Abbildungsverzeichnis 7

Tabellenverzeichnis 9

Abkürzungsverzeichnis 11

1. Zusammenfassung 13

2. Einleitung 18

3. Politische Zielstellungen sowie Rahmenbedingungen 19
3.1 Übersicht der wesentlichen Veränderungen zum 4. RNVP 19
3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben 19
3.3 Verkehrspolitische Zielsetzungen 21
3.3.1 Rechtliche Grundsätze 21
3.3.2 Landesplanung und Landesnahverkehrsplanung 23
3.3.3 Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz 27
3.4 Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck 30

4. Standortbestimmung und Marktanalyse 34
4.1 Bilanz des 4. RNVP 34
4.2 Strukturdaten 42
4.2.1 Verwaltungsstruktur Hansestadt Lübeck 42
4.2.2 Zentralörtliche Gliederung 43
4.2.3 Raum- und Siedlungsstruktur 44
4.2.4 Bevölkerungsentwicklung 44
4.2.5 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit 47
4.2.6 Bestand und Entwicklung von Schulen und Schüler:innenzahlen 48
4.2.7 Arbeitsmarkt und Verkehrsverflechtungen Pendelnder 51
4.2.8 Ziele im Einkaufs- und Versorgungsverkehr 54
4.2.9 Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung 56
4.3 Entwicklung des Mobilitätsbedarfs 60
4.3.1 Marktdurchdringung, Modal Split-Anteil, ÖPNV-Angebotsqualität aus Fahrgastsicht und Vergleich mit benachbarten Oberzentren 60
4.3.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) 64

5. Ist-Situation und Entwicklung des ÖPNV 67
5.1 ÖPNV-Angebot und öffentliche Mobilitätsangebote 67
5.1.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 67

5.1.2 Verkehrsangebot im Fernbusverkehr ... 67
5.1.3 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ... 68
5.1.4 Verkehrsangebot und Betriebsformen im übrigen ÖPNV ... 69
5.2 Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen ... 78
5.2.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur ... 78
5.2.2 Zugangsstellen zum Schienenverkehr ... 80
5.2.3 Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV (Haltestellen) ... 82
5.2.4 Dynamische Fahrgastinformation ... 86
5.2.5 Verkehrsablauf des ÖPNV und Infrastruktur zur Busbeschleunigung ... 88
5.2.6 Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV ... 90
5.3 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing ... 91
5.3.1 Tarife ... 91
5.3.2 Vertrieb ... 94
5.3.3 Fahrgastinformation ... 94
5.3.4 Kundenservice und Marketing ... 96

6. Angebotskonzept: Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung ... 99
6.1 Erschließungsqualität ... 99
6.2 Angebotsqualität ... 100
6.3 ITF-Planungsansatz ... 103
6.4 Hauptachsen ... 103
6.5 Tangentialachsen ... 107
6.6 Neue Angebote im Linienverkehr ... 107
6.7 Anschlussknoten ... 107
6.8 Flexible Bedienformen ... 109
6.9 Einbindung des Regionalverkehrs ... 109
6.10 Verknüpfung Bahn-Bus ... 111
6.11 Verknüpfung Bus-Bus ... 112
6.12 Erforderliche Infrastrukturanpassungen ... 113
6.12.1 Neue Haltestellen ... 113
6.12.2 Umbau von Haltestellen ... 114
6.12.3 Straßenausbau für den Linienverkehr ... 115
6.12.4 Anpassung der Infrastruktur auf dem Gelände des UKSH ... 115
6.13 Anforderungen an den zukünftigen SPNV ... 115
6.14 Veranstaltungsverkehre ... 118

7. Qualitätskonzept ... 119
7.1 Anschlusssicherung und Vernetzungsqualität ... 119
7.1.1 Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen ... 120

7.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität ... 120
7.1.3 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad ... 121
7.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV ... 123
7.1.5 Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen ... 123
7.2 Qualität des Betriebsablaufs ... 125
7.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ... 125
7.2.2 Betriebssteuerung und Betriebshöfe ... 125
7.2.3 Betriebsnotwendige Infrastruktur ... 126
7.2.4 Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement ... 127
7.3 Dienstleistungsqualität ... 127
7.3.1 Zertifizierung der Dienstleistungsqualität ... 127
7.3.2 Qualitätsmanagement ... 127
7.4 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst ... 128
7.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV ... 129
7.6 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen ... 129
7.7 Anforderungen an die Fahrgastinformation, Service- und Marketingqualität ... 130
7.7.1 Fahrgastinformation ... 130
7.7.2 Service- und Marketingqualität ... 131
7.8 Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV ... 132
7.8.1 Rechtsgrundlagen ... 132
7.8.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit ... 134
7.8.3 Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen ... 140
7.9 Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz ... 142
7.10 Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur ... 145
7.11 Betrieb der Haltestelleninfrastruktur ... 149
7.12 ÖPNV-beschleunigende Maßnahmen / Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ... 150
7.12.1 Ausbau von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV ... 150
7.12.2 Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Busbeschleunigung ... 151
7.12.3 Flächenvorhaltung bei der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ... 154

8. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung ... 155
8.1 ÖPNV-Organisation und ÖPNV-Management ... 155
8.1.1 ÖPNV-Organisation ... 155
8.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation ... 155
8.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen ... 156

8.2.1 Form der Leistungsvergabe ... 156
8.2.2 Netzintegration der Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV (Linienbündel) ... 156
8.3 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung) ... 157
8.3.1 Nachweis der Betriebsqualität ... 157
8.3.2 Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch ... 157
8.3.3 Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten ... 158
8.3.4 Ergänzende Instrumente der Marktforschung ... 159
8.4 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierungsquellen des übrigen ÖPNV ... 159
8.5 Zusammenfassender Maßnahmenplan ... 160

9. Abstimmung und Beteiligungsverfahren ... 164
9.1 Online-Umfrage ... 164
9.2 Beteiligung zum RNVP-Entwurf ... 164

10. Literaturverzeichnis ... 166

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Gliederung des Landes in Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein 23
Abbildung 2 Anforderungen zum Umwelt- und Klimaschutz 31
Abbildung 3 Stadtteile und Stadtbezirke der Hansestadt Lübeck 43
Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck 2000 bis 2040 46
Abbildung 5 Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck 50
Abbildung 6 Zentren und Einzelhandelsstandorte Hansestadt Lübeck 55
Abbildung 7 Gesamtübersicht der Einzelhandelslagen in Bad Schwartau 56
Abbildung 8 Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck 57
Abbildung 9 Charakterisierung der Linienverkehre mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr 70
Abbildung 10 Fährverbindungen Hansestadt Lübeck 72
Abbildung 11 Lümo Fahrzeuge 73
Abbildung 12 Betriebsgebiet Lümo 74
Abbildung 13 Übergeordnete Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur Hansestadt Lübeck 80
Abbildung 14 Zugangsstellen zum Schienenverkehr Hansestadt Lübeck 82
Abbildung 15 Beispiel ZOB, Erneuerung von Fahrgastunterständen (Quelle: Aufnahme Ramboll) 83
Abbildung 16 Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit (Quelle: Aufnahme Ramboll) 83
Abbildung 17 Unterführung an der Haltestelle Jungborn (Quelle: Hansestadt Lübeck) 84
Abbildung 18 Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte (Quelle: Aufnahme Ramboll) 86
Abbildung 19 DFI-Anlagen in der Hansestadt Lübeck 87
Abbildung 20 Alternative Antriebstechnologien im Stadtverkehrseinsatz (Quelle: Aufnahme Ramboll) 91
Abbildung 21 Schleswig-Holstein-Tarif „Region Lübeck“ 93
Abbildung 22 Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Quelle: Aufnahme Ramboll) 95
Abbildung 23 Erforderliche Baumaßnahmen 105
Abbildung 24 Mindesttakte und Umsteigepunkte 106

Abbildung 25 Anordnung Bushaltepositionen am Bahnübergang möglichst dicht am Bahnsteig mit Haltestellenkaps, wenn der Bus nicht auf den Zug wartet (10-Minuten-Takt, Halt St. Jürgen) 113

Abbildung 26 Mögliches Zielnetz Regio-S-Bahn (Quelle: HL) 116

Abbildung 27 Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts 119

Abbildung 28 Defizite der Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV – Handlungsbedarf am Hauptbahnhof (Quelle: Aufnahme Ramboll) 122

Abbildung 29 Beispiel für unzulässige Fahrzeugwerbung (Quelle: HL) 145

Abbildung 30 Korridore/ Problemstellen mit besonderem Handlungsbedarf zur ÖPNV-Beschleunigung 153

Abbildung 31 Liniennetz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck 188

Abbildung 32 Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck - Ausschnitt Kernstadt (Tageswert: Mo-Fr) 189

Abbildung 33 Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV 193

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs (Quelle: MWVATT SH 2021) 25

Tabelle 2 Bilanzielle Bewertung der Projekte und Maßnahmen des 4. RNVP 35

Tabelle 3 Zentrale Orte und Stadtrandkerne im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck 43

Tabelle 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen im Zeitraum 1990 bis 2023 45

Tabelle 5 Geburten, Sterbefälle und Wanderungen 2020 bis 2024 46

Tabelle 6 Einwohner:innen nach Altersgruppen 2020 bis 2024 47

Tabelle 7 Entwicklung des Pkw-Bestands in der Hansestadt Lübeck 1990 bis 2022 nach Stadtteilen 47

Tabelle 8 Entwicklung der Schüler:innen 2015 bis 2022 nach Schularten 48

Tabelle 9 Schüler:innen an allgemeinbildenden Schulen 2021/2022 nach Geschlecht 49

Tabelle 10 Arbeitsmarktentwicklung in der Hansestadt Lübeck 52

Tabelle 11 Auspendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023 53

Tabelle 12 Einpendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023 53

Tabelle 13 Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Hansestadt Lübeck 2010 bis 2022 60

Tabelle 14 Modal Split in der Hansestadt Lübeck im Vergleich 62

Tabelle 15 Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren vor der Corona-Pandemie (2019) (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV) 64

Tabelle 16 SPNV-Angebot in der Hansestadt Lübeck 68

Tabelle 17 Angebotsumfang der Fährverbindungen in der Hansestadt Lübeck 71

Tabelle 18 Entwicklung Betriebsleistung (Nutzwagen-km), Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung (Personen-km) 76

Tabelle 19 Fahrgastzahlen je Tag und jährliche Betriebsleistungen nach Linien 77

Tabelle 20 Zugangsstellen zum Schienenverkehr in der Hansestadt Lübeck 81

Tabelle 21 Aktueller Stand Haltestellenausbauprogramm 2020 bis 2023 85

Tabelle 22 Mindesterschließungsvorgabe zu Haltestelleneinzugsbereichen für die Hansestadt Lübeck 100

Tabelle 23 Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf 101

Tabelle 24 Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Hansestadt Lübeck 102

Tabelle 25 Anschlussknoten 108

Tabelle 26 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV) 135

Tabelle 27 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen 138

Tabelle 28 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen 140

Tabelle 29 Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigendenzahlen 146

Tabelle 30 Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie 147

Tabelle 31 Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 5. RNVP für die Hansestadt Lübeck 161

Tabelle 32 Angebotsumfang der Linien des übrigen ÖPNV (Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit) 171

Tabelle 33 Übersicht Linienbündel mit Laufzeiten und Inhabern der Liniengenehmigungen 182

Abkürzungsverzeichnis

ASTi	AnrufSammelTaxi
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
BAB	Bundesautobahn
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B+R	Bike and Ride
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
FBQ	Feste Fehmarnbeltquerung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Hbf	Hauptbahnhof
GRP	Gustav-Radbruch-Platz
HL	Hansestadt Lübeck
hvv	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ITCS	Intermodal Transport Control System
ITF	Integraler Taktfahrplan
LaplaG	Landesplanungsgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan
LLE	Linienleistungs- und erfolgsrechnung
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
LVG	Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NVP	Nahverkehrsplan

NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein
ÖPNVG SH	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PbefG	Personenbeförderungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
SaubFzBschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SL	Stadtverkehr Lübeck GmbH
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWL mobil	Stadtwerke Lübeck mobil
TEK	Touristischer Entwicklungsplan
TEP	Tarifentwicklungsplan
TH	Technische Hochschule
THG	Treibhausgase
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UKSH	Universitätsklinikum Schleswig-Holstein
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Zusammenfassung

Die Hansestadt Lübeck schreibt in ihrer Funktion als Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen 4. Regionalen Nahverkehrsplan fort und legt daher für den Zeitraum 2024 – 2028 den 5. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck vor. Vor dem Hintergrund einer zukunftsgerechten Weiterentwicklung des ÖPNV wird im 5. RNVP der Hansestadt Lübeck eine Analyse des derzeitigen ÖPNV-Netzes vorgenommen und darauf aufbauend das ÖPNV-Netz auf Basis zukünftig zu hebender Fahrgastpotentiale nachhaltig optimiert werden. Hierbei kommt zum ersten Mal das neue Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck als objektiver Sparringpartner zum Einsatz, um Nachfragepotentiale optimal identifizieren zu können und das Liniennetz mit Blick auf ein sinnvolles Verhältnis von Aufwand und Nutzen zukunftsfähig gestalten zu können.

In diesem Zusammenhang wurden in einem ersten Schritt durch das beauftragte Planungsbüros Ramboll die Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft und die Ideen und Anregungen aus der Bevölkerung (Beteiligungsverfahren LÜBECK:überMORGEN) sowie die aktuellen und zukünftigen Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturdaten erfasst. Diese dienen als Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Netzes auf Basis der aktualisierten Verkehrsnachfrage im Rahmen von Verkehrsmodellrechnungen mit dem von der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellten Verkehrsmodell.

Die Basis für die Erarbeitung des 5. RNVP sind die relevanten politischen Zielsetzungen der letzten Jahre (u. a.: Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft zur Umsetzung der im Tarifgutachten zu den ÖPNV-Tarifen und Tarifstrukturen empfohlenen Maßnahmen (vgl. VO/2020/09616) sowie zur Umsetzung der im Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV empfohlenen Maßnahmen (vgl. VO/2020/09617), zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit SWL Mobil (öDA), zum Klimanotstand, zur Mitgliedschaft in der Metropolregion Hamburg, zur Mitgliedschaft im Aufgabenträgerverbund NAH.SH GmbH sowie der anstehende Grundlagenbeschluss der Bürgerschaft zum Stadtentwicklungsdialog (für den zukünftigen FNP und VEP) (vgl. VO/2021/10558)).

Die letzten Beschlüsse der Bürgerschaft zum ÖPNV setzen strategisch auf gezielte Verbesserungen in puncto Tarif (VO/2020/09616) und Angebot (VO/2020/09617). Insgesamt soll der ÖPNV durch neue „fahrgastgenerierende Konzepte“ auf starken Achsen ausgeweitet, durch Schnellbusangebote nachhaltig gestärkt und im Sinne eines Integralen Taktfahrplans (ITF) besser vertaktet werden.

Zusammengefasst wurden im Einzelnen durch die Bürgerschaft die folgenden Eckpunkte beschlossen:

- Ausweitung des ÖPNV-Angebots auf starken Achsen im Sinne der Verkehrswende, gestützt durch eine fundierte Datenerhebung (gestützt auf Quelle-Ziel-Daten im Rahmen des gerade in der Erstellung befindlichen Verkehrsmodells)

- Schließen einiger Taktlücken im bestehenden Angebot (bereits zum Fahrplanwechsel 12/2021 umgesetzt)
- Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs
- Erstellung eines einheitlichen Schnellbus-Konzepts
- Optimierung der Vernetzung des ÖPNV mit Einführung symmetrischer Taktfahrpläne und abgestimmter Umstiege (Integraler Taktfahrplan ITF), Anschlussverbesserung zwischen Bus und Bahn, umfassender Anschlusssicherung über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS), Vernetzung mit Sharingangeboten und Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Standorten
- Entwicklung von bedarfsgesteuerten Lösungen für schwächere Relationen im ÖPNV-Netz (z.Zt. On-Demand-Verkehr „Lümo“)
- Abschaffung der Preisstufe 3 auf dem Lübecker Stadtgebiet, ggf. in der Region Lübeck
- Neustrukturierung der Kernzone 6000, um dort ebenfalls einen attraktiveren Fahrpreis anbieten zu können
- Vorbereitung der Einführung eines E-Luftlinientarifs
- Beitritt zum hvv-Tarif (zuerst nur im SPNV)

Der Fokus des 5. RNVP liegt einerseits in einer nachhaltigen Attraktivierung des ÖPNV, um Fahrgäste (zurück) zu gewinnen und andererseits auf einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Netzes, sowohl einnahmen- als auch kostenseitig (insbesondere durch Steigerung der Auslastung)[1]. Hierdurch soll der ÖPNV in Lübeck einer der wichtigen Hebel für die Verkehrswende, den Klima- und Umweltschutz und der angestrebten Klimaneutralität Lübecks bis 2035 werden.

Eine der zentralen Fragestellungen des 5. RNVP wird daher die Erarbeitung eines Konzeptes sein (sog. ITF-Basiskonzept), um das vorhandene Liniennetz im Sinne eines Integralen Taktfahrplans (ITF) weiterzuentwickeln, hierbei bestehende Defizite im Angebot (z. B. in puncto Verknüpfungen, Doppelverkehre und Taktlücken) zu identifizieren und durch geeignete Maßnahmen auflösen zu können.

Planerisch sollen erste Antworten auf die Fragen:

- Wie und an welchen Stellen kommen wir zu einem verkehrswendetauglichen ÖPNV?
- Was ist ein verkehrswendetaugliches Angebot? Welche Taktfamilie ist die richtige für Lübeck?

sowie

- Wie sieht ein ÖPNV-Netz aus, was zukünftigen Anforderungen gerecht wird und Machbares mit Wünschenswertem vereint?

geliefert werden.

[1] Hierbei ist die weitere Entwicklung insbesondere des Deutschlandtickets zu beachten. Durch das Deutschlandticket, Bildungsticket etc. wird zwar die Auslastung gesteigert, die Einnahmen in 2024 jedoch nicht. Für 2025 ist es noch unklar, da die Einnahmeaufteilung noch nicht geklärt ist.

Die konzeptionellen Ansätze sollen dabei darauf ausgerichtet sein, Fahrgastwachstum zu generieren und somit für eine insgesamt bessere Auslastung und eine Senkung der Mobilitätskosten des Lübecker ÖPNV zu sorgen. Gleichzeitig sollen mögliche Mehrkosten in einem vertretbaren Rahmen bleiben.

Weiterentwicklung des Busangebots

Primäres Ziel ist, die Nutzer:innenzahlen des Busangebotes deutlich zu erhöhen; insbesondere den Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs Richtung ÖPNV zu verschieben. Dazu soll das Busangebot mit folgenden Maßnahmen weiterentwickelt werden:

- Priorisierung des Busverkehrs im Straßenraum zur deutlichen Verkürzung und Stabilisierung der Fahrzeit. Mit Stabilisierung ist gemeint, die Fahrzeiten zuverlässiger einhalten zu können – es also seltener zu größeren Fahrzeitüberschreitungen kommt.
- Erhöhung der Taktfrequenz; in Überlagerungsabschnitten mit mindestens 6 bzw. 12 Fahrten pro Stunde wird das Fahrtangebot auf ein 10- bzw. 5-Minuten-Takt gleichmäßig verteilt und der Linienweg im Bereich der Überlagerungsabschnitte vereinheitlicht.
- An definierten Umsteigepunkten von Linien im 10-Minuten-Takt werden soweit möglich die Linien zueinander um 5 Minuten versetzt, um einen Zeitpuffer zum Umsteigen zu haben und gegenseitiges Warten aufeinander zu minimieren, um planmäßige Fahrzeitverlängerungen zu vermeiden.
- An definierten Umsteigepunkten von Linien im 30-Minuten-Takt wird planmäßig mit Wartezeit gehalten, um Umstiege zwischen allen Linien zu ermöglichen. Die planmäßige Umsteigezeit beträgt bis zu 4 Minuten, um das Übertragen von Verspätungen zwischen den Linien zu vermeiden.
- Bisher nicht oder unzureichend an das Busnetz angeschlossene bestehende Bahnhalte sollen erschlossen werden mit kurzen Umsteigewegen sowie attraktiven Übergangszeiten zwischen Bus und Zug. Dies betrifft die Bahnhalte Kücknitz, Dänischburg (IKEA), St. Jürgen, Hochschulstadtteil und Flughafen sowie die außerhalb des Stadtgebiets liegenden Bahnhalte Bad Schwartau und Herrnburg.

Eine Karte mit den sich darauf ergebenden Mindesttakten ist Abbildung **24** zu entnehmen.

Als konkrete Handlungsschwerpunkte sind in der Laufzeit des 5. RNVP die Erhöhung der Zahl attraktiver Relationen im Busverkehr durch kürzere Reisezeiten, häufigere Verbindungen und gute Anschlüsse an Umsteigepunkten sowie die Einführung eines stringenteren Liniennetzes mit weniger Variationen zu nennen.

Zukünftige Herausforderungen bestehen darin, den Busverkehr sowohl mit attraktiven, kurzen Fahrzeiten anzubieten als auch mit verlässlichen Fahrzeiten, damit der Planungsansatz abgestimmter Anschlüsse auf möglichst vielen Relationen zur Geltung kommt. Dazu bedarf es vor allem einer Separierung des Busverkehrs vom motorisierten Verkehr an staugefährdeten Kreuzungen.

Die Untersuchungen zum 5. RNVP ergaben auch hohe Fahrgaststeigerungen bei Angebotsausweitungen der Umlandverkehre. So liegt eine Verdichtung des Angebotes zwischen Bad Schwartau und Stockelsdorf, auf den Regionalbuslinien in den Kreis Herzogtum Lauenburg sowie dem Landkreis Nordwestmecklenburg nahe.

Orientierung an Umwelt- und Klimazielen

Der 5. RNVP versteht sich neben der Funktion zur Definition des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität im ÖPNV der Hansestadt Lübeck auch als wichtiges Instrument zum Erreichen von umwelt- und klimaschutzpolitischen Zielen. Insbesondere im Kontext der von der Bürgerschaft beschlossenen Ziele zum zukünftigen Modal Split sowie der bis 2035 beschlossenen Klimaneutralität. In Konsequenz dessen wird ein nachhaltiges Wachstum der Fahrgastzahlen angestrebt, um den ÖPNV zu einer wichtigen Säule der Verkehrswende zu machen. Die bereits im 4. RNVP angesetzten, ambitionierten Fuhrparkziele werden weiterhin angesetzt, d. h. bis Ende 2025 soll der Anteil von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen auf 40% sowie bis Ende 2030 auf 70% erhöht werden.

Handlungsschwerpunkte im Bereich Infrastruktur: ÖPNV-Beschleunigung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Für das auf funktionierende Anschlüsse basierten Linienkonzeptes (im Sinne eines Integralen Taktfahrplans ITF) sind Fahrplantreue, Zuverlässigkeit sowie ein möglichst verzögerungsarmer Betrieb des Busverkehrs essenziell.

Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur wurden in den letzten Jahren erforderliche Prozesse zur ÖPNV-Beschleunigung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit bereits angestoßen. Erfreulich ist, dass die geplante Ausrüstung mit dynamischen Fahrgastinformationen an Schwerpunkthaltestellen erreicht wurde und auch die Umsetzung des Haltestellenausbaus zur Modernisierung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit fortgesetzt wurde.

Die Laufzeit des 5. RNVP erfordert nunmehr die Vertiefung erforderlicher und konkret benannter Beschleunigungsmaßnahmen, da Pünktlichkeit und Effizienz des ÖPNV-Betriebs entscheidend von den identifizierten Maßnahmen wie ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie Erhalt und Ausbau von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV (Busspuren) abhängen.

Zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV definiert der 5. RNVP konkretisierte Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen, Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service. Als begleitender Prozess wurden bereits umfangreiche dazu erforderliche Datengrundlagen erarbeitet. Ziel ist, das System ÖPNV für alle Nutzer:innen barrierefrei zu gestalten.

Im Bereich der Haltestelleninfrastruktur wird zusätzlich dazu die Kategorisierung so verändert, dass sich daraus für eine größere Anzahl an Haltestellen Verbesserungen des

geforderten Ausbaustandards z.B. im Bereich Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung ergeben.

Tarife und Vertriebsformen zeitgemäß im Verbund NAH.SH weiterentwickeln

Die Qualität des ÖPNV der Hansestadt Lübeck wird in enger Abstimmung mit der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) festgelegt und umgesetzt. Der 5. RNVP beinhaltet dabei u.a. Entwicklungsschwerpunkte in den wichtigen Aspekten Tarif und Vertrieb.

Der SH-Tarif soll gemäß den Vorgaben des im Mai 2024 beschlossenen Tarifentwicklungsplans (TEP) weiterentwickelt werden. Ziel des TEP ist eine radikale Vereinfachung des bestehenden Tarifsystems. Der bisherige Relationstarif soll einem 3-Stufen-Modell weichen. Zukünftig gibt es dann eine Lokal-, eine Umland- und eine Netzpreisstufe. Das Fahrkartensortiment soll zudem insgesamt deutlich verschlankt werden. Im Bereich Vertrieb sollen Möglichkeiten des elektronischen Ticketings verstärkt umgesetzt werden, so dass mobil nutzbare Vertriebskanäle wie Handytickets durch die Fahrgäste verstärkt genutzt werden können.

2. Einleitung

Der kreisfreien Hansestadt Lübeck obliegt auf Grundlage von § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen (straßengebundenen) ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Die Hansestadt Lübeck ist damit Aufgabenträger des übrigen ÖPNV.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG können die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände jeweils einen Regionalen Nahverkehrsplan aufstellen. Ein RNVP ist das zentrale Steuerungselement zur Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Gebiet der Hansestadt Lübeck. Mit vorliegendem Dokument wird aufbauend auf dieser Ausgangslage der 5. RNVP der Hansestadt Lübeck für die Laufzeit 2024 bis 2028 vorgelegt, der als Aktualisierung bzw. Fortschreibung des 4. RNVP angelegt ist. Daher wurde die Struktur des 4. RNVP weitgehend übernommen und entsprechend angepasst bzw. aktualisiert.

Den Orientierungsrahmen für die Erstellung des 5. RNVP bilden neben den aktuellen bzw. absehbaren Veränderungen aus Sicht der Hansestadt Lübeck die Vorgaben aus § 5 Abs. 2 und 3 ÖPNVG S-H sowie aus § 5 und Anlage 1 zur ÖPNVFinV SH.

Der Schwerpunkt des 5. RNVP besteht in der qualitativen und quantitativen Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in Form der Erarbeitung eines Integralen Taktfahrplanes (ITF). Anknüpfend an den ITF-Knoten im SPNV (Lübeck Hauptbahnhof), ist es das Ziel, auch für den Busverkehr einen ITF zu entwickeln. Ausgangspunkt dafür ist die Definition von Angebotsstandards. Dazu gehören im Sinne einer optimalen Gestaltung von Anschlüssen z.B. leicht merkbare Takte und symmetrische Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die zahlreiche Umsteigemöglichkeiten ergeben und Umsteigezeiten optimieren.

Daneben haben unter anderem auch die aktuell gültigen Gesetze und Regelwerke, neue Strukturdaten und Strategien der Hansestadt Einfluss in die Fortschreibung des RNVP gefunden.

3. Politische Zielstellungen sowie Rahmenbedingungen

3.1 Übersicht der wesentlichen Veränderungen zum 4. RNVP

Wesentliche Änderungen des 5. RNVP gegenüber dem 4. RNVP zusammengefasst.

1. Einführung eines Fahrplanes nach dem Planungsprinzip Integraler Taktfahrplan (ITF), das heißt

    - Gezielte Abstimmung der Anschlussbeziehung zur Attraktivierung von Fahrtrelationen, auf denen Umstiege erforderlich sind.
    - Gleichmäßige Verteilung vorhandener Fahrten zur Erhöhung der Fahrthäufigkeiten (10-Minuten-Takt bei mindestens 6 Fahrten pro Stunde im Abschnitt)

2. Gezielte Angebotsausweitung zur Erreichung eines höheren Modal-Splits im ÖV.
3. Verknüpfung aller Bahnstationen in Lübeck mit dem Busangebot und Optimierung der Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus.

3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

Rechtliche Grundlage und inhaltliche Vorgaben an den RNVP

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden 5. RNVP der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 - 2028 bildet das ÖPNVG SH.

Das ÖPNVG SH regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen und Straßen. Dies beinhaltet sowohl den SPNV als auch den übrigen ÖPNV.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG SH dem Land Schleswig-Holstein. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG SH ist das Land Schleswig-Holstein damit Aufgabenträger des SPNV.

Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV entsprechend § 2 Abs. 2 ÖPNVG SH eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände.

Der übrige ÖPNV der Hansestadt Lübeck wird entsprechend § 8 Abs. 1 PBefG bestimmt und umfasst damit die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr einschließlich des Linienbedarfsverkehr, sowie Verkehre mit Taxi- und Mietwagen, die den Linienverkehr verdichten, ergänzen und ersetzen: § 8 Abs. 2 PBefG. Neu ist v.a. die Bedienform Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG. Hiernach gilt auch ein Linienverkehr ein bedarfsgesteuerter Flächenverkehr ohne festen Fahrplan, sofern er auf

Basis von Sammelpunkten („virtuellen Haltestellen“) organisiert ist und in den allgemeinen ÖPNV-Tarif integriert ist, wobei Komfortzuschläge durchaus möglich sind.

Mit der Erarbeitung des 5. RNVP für den Zeitraum 2024 - 2028 nutzt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 5 ÖPNVG SH einen RNVP aufzustellen und entsprechend § 5 Abs. 2 Nr. 6 und 8 Abs. 3 PbefG die ausreichende Verkehrsbedienung festzulegen. Mit dem RNPV werden v.a. die nach § 13 Abs. 2a und 2b PbefG erforderlichen Rahmensetzung für die Verkehrsgestaltung gesetzt.

- Es sind darin unter anderem folgende Grundsätze und Angaben gemäß § 5 Abs. 2 und 3 ÖPNVG SH strikt zu beachten: Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung, der Schulentwicklung, den Belangen von Natur- und Umweltschutz und der kommunalen Bauleitplanung,
- Beachtung der Rahmenvorgaben des LNVP 2022
- Abstimmung und Widerspruchsfreiheit mit den Planungen benachbarter Aufgabenträger
- Mitwirkung vorhandener Verkehrsunternehmen (Verkehrsunternehmen mit eigener Genehmigung bzw. öff. Dienstleistungsauftrag) bei allen Verfahrensschritten, Zudem Anhörung der in § 5 Abs. 3 Nr. 4 ÖPNV SH genannten stellen
- Verkehrspolitische Ziele der Hansestadt Lübeck, sowie Ziele und Grundsätze nach § 1 ÖPNVG SH sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung von Arbeits- und Ausbildungsstätten im Sinne von § 1 Abs. 3 ÖPNVG SH,
- Angaben zum Bestand des gesamten ÖPNV-Systems, Fahrgastaufkommen und Verkehrsunternehmen, sowie zur zukünftigen Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit allen übrigen Verkehren,
- Aussagen zur Entwicklung des zukünftigen Fahrgastaufkommen
- Aussagen zu zukünftigen Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Fahrpläne, Linienführungen, Serviceleistungen, Tarifstrukturen und Barrierefreiheit,
- Angaben zur Investitionsplanung und zum Finanzierungsrahmen,
- Aussagen zur Organisation,

Die Anforderungen an den Regionalen Nahverkehrsplan werden in Ergänzung der Ausführungen des ÖPNVG SH in Anlage 1 ÖPNVFinV SH konkretisiert.

<u>Weitere relevante rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben</u>

Folgende rechtliche Grundlagen bilden weitere wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des übrigen ÖPNV in der Hansestadt Lübeck:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 23 des Gesetzes vom 02.03.2023 (BGBl. I Nr. 56)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) vom 26. Juni 1995 (GVOBl. 1995, [Nr. 11], S.262), zuletzt geändert Ressortbezeichnungen (Art. 20 LVO v. 16.01.2019, GVOBl., S. 30)
- Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV SH) vom 29. März 2018 (GVOBl., S. 133), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndVO vom 13.11.2019 (GOBl. S. 529)
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.0.42023, (BGBl. I Nr. 107)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 des Gesetzes vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 2328)

Daneben haben nicht unerheblichen Einfluss auf die Gestaltung Gesetze aus den Politikbereichen des Klimaschutzes, der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und der Gleichstellung der Geschlechter (Gender Mainstreaming). In Sachen Klimaschutz fordert das noch gültige Klimaschutzgesetz des Bundes mittels harter Sektorziele entsprechende Einsparungen von Treibhausgasen (THG) auch im Verkehrssektor. Für Schleswig-Holstein fordert das § 13 Abs. 1 Nr. 1 Energiewende- und Klimaschutzgesetzt 2021 die Minderung von THG durch Förderung des Umstiegs vom MIV auf den ÖPNV mittels Bereitstellung von attraktiven Alternativen im ÖPNV, Carsharing, Fahrräder, Bikesharing und Fortbewegung zu Fuß. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz des Bundes (SaubFzBschG) fordert aufgrund der Clean-Vehicle-Directive der EU bis Ende 2025 45% und bis Ende 2030 65% Beschaffungsanteil emissionsfreier bzw. emissionsarmer Stadtbusse, wobei maximal die Hälfte emissionsarm (Erdgas, Hybrid mit Fremdladung, Biomethan) sein darf.

Im Bereich der Zugänglichkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen hat der Nahverkehrsplan v.a. Bedeutung zur Festlegung von möglichen Ausnahmen von der Pflicht zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 Sätze 3 f. bis Ende 2022. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass aufgrund seiner eingeschränkten Rechtsverbindlichkeit gegenüber Verkehrsunternehmen der RNVP Barrierefreiheit nur bei den Teilsystemen Fahrzeuge, Vertrieb und Information herstellen kann. Für die Haltstelleninfrastruktur hat der RNVP selbst keine unmittelbare Rechtswirkung.

3.3 Verkehrspolitische Zielsetzungen

3.3.1 Rechtliche Grundsätze

Die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV sind grundsätzlich in Art und Umfang ihrer Aufgabenwahrnehmung frei (Freiwillige kommunale Aufgabe der Selbstverwaltung). Gleichwohl ist auch diese in einen gewissen rechtlichen Rahmen eingebettet. An oberste Stelle steht die Verpflichtung nach Art. 2a VO (EG) 1370/2007 gemeinwirtschaftliche

Verpflichtungen im ÖPNV nur auf Grundlage von politischen Zielen festzulegen, die in entsprechenden Strategiepapieren festgelegt sind. Der Nahverkehrsplan kann – auch wenn eine diesbezügliche explizite Regelung im deutschen Recht fehlt – als eine derartige Umsetzung angesehen werden.

Bundesrechtlich ist im Rahmen der Aufgabenbeschreibung des § 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz festzuhalten, dass den zuständigen Aufgabenträgern – also hier der Hansestadt Lübeck die Aufgabe übertragen ist eine „ausreichende Verkehrsbedienung" sicherzustellen (Gewährleistungsverantwortung). § 8 Abs. 3 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erweitert dies um die Ziele um Klimaschutz und Nachhaltigkeit, ohne dies näher auszuführen. Lediglich für die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit ist ein Ziel formuliert, welches aber in seiner Verbindlichkeit und Umsetzung auch nicht eindeutig formuliert ist (dazu 7.8) Es erfolgt ansonsten keine weitere Konkretisierung, auch nicht im gewerberechtlichen PBefG.

Am Weitestgehenden erscheint das ÖPNV-Gesetz des Landes. Es legt folgende Ziele im Bereich der Realisierung der ausreichenden Verkehrsbedienung durch die kommunalen Aufgabenträger verbindlich fest

- Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen: § 1 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG SH
- Der ÖPNV soll eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen und so zu dessen Begrenzung bzw. Verminderung im Verkehr zwischen Ballungsräumen beitragen: § 1 Abs. 2 Sätze 2 und 3 ÖPNVG SH
- Grundsätzlich soll dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden: § 1 Abs. 2 Satz 4 ÖPNVG
- Neue standortbezogene Potenziale aus ÖPNV-relevanten Wohnungsbau-, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten sowie aus Zielen des Fremdenverkehrs, des Sports oder des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig durch Anbindung der Standorte an das ÖPNV-Netz zu erschließen: § 1 Abs. 3 ÖPNVG SH.
- Die besonderen Anforderungen der Verkehrsnachfrage im Tourismusbereich sind zu berücksichtigen: § 1 Abs. 5 ÖPNVG SH
- Die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern, alten Menschen, Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden und Berufstätigen sind zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen. Dazu gehören sowohl die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen als auch geeignete Leistungsangebote für die genannten Zielgruppen: § 1 Abs. 4 ÖPNVG SH
- Mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung ist der ÖPNV fortlaufend zu modernisieren. § 1 Abs. 6 ÖPNVG SH

3.3.2 Landesplanung und Landesnahverkehrsplanung

Überblick über den landesplanerischen Rahmen

Die räumliche Gliederung entsprechend dem Konzept zentraler Orte im Land Schleswig-Holstein erfolgt im Gesetz über die Landesplanung (Landesplanungsgesetz - LaplaG) in der Neufassung vom 27. Januar 2014 (zuletzt geändert am 12.11.2020).

Die Fortschreibung des Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP) ersetzt den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010, fungiert als Grundlage der räumlichen Entwicklung und zeigt neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2036 auf.

Abbildung 1 Gliederung des Landes in Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein[2]

Anfang 2014 wurde durch Änderung des LaplaG die Zahl der Planungsräume von fünf auf drei reduziert. Die Hansestadt Lübeck wird dabei dem Planungsraum III zugeordnet (vgl. Abbildung 1).

[2] Vgl. MIKWS SH (2021)

Bis zur Neuaufstellung der Regionalpläne behält der Regionalplan für den Planungsraum II im alten Zuschnitt jedoch weiterhin seine Gültigkeit. Mit der Bekanntgabe der Planungsabsichten am 26. Januar 2022 im Runderlass des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein sind die Verfahren zur Neuaufstellung der drei Regionalpläne offiziell eingeleitet worden.[3]

Die Regionalplanung für die Hansestadt Lübeck wird aufbauend auf den LEP daher weiterhin im Regionalplan für den Planungsraum II konkretisiert.

Mobilitätsbezogene Ziele des LEP und des Regionalplans für den Planungsraum II

Der vorliegende 5. RNVP berücksichtigt folgende Grundsätze und Ziele des LEP (Fortschreibung 2021) und des Regionalplans für den Planungsraum II:

- Realisierung einer raum- und energiesparenden, emissionsarmen, vernetzten, flexiblen, möglichst weitreichend barrierefreien, verlässlichen und gleichzeitig bezahlbaren Mobilität unter Berücksichtigung klima- und umweltpolitischer Ziele,
- Ein leistungsfähiges und gut vernetztes Verkehrssystem soll Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplätze und die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am gesellschaftlichen Leben sicherstellen,
- Erreichung größtmöglicher Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur durch die Verknüpfung aller Verkehrsträgerschaften und die intermodale Verbindung von Verkehrsmitteln sowie aufeinander abgestimmte regionale und überregionale Mobilitätskonzepte,
- Entlastung der Umwelt und Beitrag zur Energieeinsparung sowie Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen durch alternative Antriebe sowie den Ausbau der dafür benötigten Betankungsinfrastruktur,
- Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und touristischen Angeboten
- Änderungen des Mobilitätsverhaltens im Kontext des demografischen Wandels,
- Auswirkungen der prognostizierten Entwicklung der Einwohner:innen und Erwerbspersonen auf regionale Verkehrsverflechtungen Pendelnder im Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie auf Belange des Erholungsverkehrs,
- Unterstützung der Teilhabe von älteren Menschen und von Menschen mit Behinderungen durch gute Erreichbarkeit und Barrierefreiheit des ÖPNV,
- Verbindung der zentralen Orte sowie der Gemeinden mit überörtlichen Versorgungsfunktionen,
- Sicherstellung eines an den Zielen des zentralörtlichen Systems orientierten angemessenen ÖPNV-Angebots,
- Verbesserung der Verkehrsverbindungen im Nahbereich der Hansestadt Lübeck,
- Anschluss neuer größerer Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV,
- Sicherstellung einer guten Verknüpfung der Verkehrsnetze (Bahn und Bus) sowie der Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr (zum Beispiel

[3] Vgl. MIKWS SH (2022)

Park&Ride, Bike&Ride) in den Siedlungs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten,
- Berücksichtigung der Belange des Erholungs- und Urlaubsverkehrs sowie
- Ausbau der verkehrlichen und tariflichen Kooperation auf Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif).

Weiterhin sollen

- Siedlungsschwerpunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte und regional bedeutsame Versorgungseinrichtungen angebunden,
- großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungszentren in örtliche und regionale ÖPNV-Netze eingebunden,
- eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung von Gewerbestandorten sichergestellt und
- der klassische ÖPNV durch alternative Angebotsformen, wie zum Beispiel Bürgerbusse, Anruf-Sammeltaxis oder Anrufbusse ergänzt werden.

Landesweiter Nahverkehrsplan

Gemäß § 4 ÖPNVG-SH hat das Land Schleswig-Holstein über den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) den fünften LNVP aufgestellt, der von 2022 bis 2027 gültig ist[4]. Der LNVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des SPNV und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung. Er weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den 5. RNVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus, von denen einige bereits umgesetzt worden sind.

Tabelle 1 Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs (Quelle: MWVATT SH 2021)

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Tarifmaßnahmen	Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif)
	Erarbeitung diverser Maßnahmen, die ohne großen Aufwand umgesetzt werden können, um damit schnell bestimmte Zielgruppen anzusprechen (z. B. Nutzenerweiterung bei der SH-Card)
Vertriebsmaßnahmen	Ausweitung digitaler Tarifprodukte (u. a. weitere mobile Tickets und Digitalisierung von Vertrieb
Kommunikationsmaßnahmen	optimiertes Marketing und Weiterentwicklung digitaler Vertriebswege (u. a. weiter optimierte Ansprache der Abo-Kundinnen und -Kunden, z. B. über Dankesmailings)
	Ausbau Kiel – Preetz (Bauabschnitt 2 A Kiel – Lübeck)

[4] Vgl. NAH.SH (2021)

Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen	Fahrplanausweitung E-Netz Ost • Durchgehender 30-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Lübeck bis spät abends • Zusätzliche Sprinterzüge zwischen Hamburg und Lübeck im Berufsverkehr • Mindestens stündlich durchgehende Fahrten Hamburg – Travemünde Strand; in der HVZ und an Sommerwochenenden sogar halbstündlich • Zwischen Lübeck und Neustadt (Holstein) über Timmendorfer Strand in der HVZ und an Sommerwochenenden 30-Minuten-Takt
	Taktverdichtung zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg • Durch die Verdichtung entstehen für Bad Segeberg und die Zwischenstationen halbstündliche Verbindungen nach Hamburg und Lübeck.
	Ausbau Kiel – Lübeck, Stufe 2 b • Die Strecke Kiel – Lübeck wird beschleunigt und die Anzahl der Fahrten erhöht.
	S-Bahn Lübeck • Rund um Lübeck wird ebenso wie in Kiel auf vielen Zulaufstrecken der Halbstundentakt eingeführt
	Schienenanbindung Feste FBQ (Landesanteile für Bahnhofsumfelder an der FBQ – Schienenanbindung) • Die Fertigstellung der Hinterlandanbindung zur FBQ ist von der DB Infrago AG für das Ende des Jahrzehnts terminiert. Es ist geplant, dass die von Hamburg nach Lübeck im Halbstundentakt verkehrenden Regional-Express-Züge in Lübeck in jeweils einen Zugteil nach Travemünde Strand und einen nach Neustadt (Holstein) geteilt werden. Dadurch werden die Seebäder der Lübecker Bucht in der Saison halbstündlich mit Hamburg verbunden
	Stundentakt Lübeck – Fehmarn auf FBQ-Schienenanbindung

	• Der zukünftige Regionalexpress Nykøbing – Fehmarn – Lübeck wird nach heutigem Finanzierungstand mit einem zweistündigen Takt verkehren. Durch einen RE-Stundentakt auf dem Abschnitt Lübeck – Fehmarn-Burg können weitere Fahrgastpotentiale für den SPNV gewonnen werden. Insbesondere auf dem Nordabschnitt kann dadurch eine Querschnittsbelastung von über 1.000 Fahrgästen/Tag in den Sommermonaten erreicht werden.
Qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030	Neuer Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling (2023)

3.3.3 Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck[5] wird als Grundlage der kommunalen Bauleitplanung bei der Erstellung des 5. RNVP berücksichtigt.

Umwelt- und Klimaschutz

Um durch den 5. RNVP ein konkretes Klimaschutzziel zu unterstützen, bezieht sich der 5. RNVP auf die Mitgliedschaft der Hansestadt Lübeck im Verein „Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder / Alianza del Clima e.V."[6]. Danach hat sich die Hansestadt Lübeck verpflichtet, alle fünf Jahre die vor Ort verursachten Emissionen klimaschädlicher Treibhausgase um zehn Prozent zu reduzieren.

Die Bürgerschaft hat Klimaschutz bereits mit Beschluss vom 28. Juni 2007 als gesamtstädtisches Ziel definiert. Im Jahr 2010 hat die Hansestadt Lübeck dazu ein Klimaschutzkonzept erarbeiten lassen[7].

Mit Bezug zur Zielstellung der Stärkung des ÖPNV schlägt das Klimaschutzkonzept folgende Maßnahmen vor:

- Ausweitung von Vorrangschaltungen zur Beschleunigung des Busverkehrs,

[5] Vgl. Hansestadt Lübeck (2018b)
[6] Vgl. Klima-Bündnis (2014)
[7] Vgl. URS Deutschland GmbH (2010)

- Ausweitung von Busspuren (z.B. Fackenburger Allee),
- Verbesserung der Akzeptanz vorhandener P+R-Anlagen,
- Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie
- Informationen und besondere Anreize für Neubürger:innen (z.B. kostenlose Monatskarte, Infopaket).
- 2020 wurden 49 kurzfristig Maßnahmen zum Klimaschutz in der Hansestadt Lübeck beschlossen, die beispielsweise die nachhaltige Ausweitung des ÖPNV, Tarifstrukturanpassungen und den weiteren Einsatz von E-Bussen vorsehen.

In der Sitzung am 23.05.2019 erklärt die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Klimanotstand. Darauf aufbauend wurde im März 2023 der Masterplan Klimaschutz (MAKS) veröffentlicht.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die Hansestadt Lübeck hat im Jahr 2000 den derzeit vorliegenden VEP[8] verabschiedet. Die mit dem VEP eingeleitete Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen der Hansestadt Lübeck orientiert sich an unterschiedlichen Szenarien der Verkehrsentwicklung. Derzeit befindet sich der neue VEP in der Erarbeitung und wird parallel und integriert mit dem RNVP aufgesetzt. Dieser fokussiert Mobilitätsformen des Umweltverbunds und stellt die Potenziale einer möglichen Stadtbahn sowie eines umfassendes Radverkehrskonzeptes dar.

Der 5. RNVP greift in Summe nach wie vor folgende Leitlinien des bestehenden VEP von 2000 auf:

- Stringente Ausrichtung am Ziel der CO2-Reduzierung[9] ,
- Angebotsoptimierung im ÖPNV,
- Auf- und Ausbau regionaler Schnellbusverbindungen sowie
- Konsequente Bevorrechtigung sowie Beschleunigung des ÖPNV.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das ISEK bildet ein wesentliches Grundlagendokument für die gewünschten Entwicklungen der Hansestadt Lübeck[10] und definiert auf den vier Betrachtungsebnen: „Handlungsfelder“, „Stadtteile“, „Planungsräume“ sowie „Konzepte und Projekte zur Realisierung der Schwerpunktaufgaben“ unterschiedliche Aufgaben und Schwerpunkte.

Die Strategie der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung richtet sich überwiegend an Konzepten zur Stärkung vorhandener Stadtteil- und Versorgungszentren, der Modernisierung des Wohnungsbestandes sowie der Nutzungsverdichtung innerhalb der bestehenden Stadtstruktur aus.

---

[8] Vgl. Hansestadt Lübeck (2000)

[9] Aktuelle Zielvorgaben zur CO2-Reduzierung existieren derzeit nicht, da sich der VEP an den Zielvorgaben der sogenannten „Heidelberg-Erklärung“ orientiert. Danach sollten die CO2-Emissionen bis zum Jahr 2005 gegenüber 1987 um mindestens 20 % gesenkt werden.

[10] Vgl. Hansestadt Lübeck (2010)

Damit wird die Innenorientierung gegenüber einer Flächenausweisung in den Außenbereichen gefördert, so dass auch weiterhin eine nachhaltige ÖPNV-Entwicklung aufbauend auf das vorhandene Angebot mit übersichtlichen Anpassungsbedarfen zu erwarten ist.

Als wesentliches gesamtstädtisches Handlungsfeld und Ziel wird durch den 5. RNVP dabei die Verbesserung der Erreichbarkeit durch den ÖPNV unterstützt:

- Förderung von Mobilität für eine verbesserte Zusammenarbeit in Stadt und Region
- Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander und mit der Innenstadt
- Stärkung des ÖPNV

Aus heutiger Sicht wird deutlich, dass viele mobilitätsbezogene Maßnahmen des ISEK bereits umgesetzt werden konnten (z.B. Inbetriebnahme SPNV-Haltepunkt Hochschulstadtteil etc.). Das ISEK beinhaltet dennoch weiterhin Hinweise auf etwaige Handlungsbedarfe, die im Rahmen des vorliegenden 4. RNVP berücksichtigt werden:

- Verbesserung ÖPNV-Anbindungen Quartier Gärtnergasse mit der Innenstadt,
- Anbindung der Entwicklungsgebiete für Wohnbauflächen im Bereich ehemaliger Gleisflächen des Güterbahnhofs im Stadtteil St. Lorenz Süd sowie
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen in den Abend- und Nachtstunden zwischen Travemünde und der Innenstadt.

<u>Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck</u>

Aus dem Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck[11] resultieren Anforderungen an den Bereich der öffentlichen Mobilität. Der 5. RNVP unterstützt die im Lärmaktionsplan definierten Zielstellungen und greift insbesondere folgende Maßnahmen auf:

- Reduzierung von Lärmemissionen durch Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV,
- Stärkung des ÖPNV (z.B. durch Beschleunigungs-, Priorisierungs- und Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV in der Innenstadt),
- Unterstützung der Einführung/Ausweitung von Bike- und Carsharing-Lösungen als Teil eines integrierten öffentlichen Mobilitätssystems und dadurch Reduzierung von Kfz-Fahrten,
- Weiterhin Umsetzung einer lärmarmen Fahrweise (Brems- und Anfahrvorgänge) sowie
- Stärkung des Einsatzes lärmarmer ÖPNV-Fahrzeuge über Anforderungen an die zukünftige Fahrzeugbeschaffung.

[11] Vgl. Hansestadt Lübeck (2019)

Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Der Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“[12] beschreibt die durch die Hansestadt Lübeck in 2010 beschlossenen Ziele und Maßnahmen für die Bewahrung der Integrität und Authentizität der Welterbestätte "Lübecker Altstadt".

Zum Erhalt und zur nachhaltigen Entwicklung des Welterbes besteht u.a. das Ziel der Optimierung des fahrenden und ruhenden Verkehrs. Dies soll unter anderem durch die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und durch gute Erreichbarkeit der Altstadt für alle Verkehrsteilnehmer (Motorisierter Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Fahrradfahrende und Fußgänger), erreicht werden.

Der 5. RNVP unterstützt diese Ziele und Maßnahmenbereiche vollumfänglich, so dass sowohl das derzeitige ÖPNV-Angebot also auch die mit dem 5. RNVP definierten Maßnahmen grundsätzlich im Einklang zu den Belangen des Welterbes stehen.

Weitere berücksichtigte Grundlagen

Neben den vorgenannten Rahmenbedingungen, Planungen und Beschlüssen wurden eine Vielzahl weiterer Grundlagen bei der Erstellung des 5. RNVP berücksichtigt. Dies beinhaltet u.a. folgende Planungen:

- Unveröffentlichter Entwurf des Gutachtens „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“[13]
- Gutachten „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck“[14]
- Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ der NAH.SH
- Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung[15]
- Mobilitätskonzept Travemünde (Dokumentationen der Öffentlichkeitsbeteiligung)[16]

3.4 Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck

Aus den Beschlüssen der verkehrspolitischen Gremien der Hansestadt Lübeck wurden folgende Planungsprämissen für die Erstellung des 5. RNVP abgeleitet:

- Planung im Sinne eines Integralen Taktfahrplans (VO/2020/09617)
- Einrichtung eines 10-Min-Taktes auf Achsen mit starker Nachfrage (abgeleitet aus VO/2021/10558-08-01 und VO/2020/09617)
- Planung eines neuen Schnellbus-Konzepts (VO/2020/09617)

[12] Vgl. Hansestadt Lübeck (2011a)
[13] Vgl. urbanus GbR (2018)
[14] Vgl. BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017)
[15] Vgl. Hansestadt Lübeck (2018a)
[16] Vgl. Hansestadt Lübeck (2017a)

- Entwicklung qualitativ hochwertiger, bedarfsgesteuerter Lösungen für schwächere Relationen im ÖPNV-Netz (VO/2020/09617)
- Gewährleistung der Kompatibilität mit dem Öffentlichen Dienstleitungsauftrag (ÖDA)
- Zielerreichung aus VEP Grundlagenbeschluss (VO/2021/10558-01)
  - 20% ÖPNV-Modal Split-Anteil nach Wegen
  - 40% ÖPNV-Modal Split-Anteil nach Verkehrsleistung

Die Hansestadt Lübeck verpflichtet sich weiterhin zu einer umwelt- und klimaschutzfördernden ÖPNV-Gestaltung und wird selbstverpflichtend und gegenüber den Verkehrsunternehmen folgende Anforderungen durchsetzen.

Die nachfolgenden Anforderungen in Abbildung 2 berücksichtigen die bereits zuvor beschriebenen Mindestanforderungen an die im übrigen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge (vgl. Kapitel 7.9), an die Beschäftigten im Fahrdienst (vgl. Kapitel 7.4) sowie an die beabsichtigten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (vgl. Kapitel 7.12).

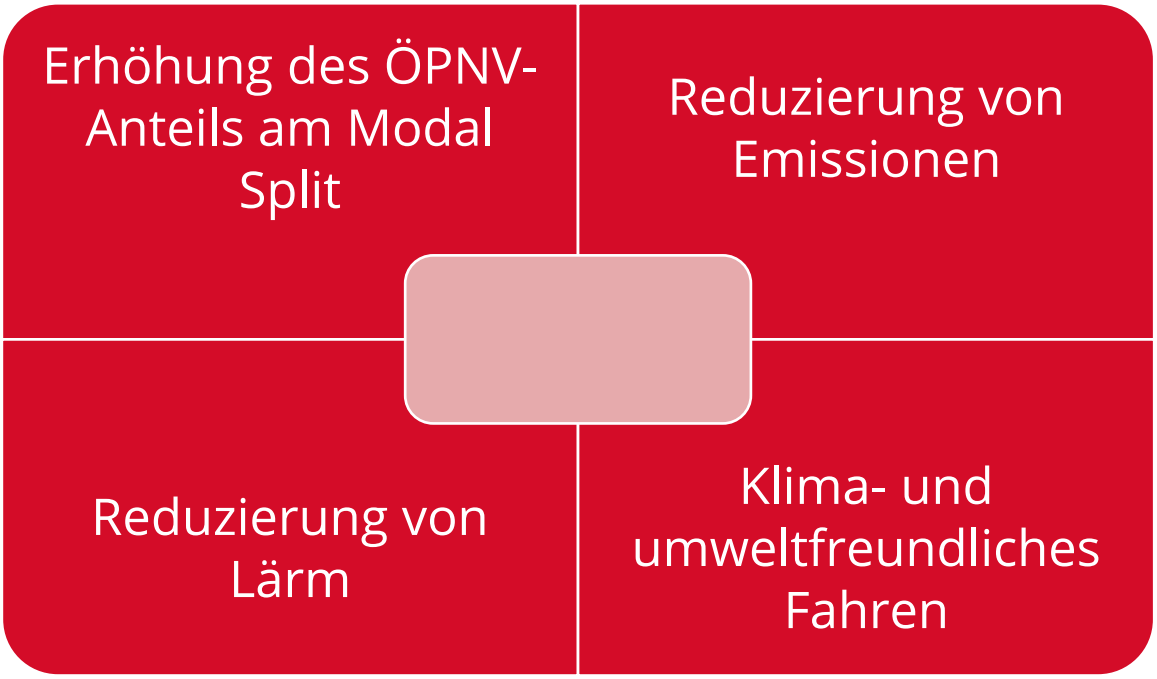


Abbildung 2 Anforderungen zum Umwelt- und Klimaschutz

Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split

- Ziel: Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split nach Wegen von 11 % auf 20 % sowie des ÖPNV-Anteils am Modal Split nach Verkehrsleistung von 27% auf 40% bis 2040
- Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots
  - ÖPNV in ländlichen Gebieten in Kooperation mit den Nachbarkreisen ausbauen
- Perspektivisch Veränderung der nachfrageorientierten zu einer verkehrswendeorientierten ÖPNV-Gestaltung und Sicherstellung der dafür erforderlichen finanziellen Ressourcen
- Konsequente Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung
- Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr der Hansestadt Lübeck
- Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu Mobilitätsstationen bzw. System von Mobilstationen schaffen (insb. mehr Fahrradabstellmöglichkeiten)
- Bestehende Informationssysteme bewerben
- Einfache Bezahlfunktion einrichten
- Alternative Mobilitätsdienstleistungen in Kombination mit dem ÖPNV weiterentwickeln

Reduzierung von Emissionen

- Treibhausgasneutralität bis 2040
- Priwallfähre mit alternativem Antrieb ausrüsten
- E-Busflotte erweitern
- Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO^2 zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4°t NOx
- zusätzlich pro Jahr bis zum Jahr 2030.
- Kontinuierliche Erhöhung des Anteils von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im Gesamtfuhrpark
  - bis Ende 2025 auf 40% sowie
  - bis Ende 2030 auf 70%.
- Unterstützung der Erfüllung der landesweiten Beschaffungsquoten gemäß SaubFzgBschG. Bei der Beschaffung von Bussen der Fahrzeugklasse M3 gelten für Verkehrsunternehmen und für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge folgende Quoten an sauberen Fahrzeugen:
  - seit 2. August 2021 bis 31. Dezember 2025: 45%
  - vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030: 65%, wobei jeweils mindestens die Hälfte emissionsfrei sein muss
  - Zudem ist im Rahmen der Gesetzgebung der EU zu Flottengrenzwerten geplant, dass Stadtbusse zu 90% ab 2030 und ab 2035 zu 100% emissionsfrei sein müssen
- Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr von Fahrzeugen geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse)
- Alle Fahrzeuge sollen ab 2030 mindestens der Euro-Abgas-Norm 6 entsprechen.
- Ausschließlicher Einsatz schadstoffarmer Verbrennungskraftstoffe
- Weitgehender Einsatz von ökologisch hergestelltem Strom aus regenerativen Energiequellen bei Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge

Reduzierung von Lärm

- Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge: mindestens Einhaltung der Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung

Klima- und umweltfreundliches Fahren

- Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst
- Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst

4. Standortbestimmung und Marktanalyse

4.1 Bilanz des 4. RNVP

Vor dem Hintergrund der sog. Liniennetzoptimierung gab es im 4. RNVP kaum Spielräume für eine ganzheitliche Umgestaltung, Überplanung oder Weiterentwicklung des Liniennetzes und des Verkehrsangebots von SWL mobil/LVG. Im Sinne einer umfassenden Daseinsvorsorge wurde das im 4. RNVP festgelegte „Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV“ weitgehend – mit Ausnahme weniger Lücken – befolgt.

In puncto Erschließungsqualität wurde das Verkehrsangebot entsprechend der Vorgaben des 4. RNVP erbracht. Lediglich in zwei kleineren Teilräumen (Siedlungsgebiet Gärtnergasse und westliches Eichholz) konnten die Mindesterschließungsvorgaben aus räumlichen Gründen nicht erfüllt werden.

In puncto Angebotsqualität wurde das Verkehrsangebot weitgehend entsprechend der Vorgaben des 4. RNVP zu Mindestbedienzeiten, Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten erbracht. Die im 4. RNVP aufgezeigten Angebotslücken für Kronsforde konnten inzwischen gemeinsam mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg durch ein verbessertes Angebot auf der Regionalbuslinie 8720 geschlossen werden. Für Travemünde wurde im Rahmen eines Forschungsprojekts zusätzlich zu den Ortsteillinien 35 und 38 für einige Monate in 2022 mit dem sog. Lümo montags bis samstags ein On-Demand-Verkehr zwischen 9:00 und 19 Uhr angeboten. Dieser wurde jedoch nur sporadisch angenommen und daher als Versuch abgebrochen. Angebotslücken bestehen weiterhin in bestimmten Zeiten für Beidendorf, Brodten, den Priwall, Schlutup (Mecklenburger Str.), Vorrade und Wulfsdorf sowie das Siedlungsgebiet am Heiweg und den nördlichen bzw. nordöstlichen Teil von Travemünde (u. a. Teutendorfer Siedlung und Teutendorf).

In puncto Merkbarkeit des Fahrplans wurde das Verkehrsangebot bislang noch nicht entsprechend der Vorgaben des 4. RNVP ausgestaltet. Beim derzeitigen Verkehrsangebot gibt es – abgesehen von einigen Ausnahmefällen – nur wenige Linien mit durchgehend merkbarem Takt. Konzeptionelle Ansätze zur Optimierung wurden bereits entwickelt und werden zeitnah umgesetzt.

In puncto Netzqualität wurden die Zielvorgaben des 4. RNVP zu maximalen Fahrzeiten und Umsteigeerfordernissen weitgehend eingehalten.

In puncto ÖPNV-Netzknoten gibt es im Hinblick auf die verfügbaren Anschlüsse Defizite. So definierte der 4. RNVP zwar eine Reihe von übergeordneten sowie nachgeordneten ÖPNV-Netzknoten als Mindestvorgabe. Es gibt jedoch nicht immer fahrplanmäßig abgestimmte Anschlussbeziehungen an diesen Knoten. Dies liegt vor allen Dingen am Fehlen eines sog. Integralen Taktfahrplans (ITF) und einer dafür nötigen Fahrplansymmetrie der Fahrpläne der einzelnen Linien.

Im Bereich der Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur ist festzustellen, dass zwar einerseits aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Festsetzungen im Gültigkeitszeitraum des 4. RNVP noch keine weiteren Busspuren ausgewiesen werden konnten, dass aber andererseits erforderliche Prozesse zur ÖPNV-Beschleunigung, wie die Beschaffung eines Verkehrsrechners zur LSA-Koordinierung und LSA-Beeinflussung angestoßen wurden. Zudem erfolgt kontinuierlich und im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen der weitere barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Der Großteil aller bedeutenden Haltestellen kann zudem bereits jetzt als barrierearm eingestuft werden.

Obwohl die Hansestadt Lübeck nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, formuliert der 4. RNVP ein klares Anforderungsprofil an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Der Angebotsumfang hat bis dato nicht das im Landesnahverkehrsplan (LNVP) und im Konzept Regio-S-Bahn Lübeck vorgesehene Niveau erreicht. Der 4. RNVP enthält daher u. a. Forderungen zu Angebotsverdichtungen in Richtung Hamburg (drei Fahrten je Stunde) sowie zur Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes auf den Abschnitten Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand, Lübeck Hbf – Neustadt, Lübeck Hbf – Ratzeburg. Diese Anforderungen wurden zwischenzeitlich aktualisiert und erweitert (u. a. Regio-S-Bahn-Linie nach Malente Nord und Prüfung einer SPNV-Anbindung von Lübeck-Schlutup) und wurden und werden wiederholt an das Land Schleswig-Holstein bzw. die NAH.SH adressiert. Erste Schritte hin zu einer weiteren Verbesserung des SPNV-Angebotes in der Region Lübeck sind die partielle Einführung von Halbstundentakten nach Lübeck-Travemünde und Neustadt ab 12/2022 (Mo – Fr in der HVZ, Sa – So ganztägig in der Saison). Für eine Umsetzung der im Zuständigkeitsbereich des Landes Schleswig-Holstein liegenden Regio-S-Bahn Lübeck sind nach wie vor weitere politische und koordinierende Aktivitäten seitens der Hansestadt Lübeck erforderlich.

Bei der Angebotskoordinierung zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr konnten zusammen mit dem Aufgabenträger Nordwestmecklenburg wichtige Prozesse angestoßen werden, die in absehbarer Zeit eine tarifliche und verkehrliche Integration der Umlandlinie 335 ermöglichen werden.

Im Folgenden werden die Einzelmaßnahmen des 4. RNVP in numerischer Reihenfolge gelistet und bilanziert:

Tabelle 2 Bilanzielle Bewertung der Projekte und Maßnahmen des 4. RNVP[17]

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
1. Prüfung von Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien zur kleinräumigen Erschließung von		• Ein erstes Konzept für eine Ortsteillinie ist im Zuge der geplanten ÖPNV-Erschließung der „Neuen Teutendorfer Siedlung“ in Travemünde in Ausarbeitung

[17] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023a)

Projekt / Maßnahme		Status	Bemerkung
	Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten sowie Gewerbe-/Industriegebieten		• Die Erschließung des Gewerbegebiets „Genin Süd“ wird seit Oktober 2021 durch ein Linientaxi zwischen den Haltestellen „Hinter den Kirschkaten“ und „Estlandring“ verbessert • Allerdings besteht weiterhin Handlungsbedarf
2.	Evaluation Lümo und Prüfung Ausweitungsmöglichkeiten von Betriebsformen des Flächenbetriebs		• Eine Evaluation des Lümo erfolgt z. Zt. im Rahmen des Forschungsvorhabens „in2Lübeck“ des Stadtverkehrs und der Universität Lübeck • Eine abschließende Bewertung durch den ÖPNV-Aufgabenträger Hansestadt Lübeck ist noch nicht erfolgt
3.	Prüfung von Möglichkeiten der Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz (westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten		• Ortsteillinien oder kleinräumliche On-Demand-Verkehre im Tagesverkehr in diesen Bereichen wurden im Geltungszeitraum des 4. RNVP als nicht zielführend betrachtet. Abends und nachts sind diese Siedlungsbereiche Teil des Lümo-Betriebsgebiets.
4.	Prüfung Anbindungsmöglichkeiten Siedlungsgebieten in städtischer Randlage in Schwachlastzeiten		• Die Anbindung von Lübeck-Kronsforde konnte zwischenzeitlich verbessert werden (Stundentakt statt Zweistundentakt mo – fr sowie Zweistundentakt statt drei Fahrtenpaare am Wochenende) • Für die übrigen Randlagen konnte eine Anbindung nicht zielführend realisiert werden
5.	Verkehrs- und Mobilitätskonzept Erweiterung der Hochschulstandorte		• Neue Anbindungen und Linienführungen werden im Zuge des neuen Rahmenplans für TH / Uni / UKSH geprüft und werden in den 5. RNVP einfließen
6.	Erweiterung der Hochschulstandorte: Haltestellenbereich in der Ratzeburger Allee etwa im Bereich des neuen UKSH-Haupteingangs (ca. Ratzeburger Allee/Am Bökenbarg)		• Eine neue Haltestelle in diesem Bereich für die derzeitigen Linien 4, 6 und 8710 wird aufgabenträgerseitig nach wie vor als sinnvoll angesehen, um den neuen Hauptzugang zum UKSH besser zu erschließen; Planungen hierzu wurden angestoßen

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
7. Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Lübeck-Travemünde aufbauend auf Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Travemünde (Haltestellen-ausstattung, Verknüpfung Fahrrad/Pkw – übriger ÖPNV/SPNV, Anpassung Verkehrsangebot übriger ÖPNV/SPNV)		• Aufbauend auf dem Mobilitätskonzept Travemünde wird die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung kontinuierlich vorangetrieben • Die weiteren Planungen zum Bahnhofsumfeld am Strandbahnhof und zum Kombibahnsteig werden im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs vorangetrieben
8. Erschließung übriger ÖPNV für zukünftige Wohnflächen (z.B. Bebauungsplangebiete C038 Geniner Ufer, C037 St. Lorenz Brücke sowie D042 Howingsbrook)		• Planungen wurden bereits oder werden jeweils zu gegebener Zeit innerhalb der jeweiligen Prozesse der B-Planung vorangetrieben
9. Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Linienverkehr		• Eine Verlängerung der Linien 5, 7, 11 und 12 zum neuen Bahnhaltepunkt Moisling inklusive guter Umsteigemöglichkeiten wurde zum Fahrplanwechsel 12/2023 erfolgreich umgesetzt
10. Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Wendemöglichkeit		• Bushaltestellen nördlich der Brücke Oberbüssauer Weg (Ausstieg) bzw. südlich der Brücke (Einstieg) sowie Überliegerplätze und Wendemöglichkeit wurden von Seiten der HL geplant und umgesetzt
11. Angebots-koordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien in der Region Lübeck		• Die Vermeidung von Doppelfahrten von SWL mobil mit den Fahrten von Regionalbusunternehmen aus dem Umland (v.a. Autokraft) ist der HL ein wichtiges Anliegen. Die Strategie der HL als

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
		Aufgabenträgerin des ÖPNV sieht hierzu vor, eine gute Überlagerung der Angebote zu koordinieren, so dass sich die Linien im gemeinsamen Abschnitt in ihrer Taktlage zu einem sinnvollen Takt für die Fahrgäste ergänzen. SWL mobil wird in die Abstimmungen eingebunden
12. Prüfung der Anbindung Dassow – Priwall		• Die HL ist mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Nordwestmecklenburg im regelmäßigen Austausch. Das Thema Verbesserung der Verbindung zwischen den unterschiedlichen Gebietskörperschaften ist in den gemeinsamen Gesprächen immer wieder Thema. • Für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Nordwestmecklenburg wurde mittlerweile die Tarifintegration vorangetrieben und zum 01.04.2024 umgesetzt • Für eine Verbindung zwischen Schönberg, Dassow und dem Priwall ist mittlerweile eine Förderung des Landes MV in Aussicht (landeswichtige Busverbindung)
13. Ausweitung SPNV-Angebot		• Das derzeitige SPNV-Angebot in und um Lübeck entspricht nicht den Anforderungen des 4. RNVP der HL • Erste Schritte hin zu einer weiteren Verbesserung des Angebotes ist die partielle Einführung von Halbstundentakten nach Lübeck-Travemünde und Neustadt ab 12/2022 • Die Zuständigkeit für mögliche weitere Taktverdichtungen liegen beim Land Schleswig-Holstein bzw. der NAH.SH; entsprechende Forderungen der HL werden regelmäßig in Gesprächen und Stellungnahmen vorgebracht
14. Ausweitung SPNV-Potenzialuntersuchung neue SPNV-Zugangsstellen (Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe bzw. Lübeck-Kücknitz (zusätzlicher Standort))		• Entsprechende Forderungen der HL werden regelmäßig in Gesprächen und Stellungnahmen an Land / NAH.SH vorgebracht

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
15. Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder an allen Schwerpunkt-haltestellen sowie bei Bedarf an Normalhaltestellen		• An Schwerpunkthaltestellen sind in unmittelbarer Nähe Fahrradständer vorhanden. Am Gustav-Radbruch-Platz werden umliegende Abgrenzungsgeländer zum Abstellen genutzt; hier besteht jedoch genereller Bedarf einer gesamtstädtebaulichen Aufwertung in absehbarer Zeit, sodass größere Investitionen an der Stelle (GRP) derzeit nicht viel Sinn ergeben
16. Prüfung der Möglichkeiten und der finanziellen Auswirkungen einer kostenlosen Fahrradbeförderung		• Die Maßnahme wurde geprüft: SWL mobil und LVG vertreten die Haltung, dass die im Bus begrenzt zur Verfügung stehenden Freiflächen den Kunden zu überlassen sind, welche diesen dringender benötigen. D.h. vorrangig Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator usw. Deshalb würden SWL mobil und LVG es aus betrieblicher Sicht begrüßen, diese Praxisregelung weiterhin so beizubehalten – vor diesem Hintergrund kann eine kostenlose Fahrradbeförderung absehbar nicht sinnvoll angeboten werden
17. Machbarkeitsprüfung potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen inkl. Betreiber-/Finanzierungskonzeption und Kostenermittlung		• Entsprechende Machbarkeitsprüfungen zu potenziellen Standorten für Mobilitätsstationen werden laufend vorgenommen. Eine solche Prüfung wird unter anderem auch im Zuge des Bahnhaltepunkts Moisling durchgeführt • Zudem wird derzeit ein Konzept zu einem Fahrradverleihsystem erarbeitet und der Bürgerschaft vorgelegt, Forderungen der HL werden regelmäßig in Gesprächen und Stellungnahmen an Land / NAH:SH vorgebracht
18. Maßnahmenprüfung Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV inkl. finanzielle Auswirkungen (Sozialtickets, Angebote für ältere Menschen, Kurzstreckenangebote, Kombi-/ Veranstaltungstickets,		• Ein Gutachten wurde von der HL beauftragt und gemeinsam mit politischen Vertreter:innen und SWL mobil erarbeitet. Eine Tarifreform wurde von der Bürgerschaft beschlossen.

Projekt / Maßnahme		Status	Bemerkung
	Angebote für Touristen, Weiterentwicklung Semesterticket, Integration Fährtarife in SH-Tarif, etc.)		
19.	Haltestellenausbau zur Umsetzung Barrierefreiheit		• Die Haltestellen werden kontinuierlich ausgebaut
20.	Erhöhung Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge		• Der Stadtverkehr hat die verbindliche Vorgabe bis zum Jahr 2030 bereits 70% des gesamten Fahrzeugbestands auf Elektrobusse umzustellen. Die erste Vorgabe bis 2021 betrug dabei 10% und wird bereits mit 12 % zum Jahresende 2021 überboten
21.	Anpassung Haltestellenausstattung an aufgewertete Zuordnung zu den Haltestellenkategorien (v.a. Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, etc.)		• Es werden laufend Anpassungen im Umfang des Kontingents der HL bei der Wall GmbH vorgenommen.
22.	Regelmäßige Aktualisierung Haltestellenkataster (mind. alle zwei Jahre)		• Nachdem die technischen Möglichkeiten geschaffen wurden, erfolgt regelmäßige eine Aktualisierung des Haltestellenkatasters
23.	Umsetzung Maßnahmen zur Busbeschleunigung aufbauend auf Gutachten „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“, vgl. urbanus GbR (2018)		• Die Maßnahmen aus dem Gutachten „Busbeschleunigung“ sind Bestandteil des Gutachtens „nachhaltige Leistungsausweitung ÖPNV“. Die Umsetzung wurde durch die Bürgerschaft beschlossen. • Erste Sofortmaßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt (Markierungen, Poller). • Ein Förderantrag der HL auf einen Verkehrsrechner, der eine konsequente Busbeschleunigung ermöglichen würde, wurde erfolgreich beschieden.
24.	Einrichtung der Funktion integriertes		• Das Thema Mobilitätsmanagement hat der Bereich Umwelt-, Natur- und

Projekt / Maßnahme		Status	Bemerkung
	kommunales Mobilitätsmanagement in der Hansestadt Lübeck		Verbraucherschutz ins kurzfristige Maßnahmenpaket zum Klimaschutz in der HL aufgenommen.
25.	Prüfung möglicher Optionen zur Einbindung der Eigenproduktion von Strom aus regenerativen Quellen / Prüfung von Möglichkeiten zur Energiespeicherung regenerativ produzierten Stroms zur Weiternutzung in Brennstoffzellenantrieben		• SWL mobil wird das BHKW der SWL energie im Ratekauer Weg für die Versorgung der E-Busflotte nutzen. Die Möglichkeit von Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern der Gebäude zu installieren, wurde mehrfach untersucht. Ergebnis ist, dass die Statik der Dächer nicht geeignet ist. Sobald ein verlässliches Serienfahrzeug mit Brennstoffzelle verfügbar ist, wird SWL mobil die Möglichkeit prüfen.
26.	Prüfung von Einsatzszenarien für autonome ÖPNV-Angebote, Initiierung und Umsetzung eines Pilotprojektes		• Ein Pilotprojekt für das autonome ÖPNV-Angebot ist aus Sicht der HL aktuell nicht sinnvoll. Es werden Projekte anderer Verkehrsunternehmen in Deutschland beobachtet.
27.	Entwicklung von Geschäftsmodellen der On-Demand-Mobilität/ Erweiterungsmöglichkeit von On-Demand-/Ridesharing-Lösungen als flexible Mobilitätsalternative inkl. Prüfung Substituierbarkeit von schwach nachgefragten ÖPNV-Angeboten durch innovative On-Demand-Mobilität		• Eine Ausweitung des Lümo erfolgt z. Zt. im Rahmen des Forschungsprojektes „In2Lübeck“. Eine Auswertung des Forschungsprojekts steht noch aus.

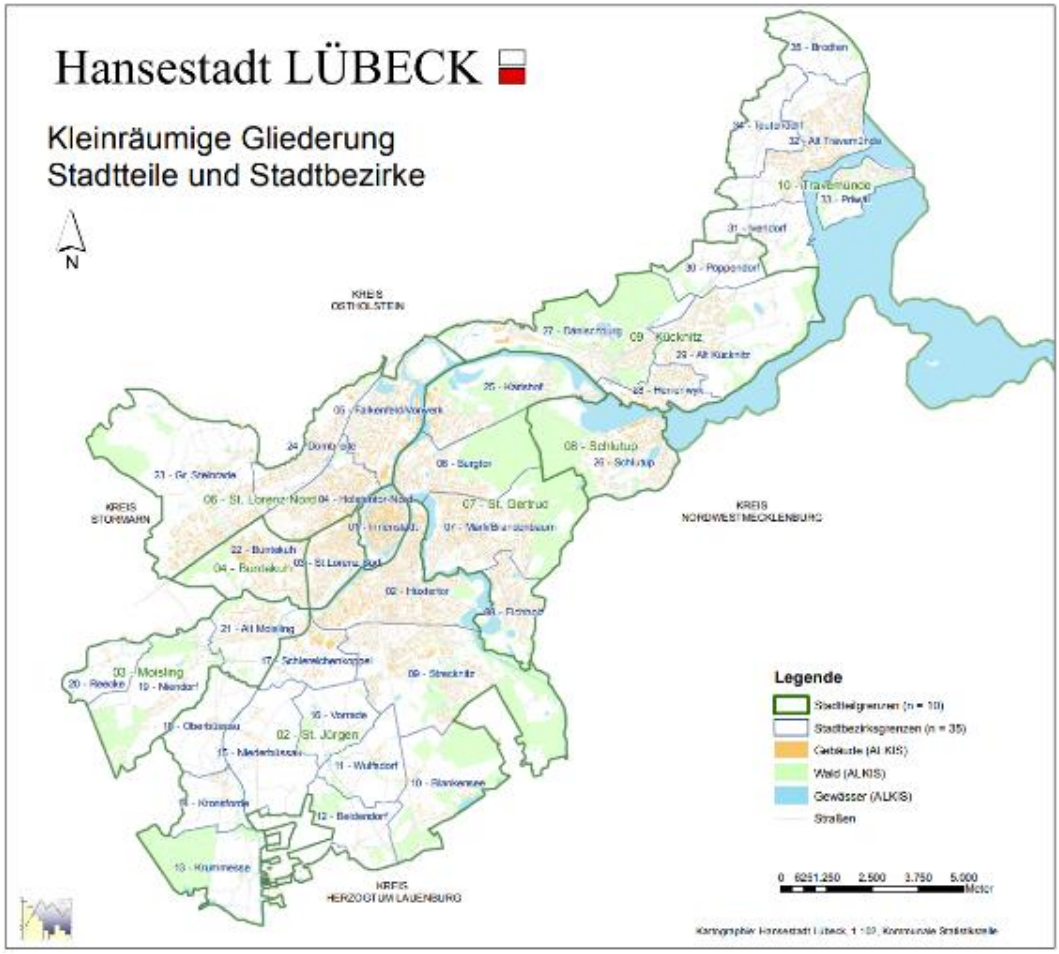
Erläuterungen: Umgesetzt, teilweise umgesetzt/begonnen, Zuständigkeit nicht bei der Hansestadt Lübeck

4.2 Strukturdaten

4.2.1 Verwaltungsstruktur Hansestadt Lübeck

Die kreisfreie Hansestadt Lübeck befindet sich im äußersten Osten des Bundeslandes Schleswig-Holstein. Sie ist bezogen auf die Bevölkerungszahl nach der Landeshauptstadt Kiel die zweitgrößte Stadt des Landes.

Die Hansestadt Lübeck wird in 10 Stadtteile gegliedert, die wiederum insgesamt 35 Stadtbezirke umfassen (vgl. Abbildung 3).



Die 10 Stadtteile mit den dazugehörigen 35 Stadtbezirken

01 - Innenstadt
01 - Innenstadt

02 - St. Jürgen
02 - Hüxtertor/Mühlentor/Gärtnergasse
09 - Strecknitz/Rothebek
10 - Blankensee
11 - Wulfsdorf
12 - Beidendorf
13 - Krummesse
14 - Kronsforde
15 - Niederbüssau
16 - Vorrade
17 - Schiereichenkoppel
18 - Oberbüssau

03 - Moisling
19 - Niendorf/Moorgarten
20 - Reecke
21 - Alt – Moisling/Genin

04 - Buntekuh
22 - Buntekuh

05 - St. Lorenz Süd
03 - St. Lorenz Süd

06 - St. Lorenz Nord
04 - Holstentor–Nord
05 - Falkenfeld/Vorwerk/Teerhof
23 - Groß Steinrade/Schönböcken
24 - Dornbreite/Krempelsdorf

07 - St. Gertrud
06 - Burgtor/Stadtpark
07 - Marli/Brandenbaum
08 - Eichholz
25 - Karlshof/Israelsdorf/Gothmund

08 - Schlutup
26 - Schlutup

09 - Kücknitz
27 - Dänischburg/Siems/Rangenberg/Wallberg
28 - Herrenwyk
29 - Alt-Kücknitz/Dummersdorf/Roter Hahn
30 - Pöppendorf

10 - Travemünde
31 - Ivendorf
32 - Alt-Travemünde/ Rönnau
33 - Priwall
34 - Teutendorf
35 - Brodten

Abbildung 3 Stadtteile und Stadtbezirke der Hansestadt Lübeck[18]

4.2.2 Zentralörtliche Gliederung

Entsprechend dem System der zentralörtlichen Gliederung ist die Hansestadt Lübeck ein Oberzentrum. Im Umfeld der Hansestadt Lübeck befinden sich mehrere Unterzentren (Land Schleswig-Holstein) bzw. Grundzentren (Land Mecklenburg-Vorpommern). Ergänzt werden diese zentralen Orte durch Stadtrandkerne I. bzw. II. Ordnung. Die zentralörtliche Gliederung wird in Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3 Zentrale Orte und Stadtrandkerne im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck

Kategorie			
Oberzentren	Hansestadt Lübeck		
Unterzentren	Reinfeld (Holstein)*	Timmendorfer Strand**	
Grundzentren	Dassow	Lüdersdorf	Selmsdorf
Stadtrandkerne I. Ordnung	Bad Schwartau	Lübeck-Moisling	Lübeck-Travemünde
Stadtrandkerne II. Ordnung	Ratekau	Stockelsdorf	Lübeck-Kücknitz
* Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums. ** Unterzentrum zusammen mit Scharbeutz.			

[18] Vgl. Hansestadt Lübeck (2020b)

Die Hansestadt Lübeck ist im Norden von der Lübecker Bucht bzw. der Ostsee, im Nordwesten vom Kreis Ostholstein, im Westen vom Kreis Stormarn und im Süden vom Kreis Herzogtum Lauenburg umgeben. Im Osten grenzt die Hansestadt Lübeck an den Landkreis Nordwestmecklenburg, der Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist.

4.2.3 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Raum- und Siedlungsstruktur der Hansestadt Lübeck wird durch einen flächenhaft ausgeprägten Siedlungskörper im Kernbereich (Altstadt und umliegende Stadtbezirke) gekennzeichnet. Der südliche bzw. südöstliche Bereich der Hansestadt Lübeck wird durch einzelne größere Siedlungskerne, wie dem Stadtbezirk Alt-Moisling, sowie durch suburban und zum Teil bereits ländlich geprägte Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete dominiert.

Charakteristisch sind die zwischen dem Kernbereich der Hansestadt Lübeck und der Lübecker Bucht entlang der Trave zum Teil isoliert angeordneten Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete der Stadtteile Schlutup, Kücknitz und Travemünde. Die Trave bildet dabei eine nordöstlich ausgerichtete Achse, wobei zwischen den Stadtbezirken Alt-Kücknitz und Alt-Travemünde wie auch im Südosten bereits suburban bis ländlich geprägte Siedlungsstrukturen bestehen (z.B. Stadtbezirke Teutendorf oder Brodten). Auffällig sind die aus dieser Struktur entstehenden großen Entfernungen, so beträgt allein die kürzeste straßenseitige Entfernung zwischen Lübeck Hbf. und Lübeck-Travemünde Strandbahnhof mehr als 20 km.

Die zwischen den Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten liegenden Flächen werden zum Teil forst- und landwirtschaftlich genutzt.

Eine Besonderheit bilden die nordwestlichen direkt an die Hansestadt Lübeck angrenzenden Bereiche der Gemeinde Stockelsdorf, der Stadt Bad Schwartau und der Dorfschaft Sereetz der Gemeinde Ratekau im Kreis Ostholstein. Diese bilden übergreifende Siedlungsgebiete gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck und werden daher bereits heute mit einem übergreifenden F-System erschlossen.

Östlich der Hansestadt Lübeck bestehen direkt angrenzende Siedlungsstrukturen, die nach der Wiedervereinigung der Bundesrepublik Deutschland z.B. im direkt angrenzenden Ortsteil Herrnburg der Gemeinde Lüdersdorf entstanden sind.

4.2.4 Bevölkerungsentwicklung

<u>Bisherige Entwicklung</u>

Die Gesamtbevölkerung der Hansestadt Lübeck umfasst im Jahr 2023 222.927 Menschen. Gegenüber dem Bezugsjahr 2017 aus dem 4. RNVP ist die Bevölkerungszahl damit um ca. 3.500 Menschen leicht gewachsen.

Alle Stadtteile der Hansestadt Lübeck konnten, mit Ausnahme von Schlutup im Zeitraum von 2017 bis 2023 einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen (vgl. Tabelle 4).

Das stärkste Bevölkerungswachstum ist auf Stadtbezirke im Kernbereich der Hansestadt Lübeck, wie St. Gertrud, St. Lorenz Nord und St. Jürgen, begrenzt.

Tabelle 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen im Zeitraum 1990 bis 2023[19]

Stadtteil	1990	2000	2010	2020	2021	2022	2023
Innenstadt	14.657	13.293	13.363	14.007	14.053	14.228	14.290
St. Jürgen	40.593	39.178	42.686	45.335	45.752	45.959	45.978
Moisling	12.742	12.275	10.938	10.905	10.852	11.115	11.058
Buntekuh	12.424	11.715	10.490	11.137	11.177	11.437	11.683
St. Lorenz Süd	15.101	15.729	14.712	15.800	15.692	15.699	15.779
St. Lorenz Nord	41.265	41.680	41.363	43.256	43.263	43.801	43.870
St. Gertrud	43.748	42.300	41.323	41.364	41.526	41.986	42.334
Schlutup	6.163	5.895	5.796	5.820	5.771	5.782	5.698
Kücknitz	19.165	19.792	17.883	18.558	18.528	18.559	18.673
Travemünde	11.734	13.410	13.561	13.463	13.442	13.511	13.564
Gesamt	**217.592**	**215.267**	**212.112**	**219.645**	**220.056**	**222.077**	**222.927**

Im Zeitraum von 2017 bis 2023 profitieren davon bei einer vertieften Betrachtung folgende Stadtbezirke besonders stark:

- Marli/Brandenbaum (+646 Menschen)
- Buntekuh (+558 Menschen)
- Holstentor-Nord (+472 Menschen)
- Hüxtertor (+465 Menschen)
- St. Lorenz Süd (+455 Menschen)
- Innenstadt (+366 Menschen)
- Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

Durch die für den Zeitraum bis 2040 prognostizierten zunehmenden Geburten sowie abnehmenden Sterbefälle in Kombination mit mehr Zu- als Fortzügen, wird insgesamt mit

[19] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

einer weiterhin steigenden Bevölkerung in der Hansestadt Lübeck gerechnet (vgl. Tabelle 5).

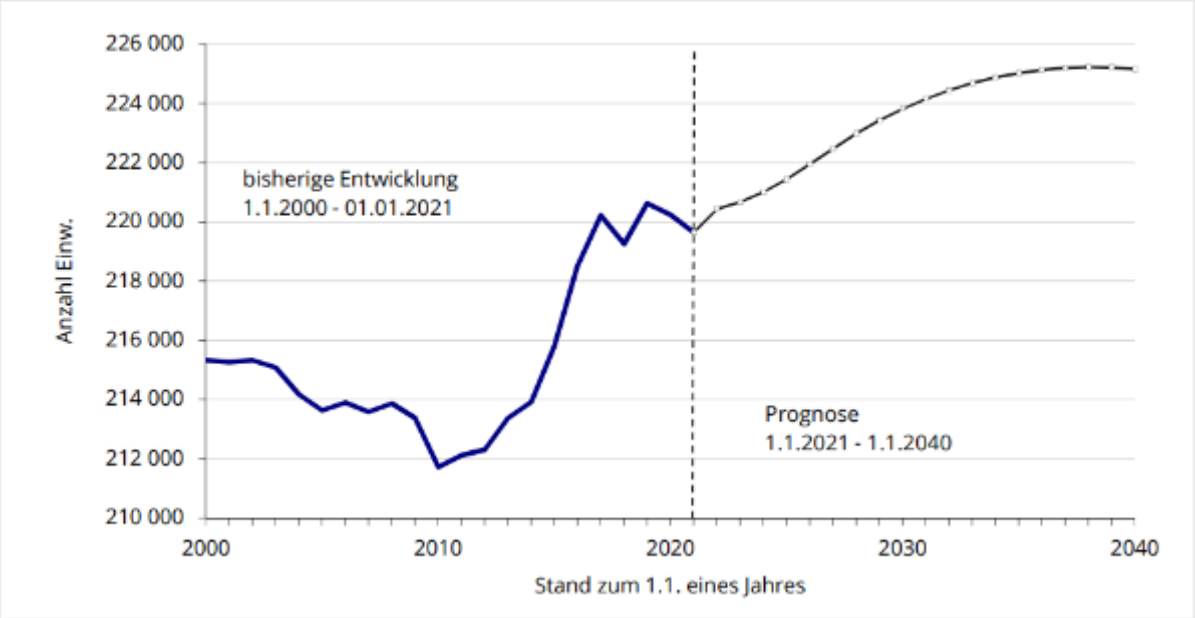


Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck 2000 bis 2040[20]

Bei der Altersgruppenentwicklung zeigen sich deutliche Unterschiede. Tabelle 6 zeigt dies für die Hansestadt Lübeck.

Entsprechend den vorliegenden Prognosedaten entwickelt sich die Gruppe der 6 bis 17-jährigen, die für den Schul- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, positiv. Erwartet wird ein Zuwachs von ca. 6,9% zwischen 2020 und 2040.

Bei der Gruppe der 18 bis 59-jährigen wird eine Abnahme (-5,3% im Durchschnitt) und bei der Gruppe der Älteren ab 60 Jahre eine deutliche Zunahme (durchschnittlich 15,1%) erwartet.

Tabelle 5 Geburten, Sterbefälle und Wanderungen 2020 bis 2024[21]

Jahr	Einw. am 01.01.	Geburten	Sterbe-fälle	nat. Saldo	Zuzüge	Fort-züge	Wand. Saldo	Saldo insg.
2020	220.238	1.819	2.849	-1.030	10.665	10.544	121	-593
2021	219.645	1.950	3.015	-1.065	12.400	10.546	1.854	789
2022	220.434	2.010	3.021	-1.011	12.275	11.033	1.242	231
2023	220.665	2.012	2.986	-974	12.350	11.035	1.315	340
2024	221.005	2.020	2.965	-945	12.425	11.046	1.379	434

[20] Vgl. Hansestadt Lübeck (2021b)

[21] Vgl. Hansestadt Lübeck (2021b)

2025	221.439	2.029	2.948	-919	12.500	11.067	1.433	514
2030	223.819	2.069	2.859	-789	12.275	11.150	1.125	335
2035	225.024	2.082	2.771	-689	11.900	11.102	798	109
2040	225.161	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 6 Einwohner:innen nach Altersgruppen 2020 bis 2024[22]

Alters-gruppe	2020		2040		Differenz	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Unter 6	11.347	5,2	11.947	5,3	600	5,3
6 - 9	7.148	3,2	7.696	3,4	548	7,7
10 - 17	14.819	6,7	15.712	7,0	893	6,0
18 - 29	33.999	15,4	32.423	14,4	-1.576	-4,6
30 - 59	88.786	40,3	83.454	37,1	-5.332	-6,0
60 - 74	36.219	16,4	42.061	18,7	5.842	16,1
75 und älter	27.920	12,7	31.868	14,2	3.948	14,1
Gesamt	**220.238**	**100,0**	**225.161**	**100,0**	**4.923**	**2,2**

4.2.5 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit

Die Pkw-Verfügbarkeit hat ebenso wie bei der Erstellung des 4. RNVP mit damals 432 Pkw je 1.000 Einwohner:innen (2015) weiter zugenommen auf 464 Pkw je 1.000 Einwohner:innen im Jahr 2022 (vgl. Tabelle 7).

Im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt für das Jahr 2022 mit 583 Pkw je Einwohner:innen liegt dieser Wert darunter. Bei Betrachtung ausgewählter deutscher Beispiele wie Kiel (453 Pkw je 1.000 Einwohner:innen), Hamburg (439 Pkw je 1.000 Einwohner:innen) oder Rostock (427 Pkw je 1.000 Einwohner:innen) wird erkennbar, dass Handlungsbedarf zur Schaffung attraktiver Alternativen gegenüber dem Pkw besteht.

Tabelle 7 Entwicklung des Pkw-Bestands in der Hansestadt Lübeck 1990 bis 2022 nach Stadtteilen[23]

Stadtteil Jeweils am Stichtag 1.1.	1990	2000	2010	2015	2020	2021	2022	
	Auf 1000 EW	auf 1000 EW	auf 1000 EW	auf 1000 EW	auf 1000 EW	auf 1000 EW	Anzahl	auf 1000 EW
Innenstadt	391	392	382	367	378	381	5.445	387

[22] Vgl. Hansestadt Lübeck (2021b)
[23] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

St. Jürgen	418	460	442	458	478	486	22.334	488
Moisling	325	353	329	370	381	387	4.204	387
Buntekuh	363	393	372	386	401	412	4.630	414
St. Lorenz S	373	436	380	416	424	437	6.880	438
St. Lorenz N	377	420	394	427	454	460	20.243	468
St. Gertrud	385	437	415	439	455	464	19.430	468
Schlutup	426	475	432	472	509	518	3.001	520
Kücknitz	352	403	406	440	470	477	8.894	480
Travemünde	399	434	461	488	516	524	7.106	529
HL	**384**	**429**	**409**	**432**	**453**	**460**	**102.167**	**464**

Während im letzten RNVP-Zeitraum in der Innenstadt noch eine Abnahme der Pkw-Verfügbarkeit gemessen werden kann, steigt sie nun wieder und verfolgt damit denselben Trend wie in allen anderen Stadtteilen. Die stärkste Pkw-Verfügbarkeit je 1.000 Einwohner:innen besteht weiterhin in den Stadtteilen Travemünde und Schlutup mit je mehr als 520 Pkw je 1.000 Einwohner:innen sowie St. Jürgen mit 488 Pkw je 1.000 Einwohner:innen. Schlutup und St. Lorenz-Nord weisen gleichzeitig zusammen mit Kücknitz und Travemünde das größte Wachstum auf.

4.2.6 Bestand und Entwicklung von Schulen und Schüler:innenzahlen

Derzeit existieren in der Hansestadt Lübeck insgesamt 58 allgemeinbildende und 5 berufliche Schulstandorte (inkl. Außenstellen etc.). Davon befinden sich vier Schulen in freier Trägerschaft. Im Schuljahr 2021/2022 weist die Hansestadt Lübeck 19.839 Schüler:innen in allgemeinbildenden Schulen aus[24]. Die Unterteilung der Schulformen und Schüler:innenzahlen wird in Tabelle 8 dargestellt.

Angaben zu den beruflichen Schulen liegen nicht vor.

Tabelle 8 Entwicklung der Schüler:innen 2015 bis 2022 nach Schularten[25]

Schularten	Schuljahr						
	2013/14	2015/16	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
Grundschulen	6.740	7.059	7.214	7.154	7.135	7.142	7.257
Hauptschulen	.	84	.	.	.	.	.
Realschulen	.	325	.	.	.	.	.
Regionalschulen	742	413	89	.	.	.	.
Gemeinschaftsschulen	5.720	6.488	6.727	6.731	6.624	6.613	6.607
Gymnasien	5.690	5.800	5.281	5.254	5.277	5.377	5.380
Förderzentren (Klasse 4 - 9)	464	422	415	437	462	497	527

[24] Vgl. Hansestadt Lübeck (2021c)
[25] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

Abendgymnasium	102	103	86	88	88	69	68
insgesamt	**19.458**	**20.694**	**19.812**	**19.664**	**19.586**	**19.698**	**19.839**
DaZ-Schüler:innen*	-	323	462	324	324	305	322
Schulen in freier Trägerschaft							
Freie Waldorf-Schule							
Klasse 1 - 10	397	454	484	502	542	545	513
Oberstufe	133	133	108	106	94	72	104
Paul-Burwick-Schule	81	84	77	74	70	75	85
Johannnes-Prassek-Schule	81	114	98	115	117	94	95
Freie Dorfschule	-	15	23	22	k.A.	22	k.A.

* Deutsch als Zweitsprache

Tabelle 9 Schüler:innen an allgemeinbildenden Schulen 2021/2022 nach Geschlecht[26]

Schulart	Schüler:innen insgesamt Anzahl	darunter weiblich Anzahl	darunter weiblich in %
Grundschule	7.257	3.455	47,6%
Förderzentren	527	153	29,0%
Gymnasien	5.380	2.869	53,3%
Abendgymnasium	68	37	54,4%
Gemeinschafts-schulen (inkl. Regionalschul-klassen)	6.607	3.212	48,6%
Zusammen	**19.839**	**9.726**	**49,0%**

Die Verteilung der Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck wird in Abbildung 5 dargestellt.

[26] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

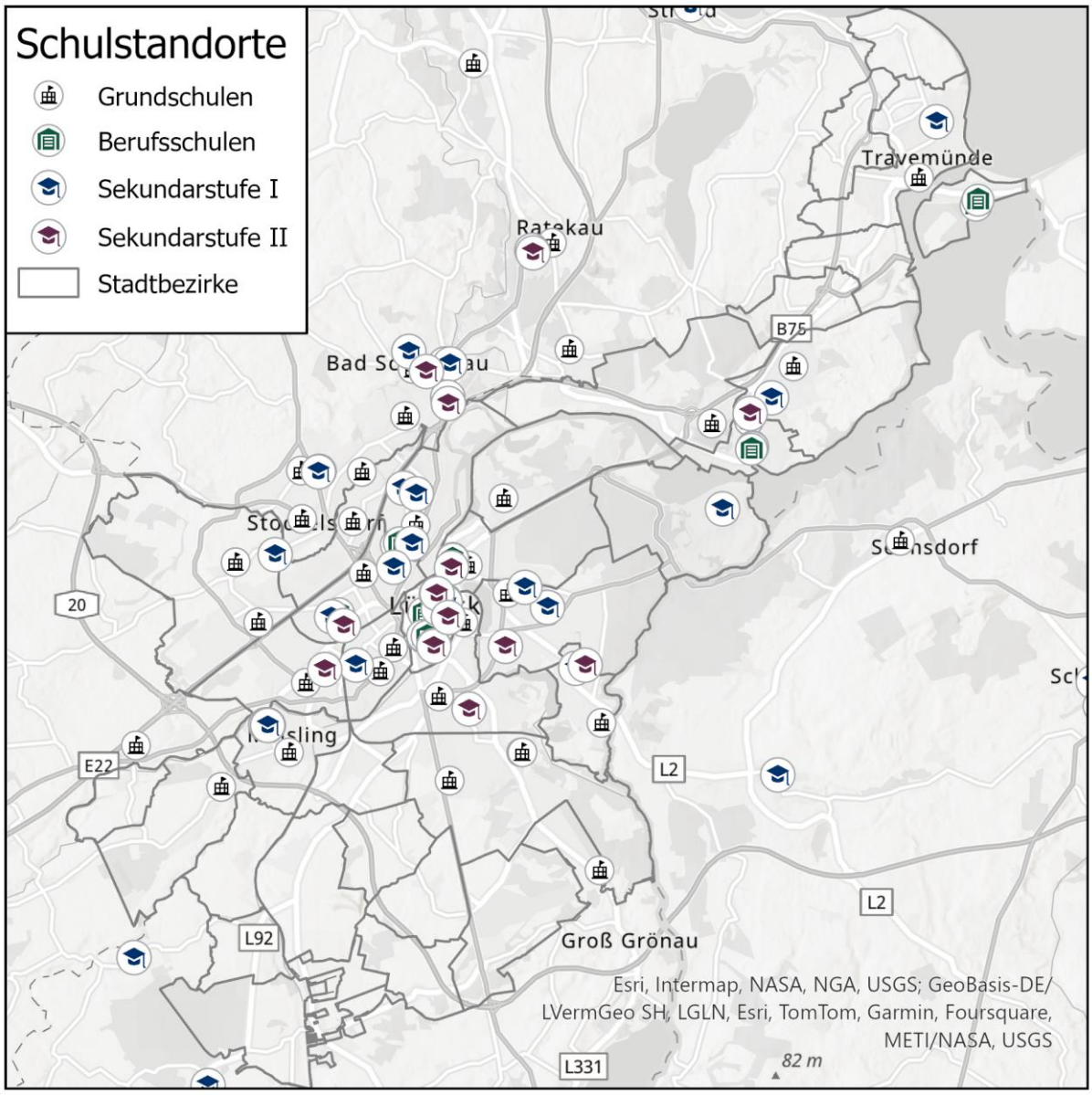


Abbildung 5 Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck

<u>Entwicklung der Schüler:innenzahlen</u>

Im Bereich der Grundschüler:innen erwartet die Hansestadt Lübeck steigende Schüler:innenzahlen von ca. 7.300 Schüler:innen im Schuljahr 2021/2022 um rund 5,5 % auf ca. 7.700 im Schuljahr 2029/30[27].

Insgesamt wird aus verkehrsplanerischer Sicht davon ausgegangen, dass bei den Prognosewerten der Hansestadt Lübeck nur geringe Auswirkungen auf die Beförderung von Schüler:innen zu erwarten sind.

[27] Vgl. Hansestadt Lübeck (2021c)

Zur Entwicklung der Schüler:innenzahlen der Berufsschulen ist keine Aussage möglich.

Planungen neuer Schulstandorte

Es existieren Überlegungen zur Errichtung eines neuen Grundschulstandortes im Bereich des neu entstehenden Wohngebietes Geniner Ufer. Die konkrete Lage des Grundschulstandes sowie die geplante Eröffnung wurden noch nicht festgelegt.

4.2.7 Arbeitsmarkt und Verkehrsverflechtungen Pendelnder

Die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten konzentrieren sich im Bereich der Hansestadt Lübeck auf

- die Verwaltungs-, Dienstleistungs-, Handwerks- und Einzelhandelsstandorte im Bereich der Innenstadt,
- die verdichteten Handels-, Industrie-, Hafen- und Gewerbeflächen
  - Dänischburg,
  - Geniner Str.,
  - Genin-Süd (in Entwicklung),
  - Gewerbepark am Flughafen,
  - Glashüttenweg,
  - Gleisdreieck,
  - Herrendamm,
  - Herrenholz & Padelügger Weg,
  - Herrenwyk,
  - Hochschulstadtteil,
  - Lohmühle,
  - Malmöstr.,
  - Neuhof,
  - Nördliche Wallhalbinsel,
  - Posener Str.,
  - Rapsacker & Roggenhorst & Bernsteindreherweg sowie
  - Schlutup

- sowie auf die Standorte der Gesundheitswirtschaft, der Verwaltung sowie der Schul- und Hochschulbildung (hier vor allem Hochschulstadtteil).

Die Verdichtung der bestehenden Handels-, Industrie-, Hafen- und Gewerbeflächen wird sich fortsetzen, so dass die verkehrliche Bedeutung aller Standorte zunehmen wird.

Die Entwicklung neuer Gewerbeflächen wird in Kapitel 4.2.8 dargestellt.

Wirtschaftsstrukturelle Situation - Arbeitsmarktentwicklung

Die Hansestadt Lübeck weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei den Beschäftigungszahlen auf (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10 Arbeitsmarktentwicklung in der Hansestadt Lübeck[28]

Jahr	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort[1]	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort[1]	Arbeitslose[2]
2019	99.053	80.035	8.260
2020	100.231	80.325	9.960
2021	101.062	81.813	9.380
2022	103.144	84.235	8.720

Im Jahr 2022 sind ca. 103.000 Menschen einer Beschäftigung an Standorten in der Hansestadt Lübeck nachgegangen. Demgegenüber stehen ca. 84.000 Menschen mit Wohnsitz in der Hansestadt Lübeck, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren. Beide Kennzahlen deuten auf starke Verkehrsverflechtungen Pendelnder hin, die nachfolgend dargestellt werden.

Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr (Pendler:innen)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendler:innen) abgeleitet werden. Mit Stand 30.06.2023 werden durch die Bundesagentur für Arbeit folgende Zahlen Pendelnder ausgewiesen:

- 46.432 Einpendler:innen in die Hansestadt Lübeck hinein sowie
- 25.883 Auspendler:innen aus der Hansestadt Lübeck heraus.

Die ein- sowie ausbrechenden Verkehrsverflechtungen haben sich seit 2017 erhöht. Insbesondere die Einpendler:innen sind um ca. 5.000 und die Auspendler:innen um ca. 1.000 gestiegen.

In den nachfolgenden Tabellen werden alle einbrechenden und ausbrechenden Verkehrsverflechtungen auf Ebene der Gemeinden mit mehr als 200 Berufspendelnden je Gemeinde dargestellt.

Tabelle 11 zeigt die Verkehrsverflechtungen von Pendler:innen aus der Hansestadt Lübeck in andere Orte. Die mit Abstand stärksten Verflechtungen beim Auspendeln bestehen nach Hamburg (5.308 Auspendler:innen), Bad Schwartau (2.120 Auspendler:innen) sowie Stockelsdorf (1.409 Auspendler:innen). Die überwiegende Anzahl der Auspendler:innen orientiert sich auf den näheren Umlandbereich um die Hansestadt Lübeck herum. Großräumige Beziehungen bestehen nach Hamburg, Kiel (1.234 Auspendler:innen) und in deutlich geringerer Ausprägung nach Berlin (496 Auspendler:innen).

[28] Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024)

Tabelle 11 Auspendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023[29]

Arbeitsort	Auspendler:innen insgesamt
Hamburg	5.308
Bad Schwartau	2.120
Stockelsdorf	1.409
Kiel	1.234
Bad Oldesloe	1.118
Timmendorfer Strand	977
Ratekau	652
Reinfeld (Holstein)	608
Neustadt in Holstein	534
Bad Segeberg	505
Berlin	496
Selmsdorf	480
Scharbeutz	418
Dassow	412
Ahrensburg	395
Ratzeburg	376
Eutin	366
Groß Grönau	265
Mölln	264
Bargteheide	209

Die Verflechtungen im Berufsverkehr in die Hansestadt Lübeck sind gegenüber dem Auspendeln deutlich stärker ausgeprägt. Tabelle 12 zeigt die Verkehrsverflechtungen von Pendler:innen aus anderen Gemeinden in die Hansestadt Lübeck. Es wird deutlich, dass beim Einpendeln ebenfalls ein starker Fokus auf den direkten Umlandbereich besteht. Die stärksten Ströme Einpendelnder bestehen dementsprechend aus Bad Schwartau (3.608 Einpendler:innen), Stockelsdorf (3.463 Einpendler:innen) und Ratekau (2.467 Einpendler:innen). Gefolgt von der Freien und Hansestadt Hamburg mit 2.267 Einpendlern:innen.

Tabelle 12 Einpendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023[30]

Wohnort	Einpendler:innen insgesamt
Bad Schwartau	3.608
Stockelsdorf	3.463
Ratekau	2.467
Hamburg	2.267
Lüdersdorf	1.482

[29] Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2023)
[30] Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2023)

Kiel	1.239
Scharbeutz	947
Ratzeburg	929
Ahrensbök	909
Groß Grönau	886
Selmsdorf	790
Reinfeld (Holstein)	737
Bad Oldesloe	682
Schönberg	659
Dassow	623
Timmendorfer Strand	618
Krummesse	563
Eutin	482
Hamberge	448
Mölln	444
Grevesmühlen	441
Neustadt in Holstein	425
Bad Segeberg	376
Berlin	310
Berkenthin	309
Rehna	301
Wismar	280
Süsel	271
Groß Sarau	231
Badendorf	222
Wesenberg	214

4.2.8 Ziele im Einkaufs- und Versorgungsverkehr

Die verkehrlichen Verflechtungen im Bereich Einkaufs- und Versorgungsverkehr für die Hansestadt Lübeck konzentrieren sich auf die in Abbildung 6 dargestellten Versorgungsstandorte.

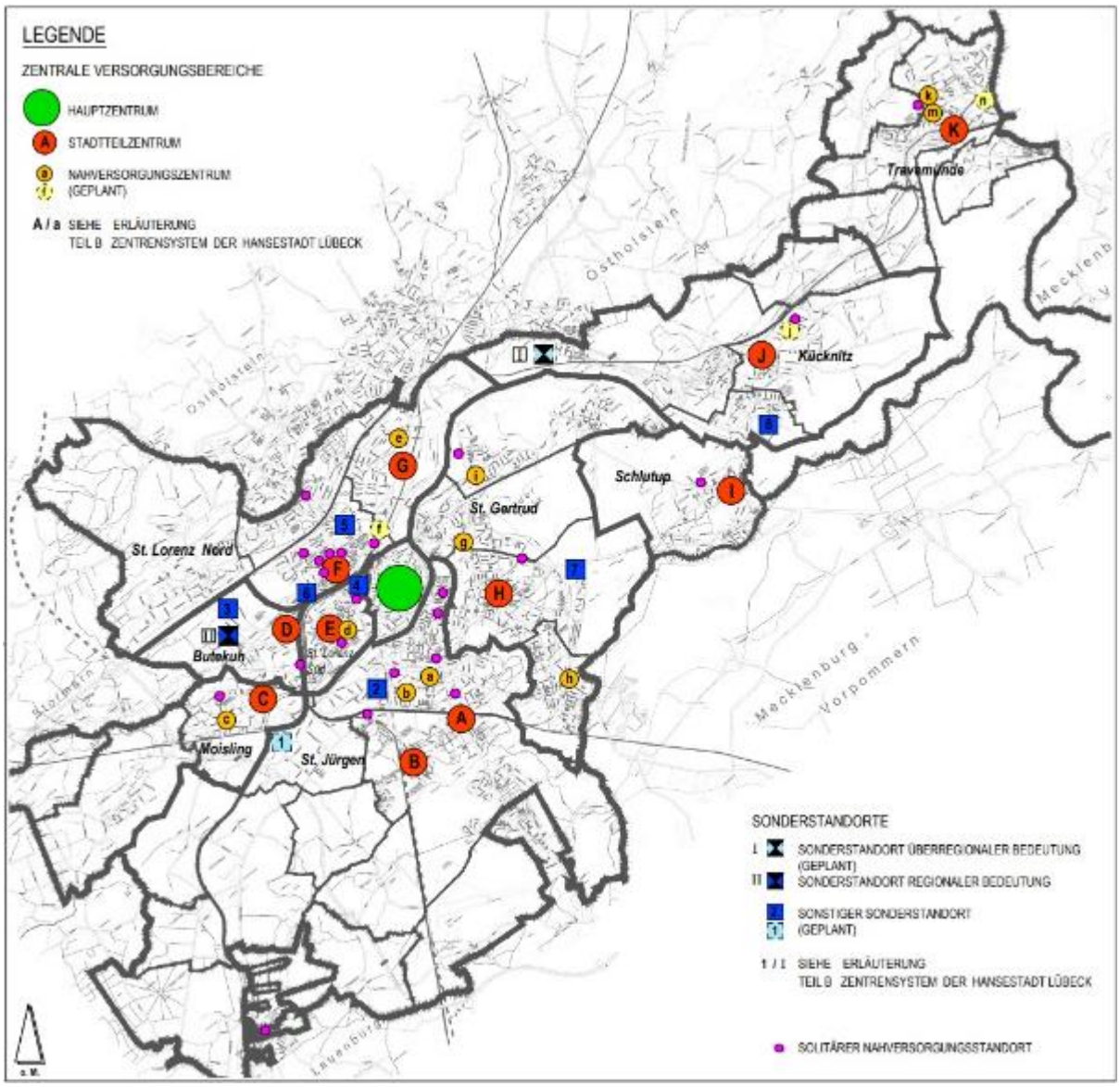


Abbildung 6 Zentren und Einzelhandelsstandorte Hansestadt Lübeck[31]

Gegenüber dem Planungsstand des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzeptes ist der Sonderstandort mit überregionaler Bedeutung „I“ IKEA-Shopping-Center bereits realisiert und an das SPNV- und übrige ÖPNV-Netz angeschlossen.

Eine ergänzende Übersicht zur Einzelhandelsstruktur in Bad Schwartau, die ebenfalls Einfluss auf die verkehrlichen Verflechtungen hat, ist der folgenden Abbildung 7 zu entnehmen.

[31] Vgl. Hansestadt Lübeck (2011b)

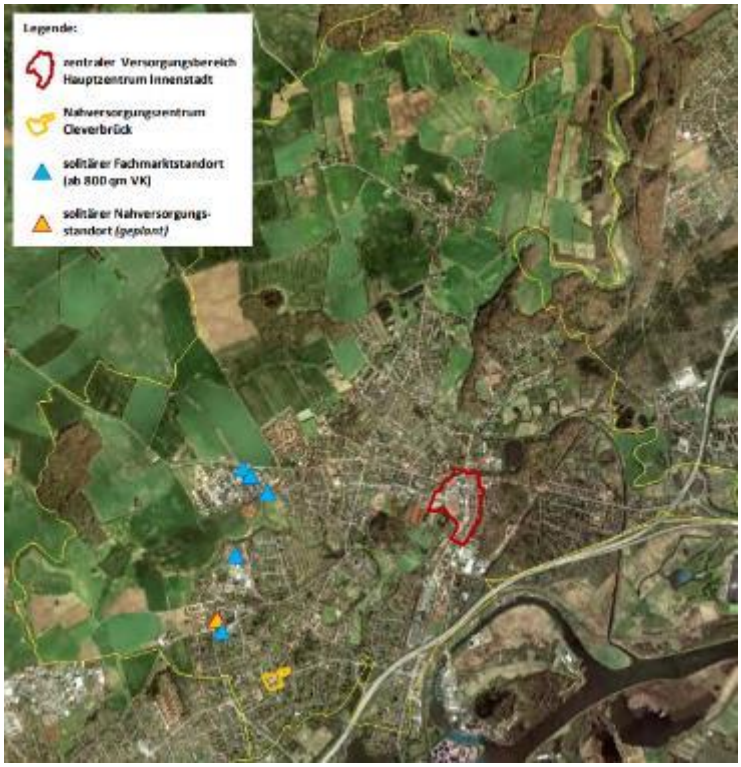


Abbildung 7 Gesamtübersicht der Einzelhandelslagen in Bad Schwartau[32]

4.2.9 Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung

Wohnflächenentwicklung

Aufbauend auf den Wohnungsmarktbericht 2022[33] werden die in Abbildung 8 dargestellten Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau ausgewiesen.

[32] Vgl. CIMA (2012)
[33] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023c)

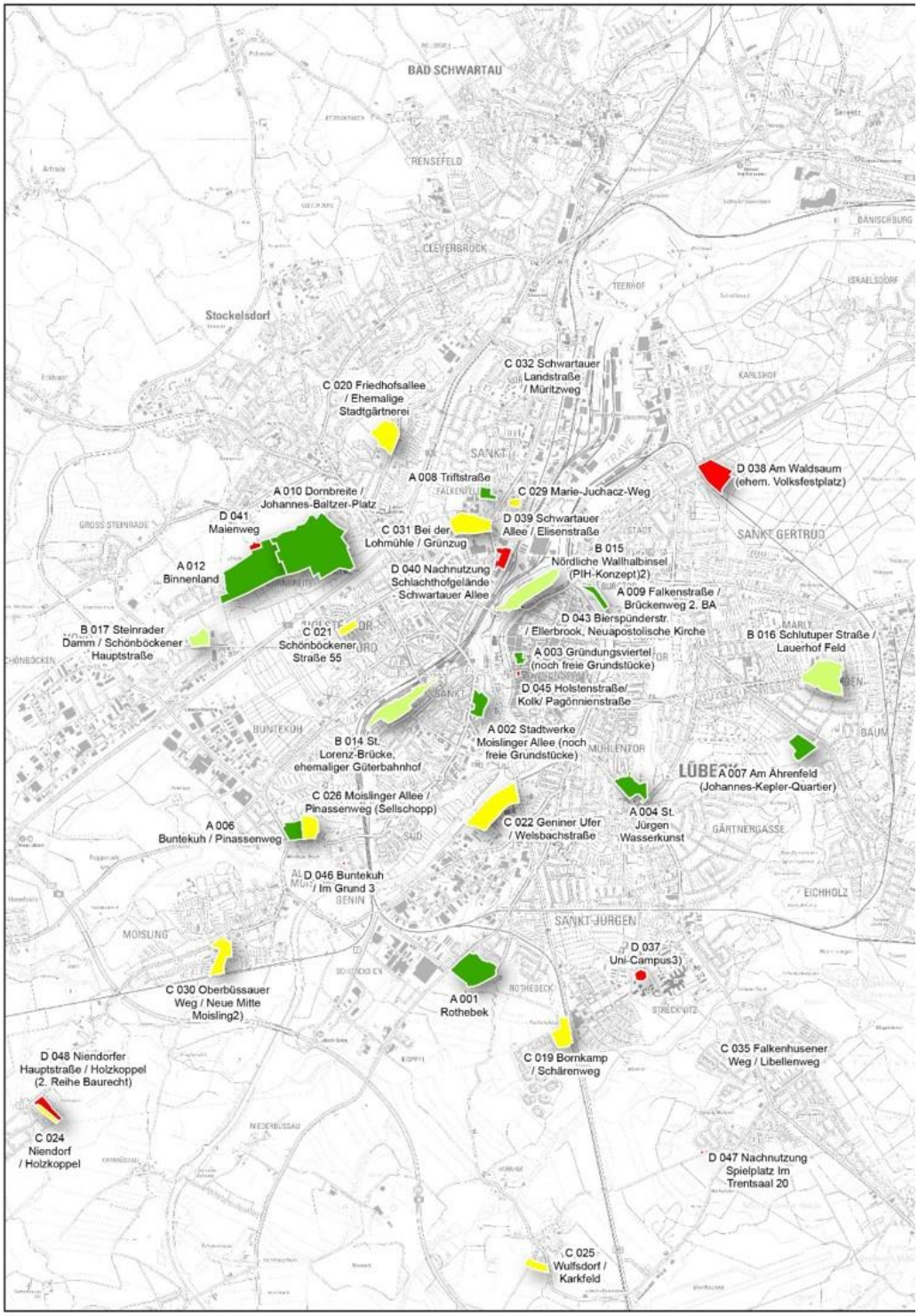
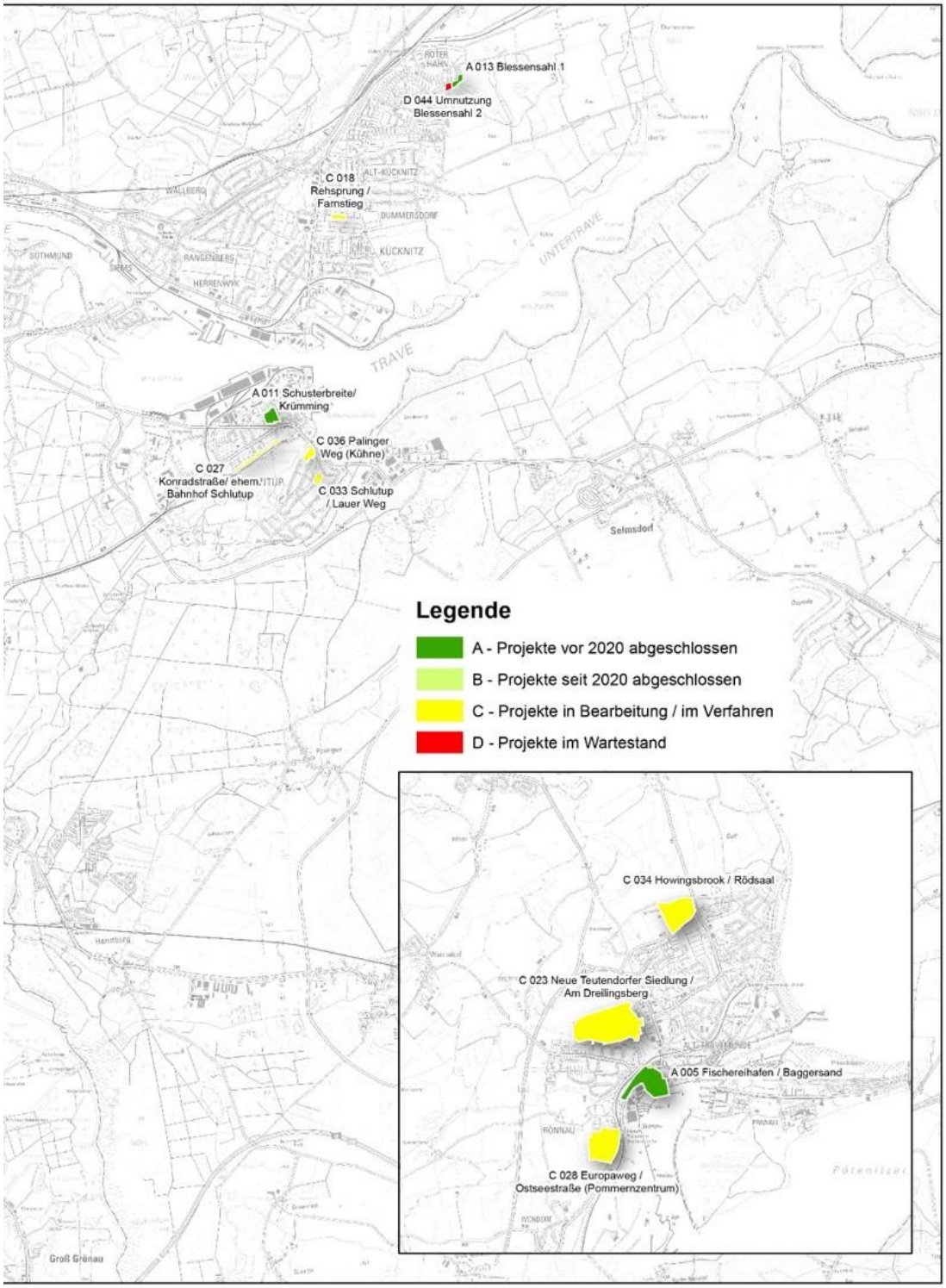


Abbildung 8 Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck



Fortsetzung: Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck

Gewerbeflächenentwicklung

Für die Hansestadt Lübeck wurde ein erwartetes Gewerbeflächendefizit von rund 141 ha netto (bis 2035) bzw. 193,5 ha netto (bis 2024) berechnet[34]. Demnach standen nur bis 2022 Bestandsflächen für eine weitere Gewerbeentwicklung zur Verfügung. Als nächstes sollten daher die Entwicklungsflächen gemäß Flächennutzungsplan für die weitere Entwicklung von Gewerbegebieten/-flächen herangezogen werden.

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt die Entwicklung größerer Gewerbeflächen im Bereich der Kronsforder Landstraße südlich der Bundesautobahn (BAB) 20 und nördlich von Niederbüssau. Die erforderlichen planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen zur Flächenentwicklung liegen zum Teil vor. Für eine Fläche von rd. 50 ha brutto, die ab 2024 realisiert werden soll, liegt ein Satzungsbeschluss aus 2022 vor. Für einen zweiten Teil mit einer Realisierung zwischen 2025 bis 2023 mit rd. 30 ha brutto ist das Verfahren beabsichtigt.

Tourismusentwicklung

Entsprechend dem LEP sind die Innenstadt sowie die auf die Hansestadt Lübeck entfallenden Teile des Küstenraums in Lübeck-Travemünde als Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung definiert[35].

Die Hansestadt Lübeck profitiert dabei in den letzten Jahren von einer positiven Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen im Tourismus. Die starken Einbrüche in den Jahren 2020 und 2021 sind auf die Coronapandemie zurückzuführen. Bereits in 2022 haben sich die Gästezahlen jedoch schon wieder auf die Werte wie in 2019 stabilisiert bzw. lagen darüber. Tabelle 13 zeigt die Entwicklung der Gästeankünfte, Übernachtungen und die durchschnittliche Verweildauer.

Zwischen 2010 und 2022 konnte bei stetig wachsenden Gästeankünften und Verweildauern eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von über 6% bei der Entwicklung der Übernachtungszahlen ausgewiesen werden. Das im Touristischen Entwicklungskonzept (TEK) gesteckte Ziel von 2 Millionen Übernachtungen bis zum Jahr 2020[36] wurde bereits ein Jahr eher erreicht.

Zusätzlich sind die Tagesgäste zu berücksichtigen, zu deren Entwicklung jedoch keine empirischen Daten vorliegen.

Während die Übernachtungszahlen in Lübeck bisher immer höher waren als die in Travemünde, wurde die Differenz über die Jahre immer kleiner. Im Jahr 2022 gab es erstmals mehr Übernachtungen in Travemünde mit 1.173.546 im Vergleich zu 1.058.732 in Lübeck.

[34] Vgl. CIMA (2021)
[35] Vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2021)
[36] Vgl. dwif-Consulting GmbH (2020)

Tabelle 13 Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Hansestadt Lübeck 2010 bis 2022[37]

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	durchschnittliche Verweildauer (Tage)
2010	552.133	1.187.764	2,15
2011	578.752	1.246.536	2,15
2012	596.051	1.308.981	2,20
2013	592.260	1.364.620	2,30
2014	612.000	1.455.484	2,38
2015	663.975	1.543.038	2,32
2016	691.043	1.722.071	2,49
2017	713.331	1.684.397	2,36
2018	754.190	1.825.115	2,4
2019	819.822	2.047.281	2,5
2020	511.167	1.572499	3,1
2021	542.897	1.756.429	3,2
2022	790.233	2.232.278	2,2

4.3 Entwicklung des Mobilitätsbedarfs

4.3.1 Marktdurchdringung, Modal Split-Anteil, ÖPNV-Angebotsqualität aus Fahrgastsicht und Vergleich mit benachbarten Oberzentren

Wo steht der ÖPNV in Lübeck aktuell?

In der Vergangenheit (bis 2021) wurde der kommunale ÖPNV vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck stetigen Einsparbemühungen unterzogen. Die Diskussion zur Entwicklung des Linienverkehrs wurde vor allem mit Fokus auf einer Verringerung des Defizits geführt. Größere Einsparungen im Netz erfolgten bereits 2009/2010. Im Anschluss daran wurde eine gutachterlich begleitete sog. „Liniennetzoptimierung“ gestartet, die weitere Einsparpotentiale, jedoch auch Verbesserungspotentiale identifizieren sollte. Die Maßnahmen der Liniennetzoptimierung wurden 2012/2013 umgesetzt - zusammen mit den Kürzungen von 2009/2010 sollte das politisch von der Bürgerschaft beschlossene Ziel verfolgt werden, das jährliche Defizit des Busverkehrs in Lübeck damals um weitere 2,5 Mio. Euro zu reduzieren.

Hierbei wurden die Taktstrukturen des sog. „Travetakt“, der auf den Hauptachsen 10-Minutentakte durch die minutengenaue Überlagerung von jeweils zwei 20-Minutententakt-Linien vorsah, aufgegeben. Erste Ansätze für das in puncto Marktdurchdringung (200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr im Jahr 2000) und Modal Split-Anteil (16 % ÖPNV-Anteil im Jahr 2000) erfolgreiche Netz wurden mit dem sog. “Busdemonstrationsvorhaben“ bereits ab

[37] Vgl. Statistisches Amt für Hamburg Schleswig-Holstein (2023)

Ende der 1980er Jahre entwickelt. Hierbei ging man strategisch mit einem guten Fahrplanangebot in Vorleistung, um sog. wahlfreie Fahrgäste anzusprechen. Also Fahrgäste, die andernfalls beispielsweise mit ihrem Auto fahren würden.

Bei der Liniennetzoptimierung erfolgte dagegen eine linienhafte Optimierung mit der Frage, welche Einsparpotentiale einzelne Linien haben – ohne dies immer im systematischen Netzzusammenhang zu sehen. Beispielsweise überlagerten sich in Folge der "Liniennetzoptimierung" nicht automatisch zwei 30-Minutentakte zu einem 15-Minutentakt oder zwei 15-Minutentakte zu einem 7,5-Minutentakt. Vielmehr kam und kommt es vielfach zu Pulkbildungen und Doppelverkehren, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf einer Hauptrelation verkehren. Dennoch ist zu konstatieren, dass es insgesamt gelungen ist, keine größeren flächenhaften Erschließungsdefizite im Haltestellennetz zu erzeugen und sogar neue Angebote, wie den Schnellbus vom Hbf zum Hochschulstadtteil und zur Universität (Linie 32) zu implementieren.

Insgesamt folgte die Planungsphilosophie in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des politischen Einsparziels einer nachfrageorientierten Strategie, d. h. einer maßgeschneiderten Anpassung des Angebots auf die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-nutzer:innengruppen. Folglich wies die Hansestadt Lübeck im Jahr 2019 nur ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in). Durch dieses vergleichsweise dünn ausgeprägte Angebot teilt sich Lübeck 2020 zusammen mit Koblenz in einer Studie der Agora Verkehrswende[38] den drittletzten Platz bei der Beliebtheit des ÖPNV in allen untersuchten Großstädten: Nur 39 % der Befragten nutzen in Lübeck gerne oder sehr gerne den ÖPNV. Bei der Zeitkartennutzung erreichte Lübeck folglich den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen.

Lag der ÖPNV in Lübeck im Jahr des letzten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2000 noch mit einer Marktdurchdringung i. H. v. 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr in der Spitzengruppe der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren Städten, war dieser im Jahr 2019 mit nur noch 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr unterdurchschnittlich (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr).

Dies schlägt sich auch im Modal Split-Anteil des ÖPNV nieder. Dieser ist in den vergangenen Jahren von 16 % (2000) auf nur noch 12 % (2017) gesunken (vgl. Tabelle 14). Das Ziel des letzten VEP, den Modal Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu heben, wurde somit ins Gegenteil verkehrt. Laut den Werten der Agora Verkehrswende hat Lübeck im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe beim Modal-Split den niedrigsten ÖPNV-Anteil. Die Modal-Split-Werte aller anderen Verkehrsmittel bewegen sich in Lübeck im Durchschnitt.

[38] Vgl. Agora Verkehrswende (2020)

Tabelle 14 Modal Split in der Hansestadt Lübeck im Vergleich

Modal Split im Jahr 2000 (= Veröffentlichungsjahr des letzten VEP)	Modal Split gemäß Ziel-Szenario des letzten VEP	Modal-Split 2017 gemäß MiD-Erhebung
15 % zu Fuß	14 % zu Fuß	25 % zu Fuß
11 % Fahrrad	15 % Fahrrad	20 % Fahrrad
16 % ÖPNV	22 % ÖPNV	12 % ÖPNV
58 % MIV	49 % MIV	44 % MIV

Die Tatsache, dass der Modal Split-Anteil insgesamt nicht noch stärker geschrumpft ist, ist vermutlich dem Umstand zuzuschreiben, dass im gleichen Zeitraum die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der ebenfalls als Teil des ÖPNV in Lübeck zu sehen ist, gestiegen ist. Schlaglichtartig sei hier verwiesen auf die sechs neuen Stationen im Stadtgebiet seit 2000 (Lübeck Flughafen, Lübeck Hochschulstadtteil, Lübeck St. Jürgen, Lübeck-Dänischburg IKEA, Lübeck-Kücknitz, Lübeck-Moisling), das Wachstum von etwa 1.700 Fahrgästen pro Tag im Schnitt auf der Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand (im Jahr 2010) auf 2.400 Fahrgäste pro Tag (im Jahr 2019) sowie die insgesamt wachsende Zahl von Fahrgästen am Hauptbahnhof von 20.000 Ein-/Umsteigern pro Tag (im Jahr 2010) auf 24.000 (im Jahr 2019).

Die geringe Nutzung der Busse im Jahr 2019 bringt auch hohe Mobilitätskosten mit sich. Diese waren 2019, gemessen im Defizit pro Personenkilometer, mit 15,9 Cent pro Personenkilometer bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV relativ hoch (bundesweiter Median bei 10,32 Cent pro Personenkilometer). Die Ursache hierfür lag in einer niedrigen Auslastung der Busse von lediglich 14,52%. Das bundesweite Mittel bei reinen Busunternehmen lag 2019 bei rund 25 %. Vor diesem Hintergrund ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis der sog. “Liniennetzoptimierung” im Nachhinein als fragwürdig anzusehen.

Um diesen Trend umzukehren, wurden von Seiten der Politik in den vergangenen Jahren einige Beschlüsse zur nachhaltigen Stärkung des ÖPNV auf den Weg gebracht. So konnten zum Fahrplanwechsel 2021/2022 Taktlücken auf den Linien 1, 2, 7, 9 und 40 geschlossen werden, zum Fahrplanwechsel 2022/2023 Taktharmonisierungen auf einigen Linien sowie zum April 2023 eine Angebotsausweitung auf der Linie 40 zwischen Travemünde und Timmendorfer Strand (zusammen mit dem Kreis Ostholstein) umgesetzt werden. Zum Fahrplanwechsel 2022/2023 trat dann im Kontext der Eröffnung des neuen Bahnhaltepunkts Moisling die größte Fahrplanausweitung in Kraft:

Es erfolgte u. a. eine Verlängerung der Linien 5, 7, 11 und 12 zum neuen Bahnhaltepunkt Moisling und eine fahrplanmäßige Verknüpfung mit den Zügen der Linien RE 8 und RE 80 für optimierte Reiseketten von und nach Hamburg für Buntekuh, Roter Löwe, Genin und Roggenhorst. Die Linie 12 wurde montags bis freitags auf einen 30-Min.-Takt zwischen Bf Moisling, Buntekuh, Roggenhorst und Bauernweg (zur Anbindung an beide RE-Linien)

verdichtet. Und montags bis freitags wurde auf den folgenden vier Radialstrecken neu ein 10-Minuten-Takt („Lübeck-Takt“) eingeführt:

- Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB / Hbf – Altstadtinsel (Überlagerung der Linien 11 und 21)
- Altstadtinsel – Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof – Wesloer Brücke (Überlagerung der Linien 4 und 11)
- Moisling Bf – Roter Löwe – Moislinger Allee – ZOB / Hbf – Altstadtinsel (Linie 5)
- ZOB / Hbf – Altstadtinsel – Kaufhof – Brandenbaum – Eichholz (Linie 5)

Seit dem 11. Dezember 2023 werden zudem ganzwöchig die wichtigsten Relationen im Spätverkehr im 30-Minuten-Takt bedient.

Auf welche Strategien setzten benachbarte Oberzentren?

Ein anschauliches Beispiel für einen seit vielen Jahren erfolgreich betriebenen Verkehrswendeorientierten ÖPNV im städtischen Kontext bietet die Stadt Flensburg (95.000 Einwohner:innen) mit ihren 10-Minuten-Taktachsen: So wird auf den Hauptachsen tagsüber gut merkbar alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit geboten. Dies ist möglich durch die Überlagerung von zwei Linien, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren. Eine umfassende Busbeschleunigung dient dort der Unterfütterung des Erfolgs, steigert die Zuverlässigkeit und sorgt für psychologische Vorteile beim Fahrgast. Flensburg hatte trotz der im Vergleich zu Lübeck geringen Stadtgröße dadurch 2019 eine Marktdurchdringung von etwa 172 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr.

Im September 2021 wurde in Flensburg montags bis freitags die Hauptverkehrszeit auf einigen Linien (1, 3 und 7) bis 22 Uhr verlängert, sodass seitdem auf zwei Hauptachsen (Am Lachsbach – Innenstadt und Twedter Plack – Innenstadt) auch nach 20 Uhr noch ein 10-Minutentakt angeboten werden kann (bislang: um diese Uhrzeit 30-Minutentakt). Ein Ausbau auf weiteren Relationen und eine Ausweitung der Hauptverkehrszeit bis 22:30 Uhr sind 2024 geplant.

Auch in der Landeshauptstadt Kiel findet seit einiger Zeit ein stetiger Ausbau des ÖPNV statt. So wurde beispielsweise bei der Schnellbuslinie 60S der Takt von einem 30-Minutentakt im Jahr 2016 zu einem durchgehenden 15-Minutentakt im Jahr 2021 verdichtet. Auch auf der Stammlinie 11 konnte der Takt verdichtet werden: Diese verkehrt nun teilweise alle 7,5 Minuten. Mitte 2020 wurde zudem ein neues Nachtbusnetz eingeführt, dass in der ganzen Woche verkehrt und Verbindungen im 30- oder 60-Minutentakt vorsieht. Insgesamt wurde das Leistungsangebot der KVG in Kiel 2011 bis 2021 um 23,5 % ausgebaut. Die Marktdurchdringung des Kieler Busangebots betrug 2019 136 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Darüber hinaus soll in mehreren Schritten in den kommenden Jahren eine Attraktivierung der Fördeschifffahrt, die in den lokalen ÖPNV eingebunden ist, stattfinden. Die Linie F2 (West-Ost-Linie) wurde beispielsweise von einem 30-Minutentakt stellenweise auf einen 15-Minutentakt verdichtet, eine Ausweitung auf weitere Tageszeiten sowie eine Verbesserung der Linie F1 (Nord-Süd-Linie) stehen in weiteren Schritten in den

nächsten Jahren an. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass die Landeshauptstadt Kiel ihr Angebot in jüngster Zeit in mehreren Schritten vor dem Hintergrund des Fahrer:innen mangels auf einigen Relationen bereits wieder ausdünnen musste (inzwischen insgesamt rund minus 10 %).

In der Hansestadt Rostock, die in puncto Stadtstruktur und Einwohnerzahl am besten mit Lübeck vergleichbar ist, sorgte der dort gut ausgebaute kommunale ÖPNV mit Bus und Straßenbahn 2019 für eine Marktdurchdringung von 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Ein Ausbau des Angebots erfolgte dort in den vergangenen Jahren in der Gestalt, dass eine Taktverdichtung auf nachfragestarken Relationen mit der Reduktion des Angebots in Bereichen des Netzes mit schwächerer Nachfrage einher ging – und so die Fahrgastzahlen insgesamt gesteigert werden konnten. Durch diese Strategie konnte in den vergangenen Jahren ein 10-Minuten-Takt auf allen wichtigen Hauptstrecken im Stadtgebiet eingeführt werden, der sich stellenweise auf einigen Relationen zu einem 5-Minuten-Takt überlagert. Weitere Angebotsmaßnahmen waren ein Ausbau des Abend- und Nachtverkehrs, die Einführung einer Expressbuslinie durch den Warnowtunnel sowie eine Verbesserung der Quartierserschließung.

Nachdem alle Potentiale der o. g. Strategie ausgeschöpft waren, beschloss die Bürgerschaft eine Angebotsoffensive mit 10% mehr Fahrleistung im Busbereich, um ab Sommer 2022 weitere 10-Minuten-Takte einführen zu können. Ebenso wurde durch die Bürgerschaft der Auftrag zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für drei weitere Straßenbahnneubaustrecken erteilt.

Ein Blick in weitere Oberzentren in Norddeutschland zeigt, wie groß in Lübeck das Potential für eine Ausweitung des ÖPNV sein kann (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15 Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren vor der Corona-Pandemie (2019) (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

Kommune	Marktdurchdringung des Angebots der kommunalen Verkehrsunternehmen (in ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr)
Flensburg	172
Kiel	136 (nur KVG, ohne Förderschifffahrt)
Neumünster	34
Lübeck	94
Schwerin	175
Rostock	200

4.3.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario)

Das zukünftige Fahrgastaufkommen bildet eine weitere wesentliche Kenngröße für die zukünftige Angebotsentwicklung. Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV unterliegen jedoch bei gleichzeitigen Einschränkungen in der Verfügbarkeit von

Datengrundlagen vielfältigen Einflüssen, so dass im Rahmen des 5. RNVP nur Trends abgeschätzt werden können.

Verkehrsnachfragemodell der Hansestadt Lübeck

Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei die Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, die ÖPNV-Attraktivität (Angebotsqualität und –quantität, Tarife, etc.), die Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage.

Um diese Rahmenbedingungen in eine belastbarere Prognose zu überführen hat die Hansestadt Lübeck ein Verkehrsnachfragemodell erstellen lassen. Dieses beinhaltet sowohl den Analysefall 2021 als einen Prognosefall für das Jahr 2035. Für diesen werden alle absehbaren Entwicklungen der Verkehrsnetze und Strukturdaten fortgeschrieben und wirken sich auf die Verkehrsmittel- und Zielwahl und somit auch auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet aus.

Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV für den Prognosefall werden im Rahmen der Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Dies betrifft im vorliegenden Fall vor allem die bereits umgesetzten Fahrplananpassungen bis einschließlich Dezember 2023, bei der mit Inbetriebnahme des Bahnhaltepunkts Moisling und den Maßnahmen des Lübeck-Takts deutliche Angebotsverbesserungen vorgenommen wurden.

Analog hierzu sind im Prognosefall auch für die anderen Verkehrsträger Maßnahmen unterstellt, deren Umsetzung fest disponiert ist oder absehbar erfolgt. Dies betrifft u.a. laufende Maßnahmen bzw. Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung.

Für den in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Hansestadt Lübeck, der einen deutlich längeren Zielhorizont als der RNVP aufweist, wurde zudem ein Prognoseszenario 2035+ entwickelt, in welchem die langfristig vorgesehenen Zielnetze des SPNV unterstellt sind, somit u.a. die Inbetriebnahme der Neubaustrecke in Richtung Fehmarn, eine Regio S-Bahn für Lübeck und ein deutlich dichteres Zugangebot in Richtung Hamburg. Da diese Planungen z.B. hinsichtlich neuer Haltepunkte noch nicht endabgestimmt vorliegen und deren Umsetzung noch viele Jahre in Anspruch nehmen wird, wurde davon abgesehen diesen Prognosestand als Vergleichsfall für den RNVP heranzuziehen. Es wird stattdessen auf den VEP verwiesen, welcher die vorgesehenen Maßnahmen bewerten und weitere bzw. abgeänderte Maßnahmen empfehlen wird.

Prognosehorizont und Prognosegegenstand

Die Prognose ist auf eine mittelfristige Entwicklung ausgerichtet. Als Betrachtungszeitraum wird daher analog zum Prognosehorizonts des Verkehrsmodells der Zeitraum bis 2035 festgelegt. Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2022, da dies dem Analysejahr des Verkehrsnachfragemodells entspricht, zu dem letztmalig belastbaren Daten zur Verfügung stehen. Gegenstand der Status quo-Prognose sind die Fahrgastzahlen im ÖV mit Bezug zur Hansestadt Lübeck, sprich Quell-, Ziel- und Binnenverkehr.

Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Wie beschrieben erfolgt die Status quo-Prognose für die Entwicklung des Fahrgastaufkommens direkt aus dem Verkehrsnachfragemodell. Die Prognoseergebnisse lassen im Status quo-Szenario eine Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen 2022 und 2035 erwarten.

- Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr mit Bezug zur Hansestadt Lübeck entwickeln sich danach von rund 25,7 Mio. in 2022 auf rund 26,9Mio. im Prognosejahr 2035.
- Die relative Änderung beträgt damit im selben Zeitraum 4,7%. Dies entspricht einem Wachstum von rund 0,36% pro Jahr. Ein Großteil der Fahrgasteffekte ist auf die Umsetzung der Fahrplanmaßnahmen im Zuge der Inbetriebnahme des SPNV-Haltepunkts Moisling zurückzuführen, weswegen die Auswirkungen der sonstigen Einflussgrößen (Demographie, Siedlungsstruktur etc.) als gering einzustufen ist.

Die dargestellte Status quo-Prognose bildet das maßgebliche Vergleichsszenario für das Zielnetz des vorliegenden 5. RNVP.

5. Ist-Situation und Entwicklung des ÖPNV

5.1 ÖPNV-Angebot und öffentliche Mobilitätsangebote

5.1.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Der Bahnhof Lübeck Hbf ist mit ICE-Einzelzugpaaren der Relationen Lübeck – Hamburg – Hannover - Würzburg - München sowie Lübeck – Hamburg – Essen – Köln an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden (Fahrplanstand 2024).

Die EC-Fernzüge Hamburg - Lübeck - Nyköbing - Kopenhagen wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ersatzlos gestrichen.

Die Einbindung der Hansestadt Lübeck in die vertakteten und miteinander verknüpften Linien im Schienenpersonenfernverkehr ist insgesamt bisher nur unzureichend. Überwiegend kann der SPFV nur mit Umsteigeerfordernis am Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof oder aber zum Teil in Richtung Berlin am Bahnhof Büchen erreicht werden.

5.1.2 Verkehrsangebot im Fernbusverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbusverkehren. Die Hansestadt Lübeck wird derzeit im innerdeutschen Verkehr vor allem durch die Angebote des Anbieters Flix SE erschlossen. Neben den innerdeutschen Verbindungen werden Fernbuslinien in das europäische Ausland angeboten. Neben Flixbus gibt es noch weitere kleine Anbieter, die vereinzelte Fahrten ab/nach Lübeck anbieten.

Von und nach Lübeck bestehen Direktverbindungen nach/von Ulm, München, Krakau, Amsterdam und Oslo. Stärker ausgeprägt ist das Angebot auf der Verbindung zwischen Lübeck und Berlin und in Richtung Kopenhagen. Es bestehen je nach Wochentag zwischen zwei und drei tägliche Verbindungen nach Berlin, so dass eine im Schienenverkehr derzeit so nicht vorhandene direkte Verbindung in Richtung der Bundeshauptstadt besteht. Auf dem Korridor in Richtung Kopenhagen werden täglich drei bis fünf Fahrtmöglichkeiten angeboten.

Da Änderungen im Angebot des Fernbusverkehrs mit hoher Frequenz erfolgen, erfolgt die Darstellung bezogen auf keinen konkreten Bezugszeitpunkt und es werden hier keine detaillierten Verbindungen dargestellt.

Aufgrund von Bauarbeiten befindet sich die provisorische Zugangsstelle zum Fernbus nicht mehr in der Nähe des Lübecker Hauptbahnhofs, sondern ca. 750 m entfernt in der Wallstraße 3-5. Nach Abschluss der Umbauten werden die Fernbusse wieder in der Straße “Beim Retteich” und damit in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof halten.

5.1.3 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Sicherstellung des SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Schleswig – Holstein entsprechend § 2 Abs. 1 ÖPNVG-SH und umfasst die in Tabelle 16 dargestellten Leistungen in der Hansestadt Lübeck.

Die derzeitigen SPNV-Verkehrsleistungen werden durch die drei Verkehrsunternehmen DB Regio Nord, DB Regio Nordost und erixx Holsteinauf Grundlage von Verkehrsverträgen mit dem Land Schleswig-Holstein sowie dem Land Mecklenburg-Vorpommern[39] erbracht.

Tabelle 16 SPNV-Angebot in der Hansestadt Lübeck[40]

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt
RE 4 Lübeck – Bad Kleinen (– Stettin)	Teilnetz OST-WEST (Mecklenburg-Vorpommern)	DB Regio Nordost	60 Min. (alle 120 Min. bis Stettin)
RE 8 Hamburg – Bad Oldesloe – Lübeck Hbf – Travemünde Strand	E-Netz Ost	DB Regio Nord	60 Min.
RE 8X Lübeck - Hamburg-Hasselbrook – Hamburg Hbf	E-Netz Ost	DB Regio Nord	Einzelzüge in der HVZ Mo - Fr
RE 80 Hamburg – Ahrensburg – Lübeck Hbf	E-Netz Ost	DB Regio Nord	60 Min.
RE 83 Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg	Akkunetz Ost	Erixx Holstein	60 Min.
RB 84 Kiel – Lübeck Hbf	Akkunetz Ost	Erixx Holstein	60 Min.
RB 85 Neustadt – Lübeck Hbf	E-Netz Ost	DB Regio Nord	30 - 60 Min.

[39] Betrifft die Linie RE 4, deren Vergabe durch die zuständige Aufgabenträgerorganisation Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH in Abstimmung mit NAH.SH durchgeführt wurde.

[40] Vgl. Nah.SH (2024)

Expressbuslinie X85 Lübeck Hbf – Puttgarden (dauerhafter Ersatzverkehr wegen Bauarbeiten)	E-Netz Ost	DB Regio Nord	60 Min.
RE 86 Lübeck Hbf - Travemünde Strand	E-Netz Ost	DB Regio Nord	Taktverdichter (stündlich tagsüber nur an Sa/So/Feier-tagen in der Sommer-saison, ansonsten Mo-Fr nur in der HVZ)

5.1.4 Verkehrsangebot und Betriebsformen im übrigen ÖPNV

5.1.4.1 Verkehrsangebot

Verkehrsangebot und Verkehrsunternehmen

Der übrige ÖPNV in der Hansestadt Lübeck wird durch folgende Unternehmen mit den Produkten Stadt- bzw. Regionalverkehr betrieben:

- Stadtwerke Lübeck mobil (Stadtverkehr),
- LVG Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (Tochterunternehmen der Stadtwerke Lübeck mobil, Stadtverkehr),
- Autokraft GmbH (Regionalverkehr) sowie
- NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH (Regionalverkehr).

Stadtverkehr

Der übrige ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck umfasst derzeit unter der Produktbezeichnung Stadtverkehr 25 Linien des übrigen ÖPNV[41]

Daneben existiert mit dem Herrentunnel-Shuttle ein Verkehrsangebot, das nicht in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck organisiert wird. Der Betrieb erfolgt durch die LVG im Auftrag der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG. Das Shuttle kann von Fußgängern und Radfahrenden kostenfrei genutzt werden und verkehrt zwischen 5.00 und 21.00 Uhr im 15-min-Takt. In den Nachtstunden fahren die Busse in Rufbereitschaft.

[41] Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 33.

Regionalverkehr

Weiterhin bestehen derzeit 13 ein- und ausbrechende Linien des übrigen ÖPNV unter der Produktbezeichnung Regionalverkehr[42] (davon neun Liniengenehmigungen der Autokraft und vier Liniengenehmigungen der NAHBUS). Die federführende Aufgabenträgerverantwortung dieser Linien obliegt den umliegenden Kreisen bzw. Landkreisen. Weitere vier Linien der Autokraft bedienen u.a. das Lübecker Stadtgebiet, diese dienen jedoch ausschließlich dem Schulverkehr im ländlichen Raum.

5.1.4.2 Betriebsformen im übrigen ÖPNV

Der überwiegende Anteil aller Angebote des übrigen ÖPNV wird als klassischer Linienverkehr erbracht. Daneben existieren folgende flexible Betriebsformen als Linientaxi, als Bedarfslinienverkehr sowie als Flächenverkehr.

Linienverkehr

Die Angebote mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr (vgl. Kapitel 5.1.4) werden überwiegend als Durchmesserlinien strukturiert, so dass jeweils die Innenstadt durchfahren wird. Abweichend davon bestehen Tangentiallinien bzw. Linien mit abweichenden Verbindungsfunktionen sowie Ortsteillinien und Schnellbuslinien (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9 Charakterisierung der Linienverkehre mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr

[42] Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 33.

Linientaxi

Folgende Angebote werden als Linientaxt mit kleinen Fahrzeuggrößen bzw. Taxifahrzeugen erbracht:

- Linie 1: Sa, So, Feiertage zwischen „Groß Parin“ und „Bad Schwartau, ZOB“,
- Linie 11: Mo-Fr Einzelfahrten zwischen „Oberbüssauer Weg“ und „Moorgarten“,
- Linie 12: Mo-Fr zwischen „Gothmund“ und „An der Trave“,
- Linie 15: Mo-Fr zwischen „Estlandring“ und „Hinter den Kirschkaten“ sowie
- Linie 18: Mo-Fr komplettes Angebot als Linientaxi.

Bedarfslinienbetrieb

Der Einsatz der flexiblen Betriebsform Bedarfslinienbetrieb erfolgt nur in sehr geringem Umfang und wird als AnrufSammelTaxi (ASTi) vermarktet. Derzeit bestehen folgende Angebote:

- Linie 10 Mo-Fr, Sa Einzelfahrten zwischen „Bad Schwartau, Bahnhof“ und „Bad Schwartau, ZOB“ sowie
- Linie 35 Mo-Fr, Sa zwischen „Teutendorfer Weg“ und „Teutendorf, Raiffeisen“.

Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 30 Minuten vor Abfahrt. Internetbasierte Bestellwege oder aber die Anmeldung beim Fahrpersonal werden derzeit nicht angeboten.

Die Kommunikation der Angebote erfolgt derzeit nicht einheitlich: Zum einen wird für das Angebot auf Linie 35 eine kostenfreie Rufnummer angeboten, während für das Angebot der Linie 10 eine abweichende Rufnummer im Fahrplan veröffentlicht wird.

Neben den Angeboten des übrigen ÖPNV verbinden zwei Fährverbindungen die Stadtbezirke Alt Travemünde und Priwall östlich und westlich der Trave im Stadtteil Lübeck-Travemünde.

Es besteht eine Fährverbindung zur Personen- und Kfz-Beförderung („Autofähre“) zwischen „Auf dem Baggersand“ und „Mecklenburger Landstr.“ Sowie eine Personenfähre mit Fahrradmitnahme („Norderfähre“) im Bereich der Nordermole zwischen „Travepromenade“ und „Dünenweg“ (vgl. Abbildung 10). Der Angebotsumfang wird in Tabelle 17 dargestellt.

Tabelle 17 Angebotsumfang der Fährverbindungen in der Hansestadt Lübeck[43]

Fährverbindung	Betriebstage	Betriebszeiten	Takt
„Autofähre“ zur Personen-, Fahrrad- und Kfz-Beförderung	täglich	00:00 – 03:00 Uhr	30 Minuten
		03:00 – 05:00 Uhr	15 Minuten
		05:00 – 23:00 Uhr	10 – 15 Minuten
		23:00 – 00:00 Uhr	15 Minuten

43 Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024a)

„Norderfähre“ zur Personenbeförderung (auch Fahrradmitnahme)	01.01. – 31.03. täglich	10:00 – 20:00 Uhr	Pendelbetrieb
	01.04. – 30.06. täglich	10:00 – 22:30 Uhr	Pendelbetrieb
	01.07. – 31.08. täglich	08:00 – 22:30 Uhr	Pendelbetrieb
	01.09. – 31.10. täglich	10:00 – 22:30 Uhr	Pendelbetrieb
	01.11. – 30.12. täglich (außer 24.12.)	10:00 – 20:00 Uhr	Pendelbetrieb
	24.12. (Heiligabend)	10:00 – 17:00 Uhr	Pendelbetrieb
	31.12. (Silvester)	10:00 – 01:00 Uhr	Pendelbetrieb

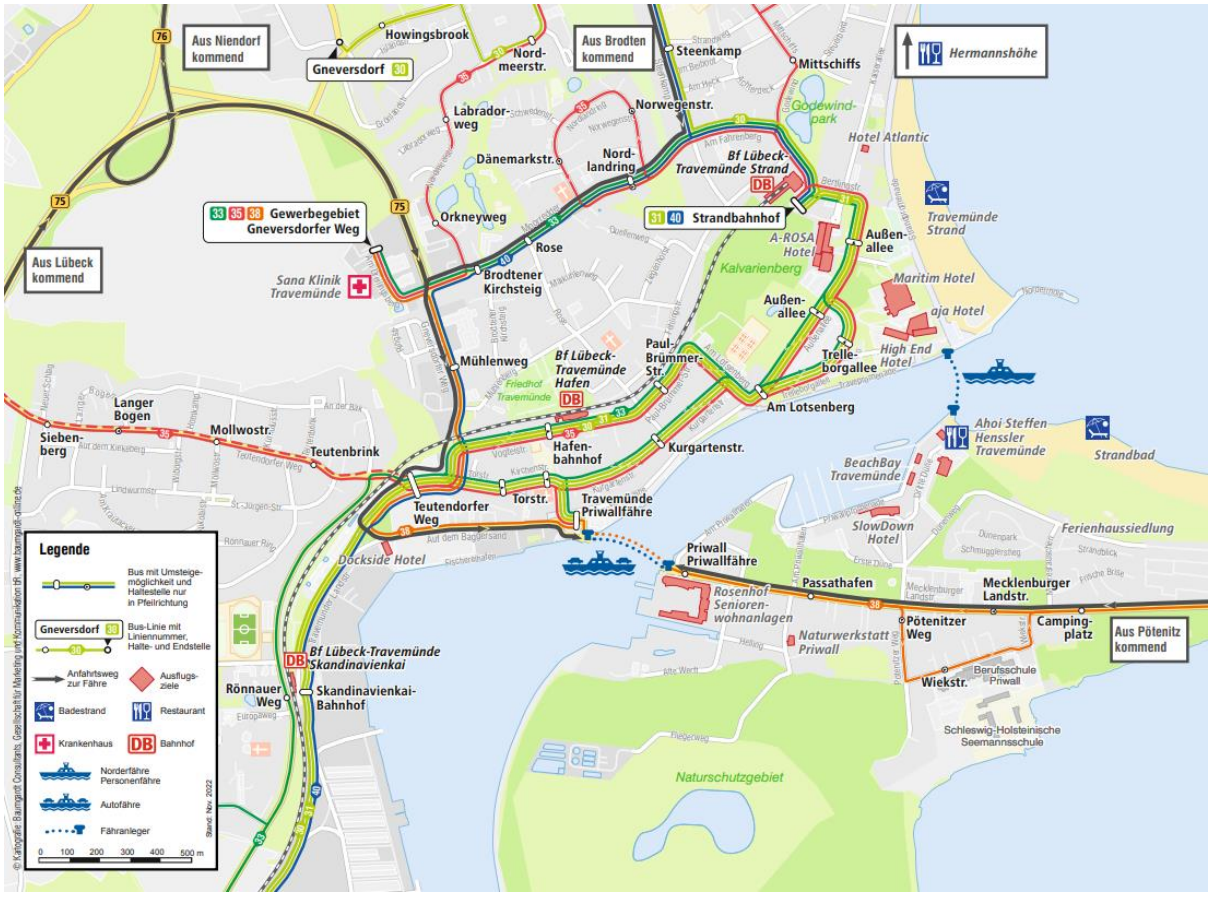


Abbildung 10 Fährverbindungen Hansestadt Lübeck [44]

Die Fähranleger der “Autofähre” sind mit dem übrigen ÖPNV verknüpft:

- Anleger Travemünde – Haltestelle „Travemünde, Priwallfähre“,
- Anleger Priwall – Haltestelle „Priwall, Priwallfähre“

Zudem liegt der Hafenbahnhof in fußläufiger Nähe des Fähranlegers der “Autofähre” auf Travemünder Seite.

[44] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024a)

Der Fähranleger der “Norderfähre” auf Travemünder Seite ist fußläufig durch die Haltestellen Trelleborgallee und Außenallee zu erreichen.

Die Fährverbindung wird durch die Stadtwerke Lübeck mobil betrieben.

Es wird ein eigener Haustarif angewendet, der nicht in den SH-Tarif integriert ist. Allerdings werden Monatstickets von SWL Mobil im Abo sowie das Deutschlandticket anerkannt.

5.1.4.3 Weitere öffentliche verfügbare Mobilitätsangebote

Linienbedarfsverkehr/ On-Demand-Verkehr

Lümo ist der On-Demand-Bus der Stadtwerke Lübeck Mobil und ergänzt den Linienverkehr in Lübeck und ist als Linienbedarfsverkehr nach §44 PBefG genehmigt. Über die Lümo-App können Fahrten von und zu den über 3000 virtuellen Haltepunkten im Bediengebiet gebucht werden. Statt wie bisher entlang der Buslinien, fährt Lümo ohne Fahrplan auf fast direktem Weg zum gewählten Zielpunkt. Dabei werden verschiedene Buchungen kombiniert und sinnvoll auf der Strecke gebündelt (Pooling). So kann mit Lümo einfach und bequem das Ziel erreicht werden, ohne auf einen festen Fahrplan achten und ohne zwischendurch umsteigen zu müssen sowie ohne lange Fußwege am Start- oder Zielort.

Abbildung 11 Lümo Fahrzeuge[45]

Es kommen aktuell ausschließlich Elektro-Pkw, teils mit Rollstuhlrampe zum Einsatz (siehe Abbildung 11). Das Angebot kann freitags, samstags und vor Feiertagen jeweils von 20:00 bis 04:00 Uhr sowie sonntags bis donnerstags von 20:00 bis 01:00 Uhr im Bediengebiet (siehe Abbildung 11) genutzt werden.

Die Buchung und Bezahlung erfolgen über eine App. Es kommt dabei der SH-Tarif zuzüglich eines Komfortzuschlages zum Einsatz.

[45] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024b)

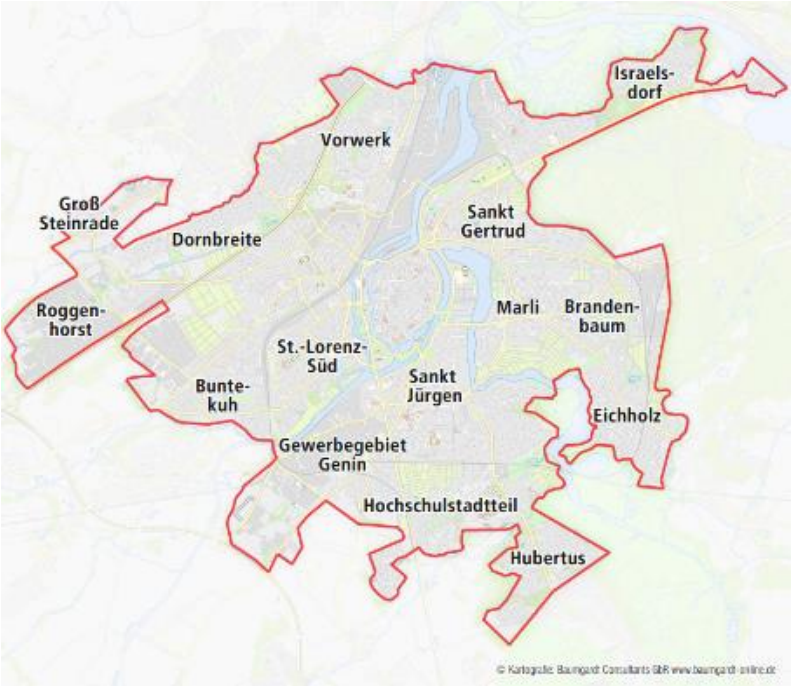


Abbildung 12 Betriebsgebiet Lümo[46]

Die Ausweitung von Lümo im Januar 2023 auf das Lübecker Kerngebiet ist Teil des Projekts "in2Lübeck", welches vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen des Förderprogramms MobilitätsWerkStadt 2025 unterstützt wird. Ziel des Förderprogramms ist die Entwicklung von innovativen und zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten in Städten. Gemeinsam mit der Universität zu Lübeck wird bewertet, welche Anforderungen die Menschen in Lübeck an ein für sie passendes Mobilitätsangebot haben.

Car-Sharing

Die Hansestadt Lübeck verfügt derzeit über drei relevante Anbieter von Car-Sharing-Leistungen.

Zum einen werden durch den Marktführer Deutsche Bahn Connect GmbH Fahrzeuge unter der Marke „Flinkster" angeboten. Es existiert eine Car-Sharing-Station im Bereich des Hauptbahnhofes (Steinrader Weg) mit drei Car-Sharing-Fahrzeugen. Bei "einfachteilen GmbH" können VW Up sowie ein Wohnmobil gemietet werden.

Weitaus umfangreicher und flächendeckender ist das Angebot des Anbieters "StattAuto eG" mit derzeit ca. 42 Stationen und ca. 100 Car-Sharing-Fahrzeugen[47]. Seit April 2022 sind ca. 20 elektrisch betriebene Fahrzeuge Bestandteil der Flotte. Das Angebot wird mit großer Dynamik

[46] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023g)
[47] Vgl. StattAuto eG (2023)

weiterentwickelt. Derzeit besteht dazu eine Kooperation mit SWL mobil, bei der man vergünstigte Bedingungen bei ”StattAuto“ bekommt, wenn man ein Jahresabonnement für die Stadtbusse der SWL mobil besitzt. Bei allen Angeboten handelt es sich um stationsgebundenes Carsharing, ein Free-Floating Konzept gibt es nicht.

Fahrradverleihsystem

Entgegen der Zielstellung des 4. RNVP wurde bisher kein Fahrradverleihsystem in der Hansestadt Lübeck umgesetzt.

Der Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept sieht u.a. den Ausbau von Sharing-Angeboten vor. Neben dem Car-Sharing ist auch das Angebot eines Fahrradverleihsystems ein wichtiger Baustein, um den Kraftfahrzeugverkehr in der Altstadt schrittweise zu reduzieren. Im Rahmen der Bürger:innen-Beteiligung des Rahmenplans wurde die Einführung eines öffentlichen Bikesharing-Systems behandelt. Es sollten dabei Fahrräder für unterschiedliche Zwecke angeboten werden, z.B. auch Lastenräder, Kinderräder, E-Bikes). Basierend auf einer politischen Vorlage wurde ein Grobkonzept für ein Fahrradverleihsystem von der Stadt Lübeck erarbeitet. Die weitergehende Detailplanung ist aktuell von der politischen Zustimmung abhängig. Es kann noch nicht vorausgesagt werden, wann eine Einführung des Systems realistisch ist.

E-Scooter

Seit Juli 2019 ist es in Lübeck möglich die Fahrzeuge von E-Scooter Anbieten über eine App zu buchen. Das E-Scooter-Angebot ist mit seinen flexiblen und individuellen Nutzungsmöglichkeiten eine attraktive Ergänzung des Mobilitätsangebotes, insbesondere für die letzte Meile zum Zielort. Die E-Scooter sind für die Hansestadt Lübeck mit einer hohen jährlichen Gästezahl ein wichtiger Baustein im Bereich der Mikromobilität. Die Stadtwerke Lübeck mobil übernimmt die Koordination der E-Scooter-Anbieter im Auftrag der Stadt. Die derzeit vier E-Scooter-Anbieter in Lübeck Voi, Tier, Lime und Bolt haben Anfang 2022 mit Stadtwerke Lübeck mobil jeweils eine gleichlautende Qualitätsvereinbarung unterzeichnet. Mit der Qualitätsvereinbarung wird die Gesamtzahl der E-Scooter in Lübeck in verschiedenen Angebotszonen festgelegt und auf die Anbieter gleichmäßig aufgeteilt. Die Gesamtzahl der E-Scooter ist derzeit auf eine Anzahl von 2.000 im gesamten Betriebsgebiet, welches sich von Moisling und Genin im Süden über das Lübecker Kerngebiet, Schlutup, Israelsdorf, Kücknitz und Travemünde erstreckt, festgelegt.

5.1.4.4 Entwicklung Betriebsleistung, Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung im übrigen ÖPNV

Neben der auf Basis eines öDA angebotenen Leistung durch den Aufgabenträger in der Hansestadt Lübeck, werden auch Leistungen in den umliegenden Landkreisen angeboten.

Die Angebote in der Stadt Lübeck und im Umland betreffen

- den Kreis Herzogtum Lauenburg: Groß Grönau, Krummesse;
- den Kreis Ostholstein: Stadt Bad Schwartau, Ratekau (Dorfschaften Sereetz und Warnsdorf), Scharbeutz, Stockelsdorf, Timmendorfer Strand;
- den Kreis Stormarn (Klein Wesenberg) sowie
- den Landkreis Nordwestmecklenburg (Lüdersdorf (Ortsteil Herrnburg), Selmsdorf).

Tabelle 18 Entwicklung Betriebsleistung (Nutzwagen-km), Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung (Personen-km)[48]

Jahr	Nutzwagen-km* (Mio.)	Fahrgäste** (Mio.)	Personen-km (Mio.)
2019	9,25	24,8	180,3
2020***	8,98	19,8	141,9
2021	9,20	18,8	136,3
2022	9,46	22,0	181,6

Anmerkungen: Es werden nur Angaben zu den Verkehren dargestellt, die durch den Aufgabenträger Hansestadt Lübeck auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt betraut wurden.

*Nutzwagenkilometer werden als Fahrplankilometer zuzüglich der Kilometer für Verstärkerfahrten (z. B. im Schulverkehr) definiert.

** Ohne Anteil Schwerbehinderter, gem. Vertriebsstatistik

*** Nachfragerückgang aufgrund der Coronapandemie, einmalige Fahrplanreduzierung im Jahr 2020

Tabelle 18 stellt die Entwicklung der Betriebsleistungen, der Fahrgastzahlen und der Verkehrsleistung im Zeitraum zwischen 2019 und 2022, der Laufzeit des vorherigen RNVP, dar.

Im Jahr 2020 ist ein starker Nachfragerückgang aufgrund der Coronapandemie zu verzeichnen. Daraufhin wurde einmalig eine Fahrplanreduzierung vorgenommen. Es ist ebenfalls ersichtlich, dass ab dem Folgejahr das Angebot wieder erhöht wurde und auch die Fahrgastzahlen wieder steigen.

Nachfolgend werden in kategorisierter Form die derzeitigen Fahrgastzahlen je Tag sowie die jährliche Betriebsleistung für die Linien in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt dargestellt (vgl. Tabelle 19). Eine netzbezogene Darstellung der wesentlichen Verkehrsströme im übrigen ÖPNV wird im Anhang dargestellt (vgl. Abbildung 32).

48 Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023i)

Tabelle 19 Fahrgastzahlen je Tag und jährliche Betriebsleistungen nach Linien[49]

Linie und Linienverlauf (Kurzform)		Fahrgäste pro Tag (Mo-Fr)	Betriebsleistung pro Jahr (in Tausend km)
1	Groß Parin – Hochschulstadtteil	4.000-6.000	> 500
2	Ravensbusch – Bornkamp / Sudetenstraße	2.000-4.000	300 – 500
3	Sereetzer Weg – Eichholz	2.000-4.000	300 – 500
4	Groß Grönau – Heiweg	2.000-4.000	300 – 500
5	Oberbüssauer Weg – Herrenburg	> 6.000	> 500
6	Hamburger Str. – Blankensee	4.000-6.000	> 500
7	Bad Schwartau – Kl. Wesenberg/Moorgart.	4.000-6.000	> 500
8	Gustav-Radbruch-Platz – Sereetzer Weg	< 2.000	< 100
9	Bad Schwartau/ZOB – Grillenweg	4.000-6.000	> 500
10	Sereetz – Wesloer Brücke	2.000-4.000	> 500
11	Oberbüssauer Weg – Zarnewenzweg	> 6.000	> 500
12	Oberbüssauer Weg – An der Trave	2.000-4.000	> 500
15	Niels-Bohr-Ring – Vorrader Straße	< 2.000	300 – 500
16	CITTI-Park/Herrenholz – Krummesse	4.000-6.000	> 500
17	Bad Schwartau/ZOB – Uniklinik	< 2.000	< 100
18	Bad Schwartau/Bollbrüch – Bad Schwartau/ZOB	< 2.000	< 100
21	CITTI-Park/Herrenholz – Gleisdreieck	< 2.000	300 – 500
30	Gneversdorf – ZOB/Hauptbahnhof	2.000-4.000	556
31	Strandbahnhof – ZOB/Hauptbahnhof	< 2.000	100 – 300
32	Hirtenbergweg – Stephensonstraße	2.000-4.000	300 – 500
33	Gneversdorfer Weg – Bad Schwartau/ZOB	2.000-4.000	517
35	Gneversdorfer Weg – Warnsdorf	< 2.000	< 100
38	Gneversdorfer Weg – Priwall/Wellenschlag	< 2.000	< 100
39	Roter Hahn – ZOB/Hauptbahnhof	< 2.000	300 – 500
40	Scharbeutz – ZOB/Hauptbahnhof	2.000-4.000	> 500

49 Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023i), Daten Stand 2022

5.2 Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen

5.2.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

Schieneninfrastruktur

Die Hansestadt Lübeck ist an den Nah- und Fernverkehr auf der Schiene angebunden. Dies umfasst die folgenden Strecken

- Lübeck Hbf – Bad Oldesloe – Hamburg
- Lübeck Hbf – Neustadt in Holstein
- Lübeck Hbf – Plön – Kiel
- Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde Strandbahnhof
- Lübeck Hbf – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg
- Lübeck Hbf – Grevesmühlen – Bad Kleinen

Die Strecke von Lübeck Hbf nach Puttgarden auf Fehmarn wird derzeit durch dauerhaften Schienenersatzverkehr (Linie X85) bedient.

Für den Schienenpersonennahverkehr gilt landesweit ein Integraler Taktfahrplan (ITF), bei dem die meisten Linien im Stundentakt jede Stunde mit wenigen Ausnahmen exakt zur gleichen Minute abfahren bzw. ankommen. Die Fahrzeiten sind so angeordnet, dass an den Umsteigebahnhöfen die überwiegende Zahl der Anschlusszüge innerhalb weniger Minuten verkehrt und somit Reisezeiten bei erforderlichem Umstieg trotzdem kurz bleiben.

Übergeordnetes Straßennetz

Das übergeordnete Straßennetz der Hansestadt Lübeck sichert durch die in den letzten Jahren realisierten Neu- und Ausbauvorhaben eine gute Erreichbarkeit in und aus allen Richtungen. Abbildung 13 stellt schematisch die wichtigsten Verkehrsachsen dar.

Die wichtigsten übergeordneten Verbindungen werden nachfolgend genannt:

- BAB 1: Lübeck – Hamburg – Bremen – Köln bzw. Lübeck – Fehmarn (-Königreich Dänemark)
- BAB 20: Lübeck – Bad Segeberg bzw. Lübeck – Wismar – Rostock – Insel Rügen (-Stettin)
- BAB 226: Zubringer BAB 1 – Lübeck-Siems
- B 75: Lübeck-Travemünde – Herrentunnel – Travemünder Allee – St. Jürgen-Ring – Moislinger Allee – Bad Oldesloe – Hamburg
- B 76: Lübeck Travemünde – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Plön – Kiel
- B 104: Lübeck-Siems – Travemünder Allee – Ortsumgehung Schlutup – Gadebusch – Schwerin
- B 207: Berliner Platz – Flughafen – Ratzeburg – Mölln – Hamburg
- L 92: Kronsforder Allee – Niederbüssau – Kastorf

- L 182: Marlistr. – Brandenbaumer Landstr. – Herrnburg (L 2 Mecklenburg-Vorpommern) – BAB 20
- L 290: IKEA – Dänischburg – Ratekau
- L 309: Lübeck Innenstadt – Bad Schwartau
- L 331: Ratzeburger Allee – Strecknitz – Groß Grönau – BAB 20 – Pogeetz
- L 332: Lübeck Innenstadt – Stockelsdorf – BAB 20
- K 5: Schönböckener Str. – Groß Steinrade
- K 8: St. Hubertus – Flughafen – Wulfsdorf – Vorrader Str.
- K 13: Stockelsdorf – Herrenholz – Malmöstr.
- K 14: Ziegelstr. – Hamburger Str.
- K 15: Berliner Platz – Geniner Str. – BAB 20
- K 18: Innenstadt – Wesloer Str. – Schlutup
- K 22: Gustav-Radbruch-Platz – Wesloe
- K 25: Sandberg – Einsiedelstr. – Bei der Lohmühle
- K 26: BAB 1-Zubringer Stockelsdorfer Str.
- K 81: Niederbüssau – Krummesse – Berkenthin

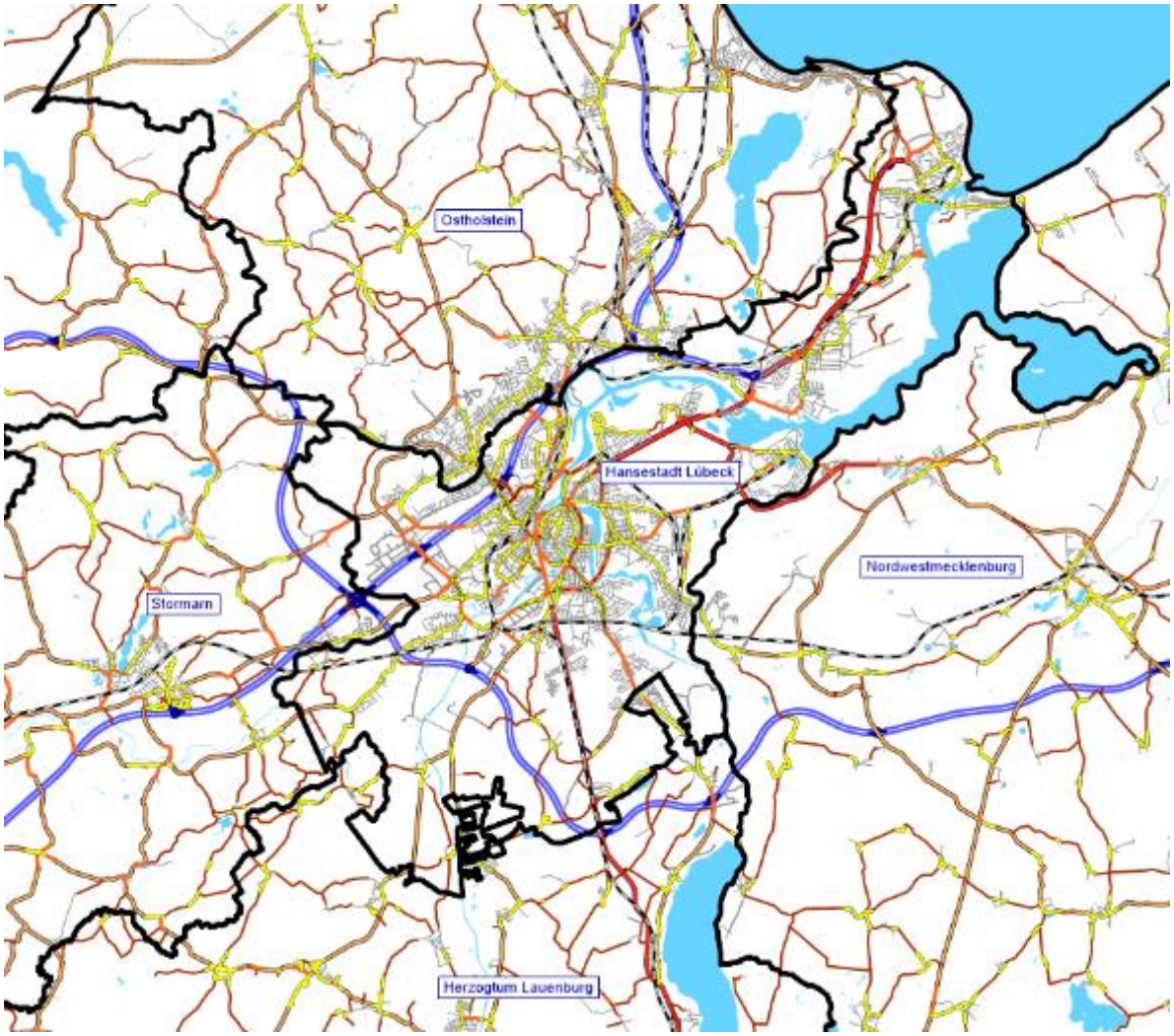


Abbildung 13 Übergeordnete Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur Hansestadt Lübeck

5.2.2 Zugangsstellen zum Schienenverkehr

In der Hansestadt Lübeck existieren zehn Zugangsstellen zum Schienenverkehr (vgl. Tabelle 20 und Abbildung 14). Alle Zugangsstellen sind barrierefrei über Rampen oder Aufzüge zugänglich.

Der **Lübecker Hauptbahnhof** bildet den zentralen Knotenpunkt für die Verbindung des Schienenverkehrs mit dem übrigen ÖPNV im Stadt- und Regionalverkehr. Die im 3. RNVP definierten verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Vorplatzes am Hauptbahnhof (u.a. Neuordnung Fahrradparken, Taxistände, SEV-Haltestelle) sowie des Übergangs zum ZOB (Beleuchtungskonzept) wurden umgesetzt. Ein Fahrradparkhaus wird aktuell geplant und soll gebaut werden.

Gestalterischen Maßnahmen an der Zugangsstelle Lübeck-Travemünde Strand konnten noch nicht umgesetzt werden. Diese sollen im Rahmen eines städtebaulichen Rahmenplans erarbeitet werden.

Die Zugangsstelle Lübeck-Moisling auf der Strecke Lübeck – Hamburg wurde im Dezember 2023 in Betrieb genommen.

Tabelle 20 Zugangsstellen zum Schienenverkehr in der Hansestadt Lübeck

Zugangsstellen	Schienenverkehrs-Angebote	Anschluss an übrigen ÖPNV	Linien des übrigen ÖPNV
Lübeck Hbf.	Fernverkehr, RE 4, RE 8, RE 8X, RE 80, RE 83, RB 84, RB 85, RE 86	Ja	Linien des Stadt- und Regionalverkehrs*
Lübeck-Travemünde Strand	RE 8, RE 86	Ja	30, 31, 33, 35, 40
Lübeck-Travemünde Hafen	RE8,	Ja	30, 31, 33, 35
Lübeck-Travemünde Skandinavienkai	RE8,	Ja	30, 31, 40
Lübeck-Kücknitz	RE8,	Ja	30
Lübeck-Dänischburg IKEA	RE8, RE 86	Nein	./.
Lübeck St. Jürgen	RE 4	Nein	./.
Lübeck Hochschulstadtteil	RE 83	Nein	./.
Lübeck Flughafen	RE 83	Nein	./.
Lübeck-Moisling	RE8, RE80	Ja	5, 7, 11, 12

Anmerkung: * Linien 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 21, 30, 31, 32, 39, 40, 335, 500, 510, 7650, 8130, 8131, 8150, 8710, 8720, 8770, 8780.

Abbildung 14 Zugangsstellen zum Schienenverkehr Hansestadt Lübeck

5.2.3 Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV (Haltestellen)

Einschließlich der Bussteige am ZOB/Hauptbahnhof (siehe Abbildung 15 und Abbildung 16) verfügt die Hansestadt Lübeck über ca. 850 einzelne Haltestellenpositionen.

Abbildung 15 Beispiel ZOB, Erneuerung von Fahrgastunterständen (Quelle: Aufnahme Ramboll)

Abbildung 16 Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit (Quelle: Aufnahme Ramboll)

Handlungsbedarfe bei der Zugänglichkeit von Haltestellen

Auffällig sind weiterhin Haltestellenbereiche im Verlauf von kreuzungsfrei ausgebauten Straßenabschnitten wie z.B. der B75 im Bereich der Travemünder Allee.

Die dort angeordneten Haltestellen wie Zeppelinstraße oder Jungborn (siehe Abbildung 17) lassen im Bereich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellenbereiche sowie vor allem im Bereich der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen deutliche Mängel erkennen. Beide Beispielhaltestellen erfordern zum Erreichen der in Fahrtrichtung Travemünde angeordneten Haltestellen die Nutzung von Unterführungen, die sowohl aus barrierefreier Nutzungssicht als auch aus städtebaulicher Sicht nicht den heutigen Anforderungen entsprechen.

Abbildung 17 Unterführung an der Haltestelle Jungborn (Quelle: Hansestadt Lübeck)

Handlungsbedarfe bei der Verknüpfung mit dem Radverkehr (B+R-Anlagen)

Mit Stand 2024 gibt es in der Hansestadt Lübeck an allen größeren Haltestellen (inkl. der SPNV-Zugangsstellen) gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, so dass eine zufriedenstellende Grundausstattung durch das Konzept Fahrradfreundliches Lübeck festgestellt wurde. Zudem gibt es an den SPNV-Zugangsstellen Skandinavienkai und Hafenbahnhof Mini-Fahrradparkhäuser. Auch am Bahnhaltepunkt Moisling ist eine B+R-Anlage vorgesehen.

Die damalig festgestellten Handlungsbedarfe bei der Qualitätsverbesserung (z.B. durch die Bereitstellung von überdachten Stellplätzen und Fahrradboxen zum Einschließen der Räder) bestehen bis auf einzelne umgesetzte Maßnahmen weiterhin.

Quantifizierung Handlungsbedarfe aufbauend auf Haltestellenkataster

Im Auftrag der Hansestadt Lübeck wurde eine Erhebung der Haltestellenausstattung und des Haltestellenzustandes bei allen Haltestellen im Stadtgebiet parallel zur Erstellung des 4. RNVP aller Haltestellen im Stadtgebiet durchgeführt und im 1. Quartal 2019 abgeschlossen.

Die erhobenen Daten wurden in ein Haltestellenkataster überführt. Damit ist es möglich, die aus Sicht des 5. RNVP definierten Anforderungen an die Haltestellenqualität sowie an die Mindestausstattungsmerkmale der Barrierefreiheit dem bestehenden Status Quo gegenüberzustellen.

Die Abweichungen ergeben dann den Handlungsbedarf, der über eine Priorisierung und Ausnahmendefinition in einen konkreten Umsetzungs- und Maßnahmenplan überführt wurde.

Vordringlich wurden zwei Maßnahmengruppen definiert. Während in Maßnahmengruppe 1 kostengünstige Maßnahmen (z.B. Einrichtung Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld und Auffindestreifen) im Vordergrund stehen, enthält Maßnahmengruppe 2 Maßnahmen, die mit Straßenbaumaßnahmen kombiniert werden können. In Maßnahmengruppe 1 wurden 8 Haltestellen und in Maßnahmengruppe 2 13 Haltestellen priorisiert[50].

In der nachfolgenden Tabelle ist der aktuelle Stand der Maßnahmengruppe 1 und 2 aus der Prioritätsliste dargestellt. Der Ausbau der Haltestellen, die sich in Planung befinden, wird dabei an Fahrbahnerneuerungen gekoppelt.

Tabelle 21 Aktueller Stand Haltestellenausbauprogramm 2020 bis 2023

Haltestelle	Maßnahmen-gruppe 1	Maßnahmen-gruppe 2	Aktueller Stand (06.09.23)
Alexander-Fleming-Str.	X		Stadtauswärts bereits umgesetzt
Citti-Park Herrenholz	X		Stadteinwärts bereits umgesetzt
Waisenhofstraße	X	X	Stadteinwärts bereits umgesetzt
Gustav-Radbruch-Platz	X	X	Betrachtung im Rahmen des VEP
ZOB HL/Bussteige	X	X	Ggf. Umbau im Bestand
Eichholz	X		Noch nicht umgesetzt
Linden Arcaden	X		Noch nicht umgesetzt
Sana Kliniken Lübeck	X		Noch nicht umgesetzt
Buntekuh		X	Noch nicht umgesetzt
Fahlenkampsweg		X	In Planung
Kolberger Platz		X	Noch nicht umgesetzt

[50] Hansestadt Lübeck (2021a)

Lutherkirche	X	Noch nicht umgesetzt
Roeckstraße	X	Noch nicht umgesetzt
Schüsselbuden	X	Noch nicht umgesetzt
Stadttheater	X	In Planung
Technische Hochschule	X	Noch nicht umgesetzt
Universitätsstraße	X	Noch nicht umgesetzt
Wesloer Brücke	X	In Planung

5.2.4 Dynamische Fahrgastinformation

Die im 3. RNVP definierten Anforderungen an die Ausstattung von Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Anlagen wurden komplett umgesetzt (Beispiel siehe Abbildung 18). Abbildung 19 zeigt die derzeitigen Standorte im Zielzustand.

Abbildung 18 Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte (Quelle: Aufnahme Ramboll)

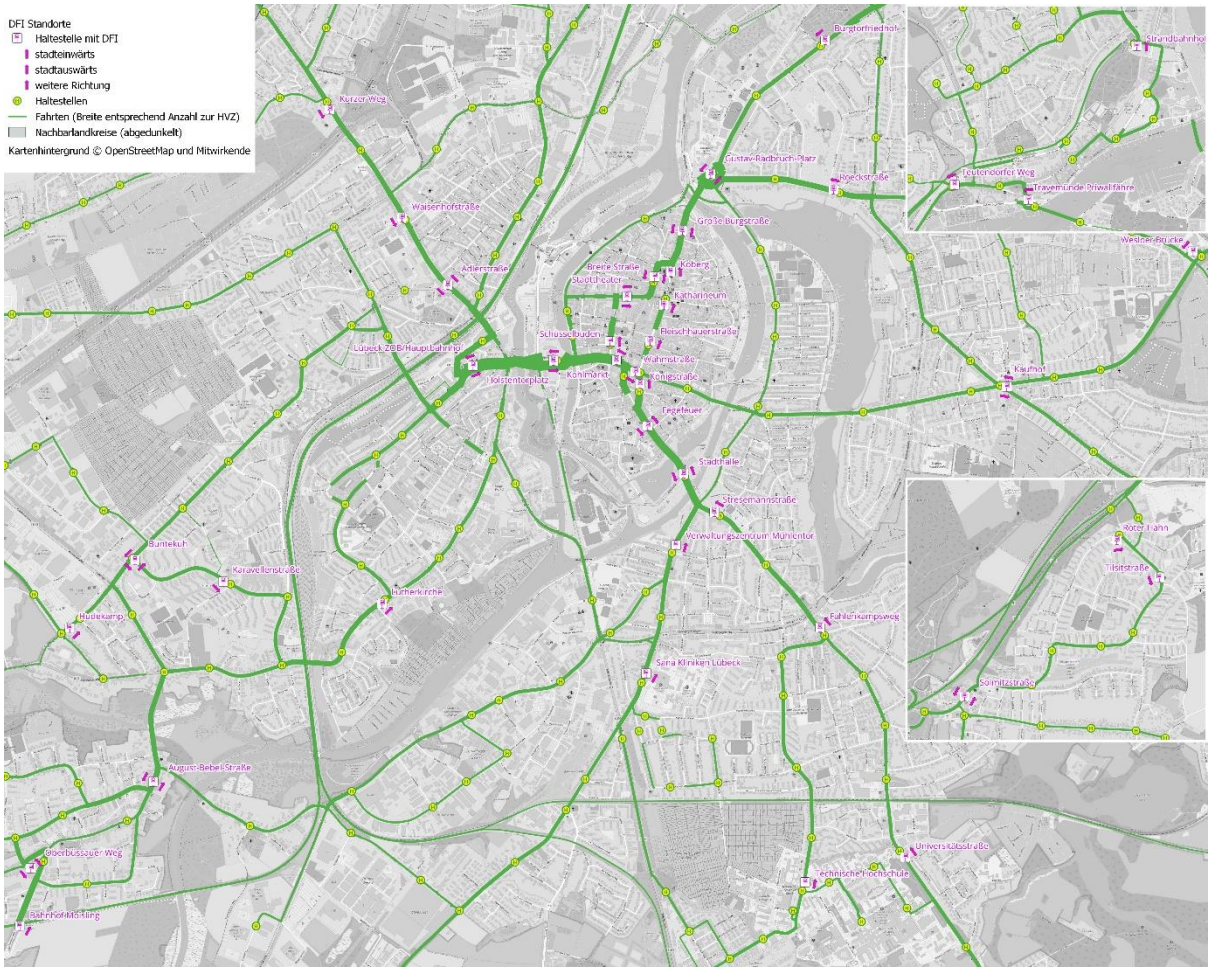
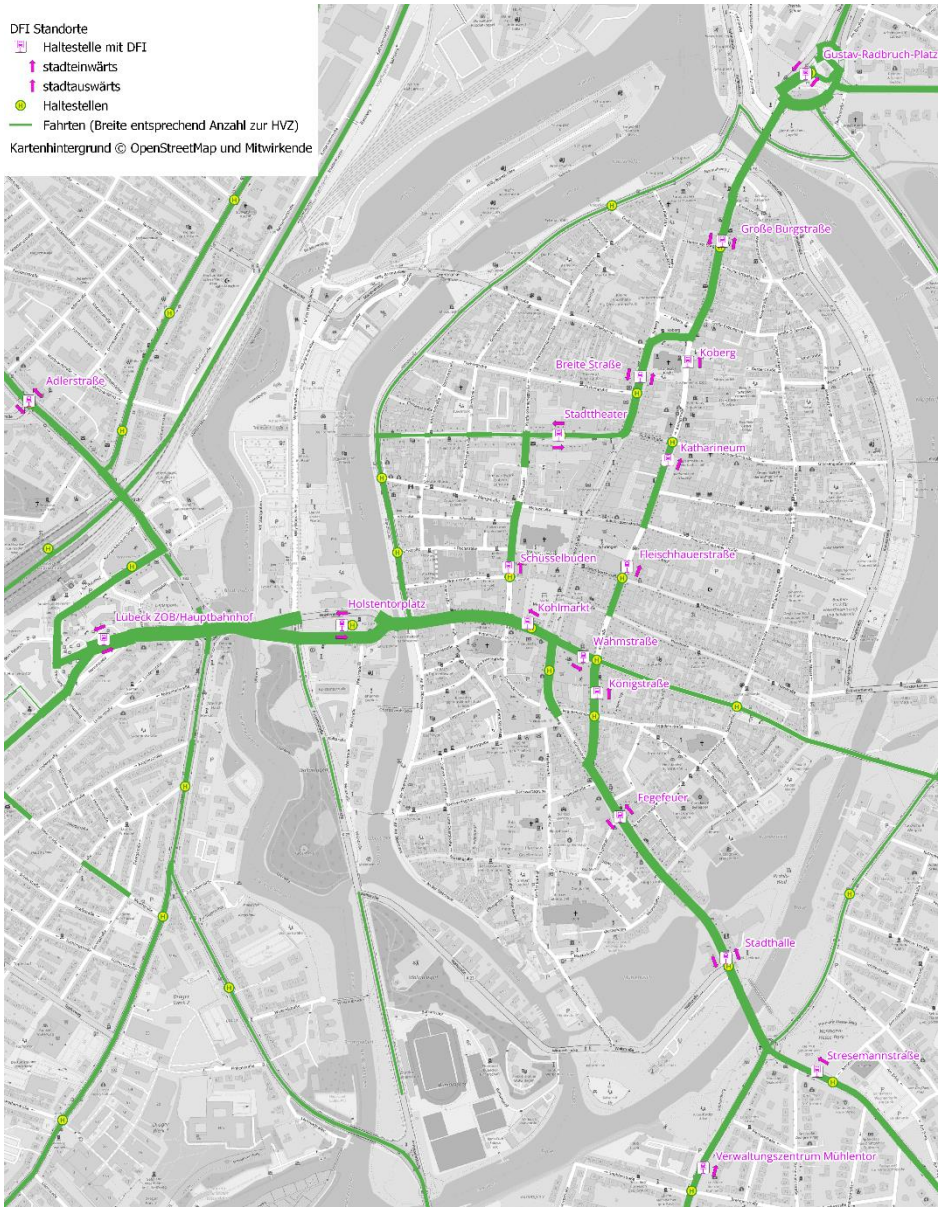


Abbildung 19 DFI-Anlagen in der Hansestadt Lübeck

Es besteht damit an allen relevanten Haltestellen die Möglichkeit der Anzeige von echtzeitbasierten Fahrplandaten zu den nächsten Abfahrten sowie zur Information im Falle von Störungen oder sonstigen Betriebsereignissen (vgl. Abbildung 19).

Gleichzeitig wird durch die Ausstattung der Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Anlagen ein wichtiger Meilenstein zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems unterstützt, da gleichzeitig Anforderungstaster zur Ansage der nächsten Abfahrten installiert wurden. Dies erleichtert insbesondere Nutzer:innen mit Sehbehinderungen die Information und Orientierung an den Haltestellen. Die Funktion der Ansage der nächsten Abfahrten wird ebenfalls in der DyFIS-Talk-App angeboten.



Fortsetzung: Haltestellen mit DFI-Anlagen (Innenstadt)

5.2.5 Verkehrsablauf des ÖPNV und Infrastruktur zur Busbeschleunigung

Busbeschleunigung durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung und Bussonderspuren

Der übrige ÖPNV in der Hansestadt Lübeck wird in überwiegendem Maße im Mischbetrieb mit dem öffentlichen Straßenverkehr betrieben. Es existieren derzeit einige ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) sowie Möglichkeiten der ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen in der Hansestadt Lübeck.

Nachfolgend werden die wesentlichen Streckenabschnitte mit ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) angegeben. Kurze Abschnitte vor einzelnen Lichtsignalanlagen werden nicht angegeben:

- Fackenburger Allee (Ziegelstr. bis Knoten Schwartauer Allee),
- Holstentorplatz (beidseitig),
- Kronsforder Allee (Zulauf zum Mühlentor-Kreisel)[51],
- Ratzeburger Allee (Zulauf zum Mühlentor-Kreisel),
- Schwartauer Allee (Wickedestr. bis Knoten Fackenburger Allee),
- Schwartauer Allee (Wickedestr. bis Knoten Marienstr.)

Handlungsbedarfe für konsequente Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

Der Verkehrsablauf des übrigen ÖPNV ist in der Hansestadt Lübeck durch eine Vielzahl von Herausforderungen gekennzeichnet, welche unter anderem in den Gutachten zum Themenfeld „Lübeck – staufrei bis 2015“ deutlich herausgearbeitet wurden[52]. In weitergehenden Untersuchungen haben die Hansestadt Lübeck und SWL mobil/LVG besondere Handlungsbedarfe aufgrund bestehender Konflikte mit dem ÖPNV und vereinzelter betrieblicher Rahmenbedingungen des übrigen ÖPNV identifiziert[53]:

- Verspätungsanfälligkeit auf den meisten Linien des übrigen ÖPNV (Nachmittagszeit problematischer als Früh-Hauptverkehrszeit),
- Überwiegende Übereinstimmung zwischen Straßenabschnitten mit Behinderungen im Kfz-Verkehr und ÖPNV-kritischen Straßenabschnitten und Knoten,
- Baustellen an bedeutenden Stellen des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie
- Zeitverluste durch betriebliche Rahmenbedingungen (z.B. lange Fahrgastwechsel).

Korridor 1: Kronsforder Allee / Berliner Allee

- Zulauf zum Mühlentor-Kreisverkehr
- Knoten Kronsforder Allee / St.-Jürgen-Ring und
- Knoten Kronsforder Allee / Berliner Allee B 207

Korridor 2: Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg; Bereich Universität / Osterweide

- Doppelknoten Ratzeburger Allee / St.-Jürgen-Ring und Fahlenkampsweg
- Bahnübergang
- Knoten Ratzeburger Allee / Osterweide insbesondere kritisch stadteinwärts

Korridor 3a: Ziegelstraße / Herrenholz / BAB-Anschlussstelle Moisling

- Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

[51] Zum Teil nur von 14:00 – 18:00 Uhr als ÖPNV-Sonderspur nutzbar.
[52] Vgl. urbanus GbR (2008)
[53] Vgl. urbanus GbR (2018)

- Buntekuhweg Fahrtrichtung Moisling
- Kieler Straße mit der Autobahnbrücke

Korridor 3b: Niendorfer Straße / Genin

- Knoten Berliner Platz (Kreisverkehr) und Baltische Allee / Malmöstraße
- Geniner Dorfstraße
- Knoten August-Bebel-Straße / Strecknitzstraße
- Ruhender Verkehr im Bereich der Straße Hinter den Kirschkaten

Korridor 4: Schwartauer Allee / Bei der Lohmühle / Lübecker Straße

- Fackenburger Allee
- Schwartauer Allee
- Bei der Lohmühle
- Zu-/Abfahrt vom ZOB Bad Schwartau

Korridor 5: ZOB/Hauptbahnhof bis Stadthalle

- Knoten Holstenstraße / An der Untertrave (erheblichen Behinderungen durch wartepflichtige Rechtsabbieger)
- Bereich Puppenbrücke / Lindenplatz (Konflikte mit Radverkehr)
- Wallstraße / Mühlentorkreisel

Korridor 6: Herrenwyk bis Roter Hahn

- Zulauf zur B 76 mit dem Knoten Solmitzstraße / Kirchplatz
- Ruhender Verkehr Kirchplatz / Kücknitzer Hauptstraße

5.2.6 Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV

Die Anzahl der derzeit im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eingesetzten Fahrzeuge beträgt bei SWL mobil und LVG 200 Niederflurbusse für den Fahrplanbedarf inkl. der zur Einhaltung der beschriebenen Qualitätsanforderungen erforderlichen Reserven für Betrieb und Technik.

Die Fahrzeuge sind mit Mehrzweckabteilen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen, dynamischen Fahrzielanzeigen sowie Videoüberwachung ausgestattet. Sukzessiv werden alle Busse mit automatischen Fahrgastzählsystemen ausgestattet.

Der derzeitige Fuhrpark ist durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet. Es werden zeitgemäße Komfortmerkmale bei Neu- und Ersatzbeschaffungen umgesetzt. Fast jedes Fahrzeug bietet kostenloses WLAN (95%) und über 60% der Fahrzeuge verfügt über USB-Anschlüsse zum Aufladen von mobilen Geräten wie Smartphones.

Insgesamt sind nach derzeitigem Stand 56 Elektrobusse vorhanden (Beispiel siehe Abbildung 20). Der Anteil elektrischer Fahrzeuge soll weiterhin kontinuierlich erhöht werden. Bis zum Jahr 2030 ist geplant insgesamt 70 Prozent der Busse elektrisch zu betreiben.

Abbildung 20 Alternative Antriebstechnologien im Stadtverkehrseinsatz (Quelle: Aufnahme Ramboll)

5.3 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

5.3.1 Tarife

Im übrigen ÖPNV der Hansestadt werden der SH-Tarif und der Haustarif der Priwall-Fähren angewendet. Der bis April 2024 im Stadt-Umland-Verkehr nach Nordwestmecklenburg verwendete NAHBUS-Tarif wurde ebenfalls durch den SH-Tarif abgelöst. Maßgeblich für die tarifliche Gestaltung des übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck ist damit der SH-Tarif.

SH-Tarif

Der SH-Tarif stellt einen das gesamte Bundesland Schleswig-Holstein umfassenden Tarif dar, der zusätzlich die Freie und Hansestadt Hamburg mit einbezieht.

Der SH-Tarif gilt für alle Fahrten mit Bussen und Bahnen im Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg, sofern sie nicht ausschließlich im Gebiet des hvv stattfinden. Ausnahmen bestehen im Bus-Binnenverkehr auf der Insel Sylt. Alle Ziele in Schleswig-Holstein und

Hamburg sind so mit nur einer einzigen Fahrkarte erreichbar (außer die Nordseeinseln Amrum, Föhr, Helgoland und Pellworm).[54]

Der SH-Tarif wird nicht auf den Priwall-Fähren der SWL mobil angewendet.

Neue (regionale) Tarifangebote sind nur in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen vor Ort sowie der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH und NAH.SH möglich.

Wesentlichen Einfluss auf den SH-Tarif hat das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket (D-Ticket), das als Nachfolger des 9-Euro-Tickets (vom 01.06.-31.08.2022 bundesweit gültige Monatskarte im ÖPNV) eingeführt wurde. Damit ist es möglich für 49 € im Monat unbegrenzt deutschlandweit in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs zu reisen.

Tarifgebiet „Region Lübeck“ im SH-Tarif

Das Tarifgebiet „Region Lübeck“ wird durch die Tarifzonen 5510 (Stockelsdorf), 5515 (Bad Schwartau), 5520 (Sereetz), 6000 (Lübeck-Kernzone), 6001 (Lübeck-Schlutup, Selmsdorf), 6002(Lübeck-Blankensee, Groß Grönau), 6003 (Krummesse), 6004 (Lübeck-Moisling, Klein Wesenberg), 6005 (Lübeck-Roggenhorst), 6006 (Lübeck-Kücknitz), 6007 (Lübeck-Travemünde), sowie 6008 (Herrnburg [nur Bus]) gebildet.

Das Tarifgebiet der Region Lübeck wurde zum 01.08.2022 angepasst. In den Zonen 6000 – 6007 ist die Preisstufe 3 weggefallen, die für Fahrten nach Bad Schwartau, Ratekau-Sereetz und Stockelsdorf allerdings weiterhin gilt.

Das aktuelle Tarifgebiet mit Stand vom 01.04.24 ist in Abbildung 21 dargestellt.

[54] Vgl. NAH.SH (2022)

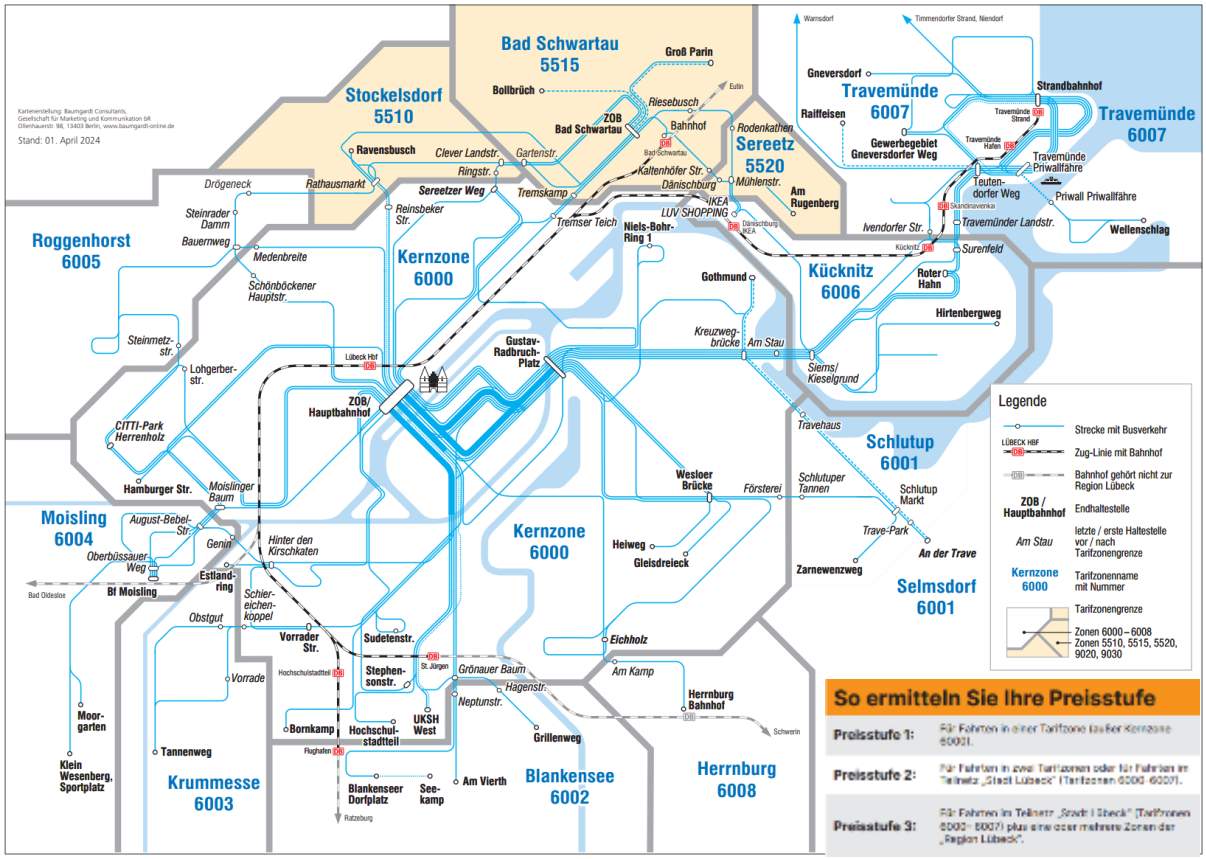


Abbildung 21 Schleswig-Holstein-Tarif „Region Lübeck“[55]

<u>Komfortzuschlag Lümo</u>

Für die Beförderung mit Lümo wird zusätzlich zum regulären Tarif ein Komfortzuschlag erhoben.

<u>Kostenfreie Schnupperangebote zur Kundengewinnung</u>

Durch die SWL mobil/LVG werden einmalig kostenfreie Wochenkarten an neue Bürger:innen sowie Umzügler innerhalb der Hansestadt Lübeck ausgegeben.

<u>Tarif der Priwall-Fähren</u>

Auf den Priwall-Fähren wird ein eigener Haustarif angewendet, der nicht in den SH-Tarif integriert ist. Allerdings werden Monatstickets von SWL Mobil im Abo sowie das Deutschlandticket anerkannt.

[55] Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023h)

5.3.2 Vertrieb

Durch die SWL mobil/LVG wird für den SH-Tarif ein Netz aus ca. 30 Vorverkaufsstellen inklusive der ServiceCenter am ZOB und in Travemünde (dort auch Verkauf von Tickets für die Fähren) angeboten. Es können auch die Verkaufsstellen der DB AG u.a. am Hauptbahnhof genutzt werden. Weiterhin erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst). Dort ist es möglich bargeldlos mit EC- oder Kreditkarte oder weiteren digitalen Möglichkeiten zu bezahlen.

Automatenbasierter Vertrieb besteht durch die Fahrausweisautomaten der DB AG auf den Zugangsstellen zum SPNV.

Internetbasierter Vertrieb existiert derzeit als Abo-Online bei SWL mobil sowie LVG sowie als NAH.SH-Onlineticket zum Ausdrucken über die Websites www.nah.sh und www.bahn.de.

Daneben können Fahrausweise des SH-Tarifs über die App DB Navigator der DB AG erworben werden. Seit Juli 2020 ist der Erwerb eines Handytickets über die NAH.SH-App sowie seit Einführung des Deutschlandtickets die Nutzung einer Chipkarte (Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)) möglich.

5.3.3 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über ein jährlich erscheinendes Fahrplanheft der SWL mobil/LVG angeboten. Dies beinhaltet neben den Fahrplänen der Stadtbusse auch Hinweise zu ausgewählten SPNV-Abfahrtzeiten am Hauptbahnhof. Fahrpläne oder Anschlüsse mit anderen Verkehrsunternehmen werden nicht dargestellt.

Im Internet sind Linienfahrpläne, Haltestellenfahrpläne im PDF-Format sowie ein interaktiver Liniennetzplan über die Webseite der SWL mobil/LVG abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte und Echtzeitinformationen angeboten. Auf der Internetseite der NAH.SH GmbH www.nah.sh gibt es außerdem mit dem Routenplaner eine landesweite Fahrplanauskunft. Diese ist ebenfalls über die Fahrplanauskunft der SWL mobil als auch im interaktiven Liniennetzplan unter https://netzplan.swhl.de/maps/tlnp möglich. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die NAH.SH-App, die SWL Mobil Planer-App, DyFIS Talk App oder über die meinLÜBECK-App verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte bei der NAH.SH sowie bei den Verkehrsunternehmen telefonisch erfragt werden.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer und Abfahrtzeit veröffentlicht.

Echtzeitinformationen

Die SWL mobil/LVG betreiben ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)[56] zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort.

Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden dabei über die DFI-Anlagen an den Haltestellen angezeigt (vgl. Abbildung 18). Weiterhin werden Echtzeitinformationen über die meinLÜBECK-App, die NAH.SH-App, den Int. Liniennetzplan der SWL Mobil und der Planer-App sowie über die DyFIS-Talk-App für die ÖPNV-Nutzer:innen angeboten. Weiterhin können Echtzeitinformationen über die Homepage www.nah.sh abgerufen werden.

Die Echtzeitangebote sollen im Zuge des Projekts „landesweite Echtzeitinformationen“ stetig ausgeweitet werden.

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind alle im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen und –ansagen ausgestattet (Beispiel siehe Abbildung 22). Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung.

Abbildung 22 Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Quelle: Aufnahme Ramboll)

Mittlerweile ist der überwiegende Anteil der Fahrzeugflotte mit zwei Monitoren ausgestattet (1 x mit Kundeninformationen, 1 x Übersicht der nächsten Haltestellen) (vgl. Abbildung 22).

[56] Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen sollen perspektivisch ebenso dargestellt werden.

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert (z.B. https://mobil.swhl.de/) sowie über die DFI-Anlagen übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

5.3.4 Kundenservice und Marketing

Maßnahmen aus den Bereichen Kundenservice und Marketing sind wichtig, um z.B. die Kundenbindung und Kundengewinnung für den ÖPNV als permanenten Prozess wirksam etablieren zu können. Nachfolgende Maßnahmen werden derzeit angewendet.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen werden neben dem Corporate Design der Verkehrsunternehmen auch Elemente des Corporate Design von NAH.SH angewendet.

Darüber hinaus erfolgt die Vermarktung einzelner Produkte und Initiativen, jedoch gibt es bislang nur vereinzelte Ansätze zur verstärkten Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH, z.B. das Verkehren einzelner Busse im NAH.SH-Design.

Fahrgastgarantien und Fundsachenbearbeitung

Die SWL mobil/LVG bieten fahrgastorientierte Garantien in Form einer Pünktlichkeits-, Anschluss- und Sauberkeitsgarantie an. Im Garantiefall erhalten Nutzer:innen eine monetäre Leistung als Entschädigung.[57]

Weiterhin bieten die SWL mobil Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen der SWL mobil/LVG verlorene Gegenstände an.

Fahrgastbeirat

Die SWL mobil/LVG leitet und organisiert die Tätigkeit eines Fahrgastbeirats[58], der das ÖPNV-Angebot in Lübeck regelmäßig analysiert und aufbauend darauf Änderungs- und Verbesserungsvorschläge ableitet. Diese werden mit den SWL mobil/LVG im Rahmen von Informationstreffen diskutiert, so dass eine Prüfung und ggf. Umsetzung durch die

[57] Vgl. Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018a)

[58] Mitglieder sind derzeit: ASTA der FH Lübeck, BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz), Dachverband der Frauenorganisation, Frauenbüro der Hansestadt Lübeck, Lübeck und Travemünde Tourist-Service GmbH, Marli GmbH, Vorwerker Diakonie, Werkstattrat, Bewohnerrat, Beirat für Seniorinnen und Senioren, Behindertenrat der HL, Lübecker Jugendring.

Verkehrsunternehmen möglich ist. Nach längerer coronabedingter Pause hat der Fahrgastbeirat im Herbst 2023 seine Tätigkeiten wieder aufgenommen.

Mobilitätstrainings und Mobilitätsberatung

Die Verkehrsunternehmen SWL mobil und LVG bieten unterschiedliche Formate von Mobilitätstrainings und Mobilitätsberatung an.

In unregelmäßigen Abständen führt die SWL mobil/LVG in der Region Lübeck sowie auch digital Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an ausgewählten Haltestellen durch.

Weiterhin werden Erlebnistage für Schulklassen als Mobilitätsberatung für Kinder und Jugendliche angeboten, um schon frühzeitig ein sozialverträgliches und umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern und einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche zu leisten. Es werden Inhalte zu den Themen Liniennetz, Fahrplan, Tarif, Verhalten im Bus und an Haltestellen, Informationsbeschaffung, Schäden durch Vandalismus sowie „Schwarzfahren“ vermittelt.

Darüber hinaus werden weitere zielgruppenspezifische Schulungen und Informationsformate angeboten:

- Digitale Busschule
- Informationen über den ÖPNV und das Angebot am Wohnstandort für neue Mieter von Wohnungsunternehmen,
- ÖPNV-Schulungen für Geflüchtete,
- Gedruckte allgemeine Mobilitäts- und ÖPNV-Informationen wie z.B. die Broschüre „Mobilität für alle“[59],
- Etc.

Gratis-WLAN

In mindestens 70% aller Fahrzeuge von SWL mobil und LVG steht den Fahrgästen als besonderer Service WLAN kostenlos zur Verfügung.

Aktion „Fahrschein gegen Führerschein“

Am 4. Juli 2022 startete die Aktion „Fahrschein gegen Führerschein“ in Lübeck. Interessierte konnten ihren Führerschein abgeben und dafür ein Jahres-Abo für den ÖPNV auf dem Lübecker Stadtgebiet bzw. ein Deutschlandticket erhalten. Nachdem die insgesamt dafür vorgesehenen 500 ÖPNV-Tickets eingetauscht waren und der Versuch beendet werden musste, beschloss die Politik eine Verlängerung der erfolgreichen Aktion. In der Evaluation

[59] Vgl. Stadtverkehr Lübeck GmbH (2014)

zeigte sich dabei eine deutlich stärkere Nutzung durch Frauen (402 von 500 Teilnehmer:innen) und von Senior:innen (Durchschnittsalter der Teilnehmer:innen 79 Jahre).

Aufgrund der Erfolgsbilanz wird die Aktion fortgeführt. Der Aktionszeitraum ist auf drei Jahre und jeweils 500 Tickets befristet. Es handelt sich dabei um Deutschlandtickets, die ab dem 01.05.2023 verfügbar sind. Die Möglichkeit, deutschlandweit den ÖPNV zu nutzen, bietet einen erhöhten Anreiz, den eigenen Führerschein abzugeben. Anschließend wird die Aktion evaluiert und je nach Erfolg über eine Weiterführung entschieden.

Kooperationen im Sektor Freizeit und Tourismus

Weiterhin werden einzelne oder mehrere Linien in touristischer Form vermarktet bzw. Informationen als Kombination aus Fahrplan- und touristischen Informationen angeboten.

- Vermarktung Linien 30 und 40 als „Strandlinien“[60],
- Vermarktung Linie 11 als „Schwimmbadlinie“[61,]
- Freizeitvorschläge (Wandern Schellbruch[62], Wandern im Naherholungsgebiet Wakenitz[63], Priwall-Wanderweg[64], Wandern Hanseatenweg[65]),
- Touristische Tourenvorschläge (Open-Air-Bus, Lübeck-Kombi-Ticket)[66],
- Etc.

Es bestehen zudem Kooperationen mit diversen touristischen Anbieter:innen und Gastronomiebetrieben, die bei Vorlage eines Fahrausweises der SWL Mobil/LVG Rabatte gewähren.

[60] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023a)
[61] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023b)
[62] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023c)
[63] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023d)
[64] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023e)
[65] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023f)
[66] Vgl. Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018b)

6. Angebotskonzept: Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung

Die Hansestadt Lübeck definiert als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe einer bedarfsorientierten Sichtweise und der Finanzierbarkeit.

Begründet liegt dies darin, dass keine rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des übrigen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren. Der Aufgabenträger orientiert sich deshalb an den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen der Stadt, den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung sowie den verkehrspolitischen Zielsetzungen.

Der 5. RNVP berücksichtigt dabei ein- und ausbrechende Verkehrsbeziehungen im Stadt-Umland-Verkehr.

Vor dem Hintergrund bestehender vertraglicher Regelungen mit dem Verkehrsunternehmen sowie diverser anstehender Bauarbeiten an neuralgischen Punkten im Netz (z. B. Instandsetzung der Hubbrücke und der Mühlentorbrücke) beabsichtigt die Hansestadt Lübeck eine schrittweise Umsetzung des Angebotskonzepts.

6.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete und Verkehrsziele in den einzelnen Gebietskategorien bestimmt. Dabei bildet die reale Wegeentfernung im Sinne der Fortschreibung des 4. RNVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum übrigen ÖPNV.

Tabelle 22 Mindesterschließungsvorgabe zu Haltestelleneinzugsbereichen für die Hansestadt Lübeck

Gebietskategorie	Luftlinie	Wegeentfernung	Ungefähre Wegezeit
Zentrale Gebiete	bis zu 300 m	bis zu 360 m	ca. 5 Min.
Wohn- und Mischgebiete, hohe Verdichtung	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.
Wohn- und Mischgebiete, geringe Verdichtung	bis zu 500 m	bis zu 600 m	ca. 8 Min.
Siedlungsbereiche in städtischer Randlage, geringes ÖPNV-Potential	Bis zu 800 m	Bis zu 960 m	Ca. 14 Min.
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.
Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen	bis zu 500 m	bis zu 600 m	ca. 8 Min.
Bedeutende Ziele, gesamtstädtisch bedeutend	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.

Die Festlegungen der Mindesterschließungsvorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen berücksichtigen die unterschiedlichen Nutzungsarten in den Gebietskategorien sowie die Erschließungssituation.

Die Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete der einzelnen Gebietskategorien entsprechend Tabelle 22 gelten als erschlossen, wenn mindestens 90% des jeweiligen Stadtbezirks bzw. Siedlungsgebietes innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegen.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den übrigen ÖPNV zu prüfen.

6.2 Angebotsqualität

Die Angebotsqualität wird durch die Festlegung der Mindestbedienzeiten sowie der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgegeben. Die Angebotsqualität definiert somit, wann und wie oft die Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete tatsächlich angefahren werden.

Um eine geeignete Mindestbedienzeit definieren zu können, werden die Verkehrszeiten Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) festgelegt.

Da die Schwankungen in der Verkehrsnachfrage an Werktagen zwischen der Hauptverkehrszeit und der Nebenverkehrszeit geringer geworden sind, wird für den

Zeitraum Montag bis Freitag nur noch eine Hauptverkehrszeit in Abgrenzung zur Schwachverkehrszeit (Früh- und Abendverkehr) definiert.

Für die Nächte von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag wird darüber hinaus die Nachtverkehrszeit (N8Z) definiert.

Die Verkehrszeiten und die Mindestbedienzeiten werden in Tabelle 23 dargestellt.

Tabelle 23 Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf

Mo-Fr	Hauptverkehrszeit HVZ	Ca. 06:00 – 20:00 Uhr	
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 03:30 – 06:00 Uhr	Ca. 20:00 – 01:00 Uhr
Sa	Nachtverkehrszeit N8Z	Ca. 01:00 – 05:00 Uhr	
	Nebenverkehrszeit NVZ	Ca. 09:00 – 20:00 Uhr	
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 05:00 – 09:00 Uhr	Ca. 20:00 – 01:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit N8Z	Ca. 01:00 – 05:00 Uhr	
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 05:00 – 01:00 Uhr	

Aufbauend auf der Festlegung der Mindestbedienzeiten erfolgt die Zuordnung der jeweiligen Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten zu den einzelnen Gebietstypen.

Die Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten werden in Tabelle 24 dargestellt. Die daraus resultierenden Taktzeiten auf den einzelnen Streckenabschnitten sind in Abbildung **24** dargestellt.

Die Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten gelten als erfüllt, wenn mindestens 90% der jeweiligen Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete abgedeckt sind.

Tabelle 24 Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Hansestadt Lübeck

Gebietskategorie	Mindesttaktfolgezeit bzw. Mindestbedienhäufigkeit			
	HVZ Mo-Fr	NVZ Sa	SVZ Täglich	N8Z Fr/Sa-Sa/So
Zentrale Gebiete	5’ oder 10’	10’-20’ oder 15’	30’	30’ oder flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, hohe Verdichtung	10’	10’-20’ oder 15’	30’	30’ oder flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	10’-20’ oder 15’	30'	60’	60’ oder flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, geringe Verdichtung	30’	30’	60' oder flexible Bedienform	Kein Standard
Siedlungsbereiche städtische Randlage, geringes ÖPNV-Potenzial	60’	60’	60’ oder flexible Bedienform	Kein Standard
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	30’	30’	Kein Standard	Kein Standard
Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen	Linienverkehr nach Bedarf und/oder flexible Bedienform	Linienverkehr nach Bedarf und/oder flexible Bedienform	Kein Standard	Kein Standard
Bedeutende Ziele, gesamtstädtisch bedeutend	10’ oder 10’-20’	10’-20’ oder 15’	30'	30’ oder flexible Bedienform

Zusätzlich zu den vorgenannten Mindestbedienzeiten sowie Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten ist für die Gebietskategorien „Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sowie „Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sicherzustellen, dass eine den jeweiligen angesiedelten Unternehmen und Beschäftigtenzahlen angepasste Bedienungen die An- und Abreise in den Schwachverkehrszeiten ermöglichen.

Eine Mitwirkung und Mitfinanzierung der jeweiligen Unternehmen wird dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck als wichtige Voraussetzung angesehen. Diese Abstimmungen entsprechen dem Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.1).

6.3 ITF-Planungsansatz

Mit dem Ansatz des Integralen Taktfahrplanes (ITF) wird das Ziel verfolgt, möglichst viele Relationen mit attraktiven Reisezeiten häufig und merkbar anzubieten. Der Grundgedanke dabei ist, an vorhandenen oder prädestinierten Umsteigepunkten die Ankünfte und Abfahrten der dort verkehrenden Linien so aufeinander abzustimmen, dass die Wartezeit bzw. Umsteigezeit möglichst kurz ausfällt. So können Relationen, auf denen keine Direktverbindung besteht, trotz des Umsteigezwanges mit einer attraktiven Reisezeit und häufigen Fahrtmöglichkeiten angeboten werden. Auf diese Weise wird das öffentliche Verkehrsangebot für weitere potenzielle Nutzer:innen attraktiv.

6.4 Hauptachsen

Den Kern des Verkehrsnetzes bilden die folgenden Hauptachsen. Hierbei handelt es sich um nachfragestarke, radial auf ZOB/Hauptbahnhof und Altstadtinsel verlaufende Achsen. Auf den Hauptachsen werden z. T. mehrere Linien gebündelt, die sich an den Endpunkten der Hauptachsen in mehrere Nebenstrecken bzw. Achsen im Randbereich aufgliedern.

Die Hauptachsen sollen künftig montags bis freitags tagsüber mindestens in einem 10-Minuten-Takt bedient werden. Dort, wo sich mehrere Achsen überlagern (Kurzer Weg – ZOB – Altstadtinsel, ZOB – Altstadtinsel – Gustav-Radbruch-Platz, ZOB – Altstadtinsel – Kaufhof, ZOB – Altstadtinsel – Ratzeburger Allee – Fahlenkampsweg), ist eine Überlagerung zu einem 5-Minuten-Takt anzustreben.

Folgende Abschnitte sind dabei als Hauptachsen im Hinblick auf den neuen 10-Minuten-Takt (“Lübeck-Takt”) definiert:

- ZOB – Altstadtinsel – Marienbrücke – Schwartauer Allee – Bad Schwartau Eutiner Ring
- ZOB – Altstadtinsel – Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof
- ZOB – Altstadtinsel – Moltkestraße – Kaufhof – Wesloer Brücke - Schlutup
- ZOB – Altstadtinsel – Moltkestraße – Kaufhof – Eichholz
- ZOB – Altstadtinsel – Ratzeburger Allee – UKSH
- ZOB – Altstadtinsel – Kronsforder Allee – Vorrader Straße
- Altstadtinsel – ZOB – Moislinger Allee – Brüder-Grimm-Ring – Bahnhof Moisling
- Altstadtinsel – ZOB – Wendische Straße – Karavellenstraße – Buntekuh
- Altstadtinsel – ZOB – Ziegelstraße – Buntekuh – Moislinger Mühlenweg – Bahnhof Moisling
- Altstadtinsel – ZOB – Artlenburger Straße
- Altstadtinsel – ZOB – Kurzer Weg – Stockelsdorf Rathausmarkt
- Altstadtinsel – ZOB – Schwartauer Allee – Vorwerk – Cleverhof – Bad Schwartau ZOB

Diese radialen Achsen werden am ZOB bzw. Altstadtinsel zu Durchmesserlinien verknüpft. Der Netzentwurf im enthält einen Vorschlag zur optimalen Kombination. Grundsätzlich sind aber auch andere Durchbindungen denkbar. Dies gilt auch für Punkte im Netz, an dem sich zwei Achsen kreuzen, z. B. an den Haltestellen Buntekuh oder Kaufhof.

Neben diesen radial auf ZOB und Innenstadt zulaufenden Achsen ist eine weitere Achse als Hauptachse definiert, die die Innenstadt in Nord-Süd-Richtung durchfährt, allerdings nicht den ZOB bedient:

- Solmitzstraße – Travemünder Allee – Gustav-Radbruch-Platz – Altstadtinsel – Mönkhofer Weg – UKSH

Durch die SPNV-Haltepunkte Lübeck-Kücknitz und Lübeck-St. Jürgen (eingeschränkt auch Lübeck-Hochschulstadtteil) sowie weitere, ergänzende Linien bestehen hier bereits ausreichende Verbindungen zum ZOB.

Aufgrund des hohen Nachfragepotentials für diese Direktverbindung wird auch eine tangentiale Verbindung in die Kategorie Hauptachse eingestuft:

Kaufhof – Wallbrechtstraße – Ratzeburger Allee – UKSH

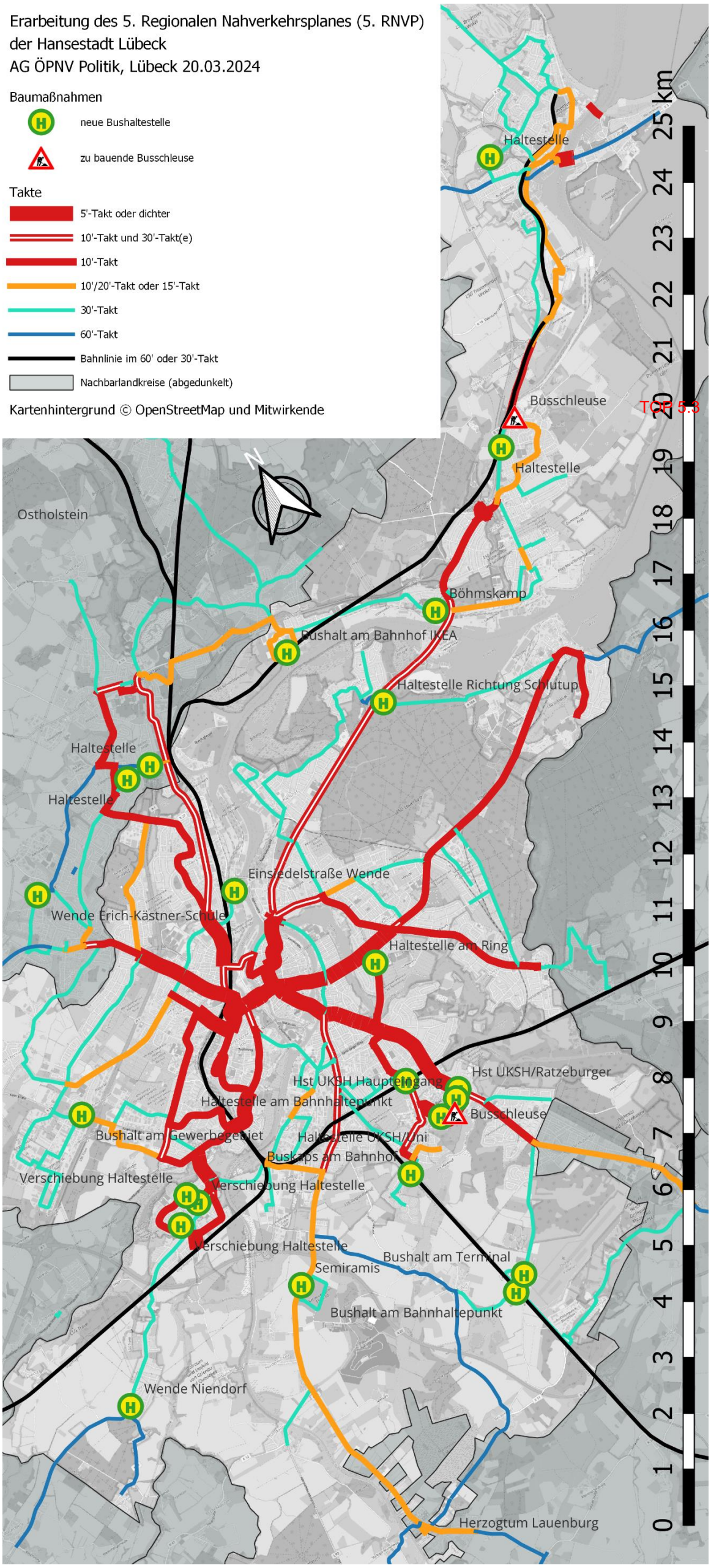


Abbildung 23 Erforderliche Baumaßnahmen

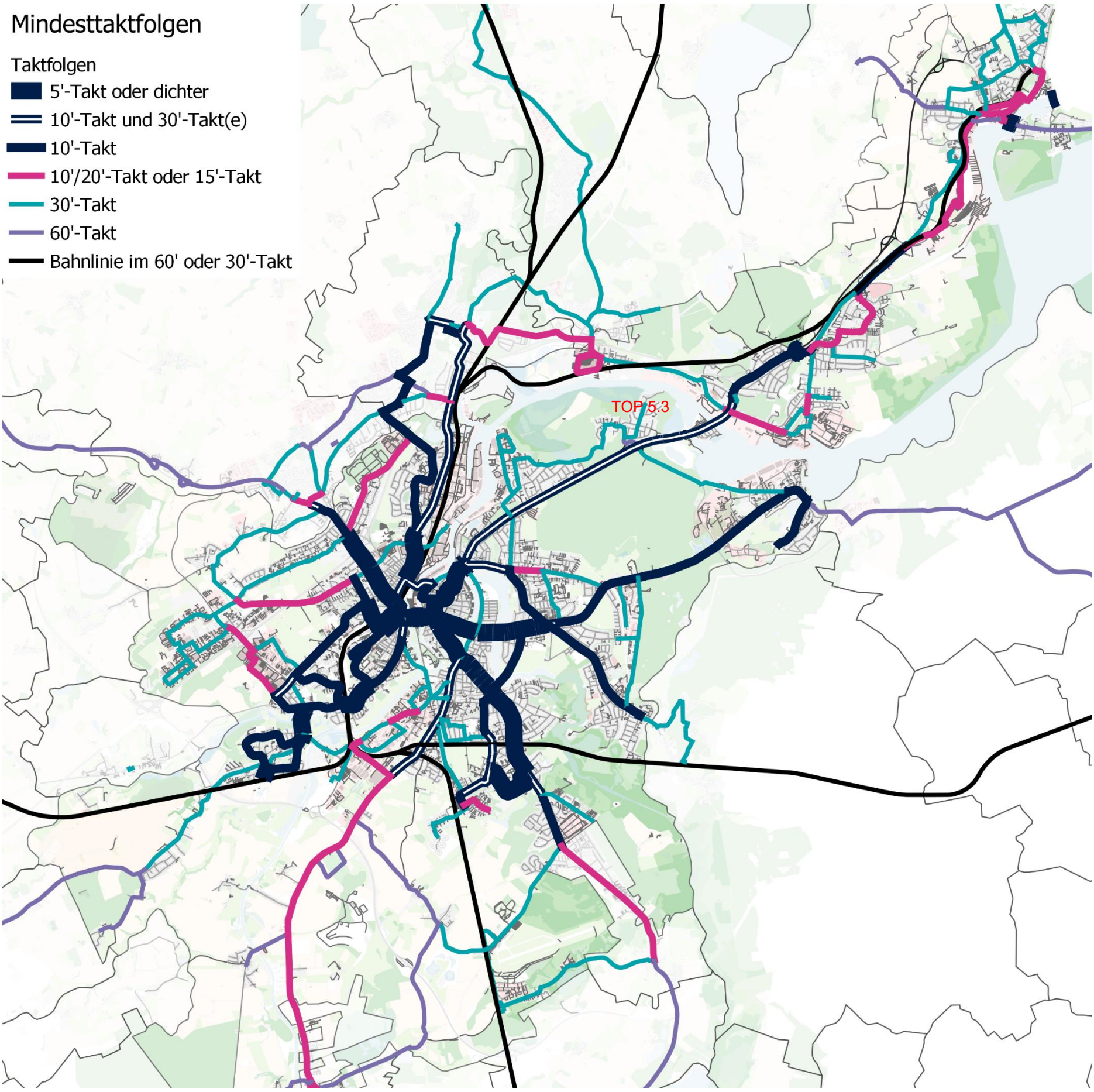


Abbildung 24 Mindesttakte und Umsteigepunkte

6.5 Tangentialachsen

Der überwiegend größte Teil der Buslinien wird über die Zentralhaltestelle und den ZOB geführt. Somit lassen sich nahezu alle Ziele mit maximal einem Umstieg am ZOB bzw. der Zentralhaltestelle erreichen. Allerdings bedeutet dies in vielen Fällen eine deutlich verlängerte Fahrzeit gegenüber einem direkten Fahrweg. Auf nachfragestarken Verbindungen zwischen den Stadtteilen sind daher Tangentialverbindungen vorgesehen, die die Innenstadt nicht bedienen. Diese dienen z. T. auch dazu, die peripheren SPNV-Haltepunkte anzubinden.

- Bad Schwartau ZOB – Bahnhof Dänischburg/IKEA - Kücknitz
- Bahnhof Moisling – Buntekuh – Bauernweg
- Bahnhof Moisling – Sana-Kliniken – Uni/UKSH
- Krummesse – Flughafen Bahnhof – Uni/UKSH
- Kaufhof – Uni/UKSH
- Lohmühle – Hansemuseum – Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Sana-Kliniken
- Stockelsdorf – Lohstraße – Bad Schwartau
- Stockelsdorf – Rensefelder Weg – Bad Schwartau

Die Strecken können als Fortsetzungen von Radiallinien betrieben werden, womit mehrere Funktionen in einer Linie gebündelt werden.

6.6 Neue Angebote im Linienverkehr

Der ITF-Plan enthält weitere neue/angepasste Linienangebote unterschiedlicher Bedienstandards, die sich in der Analyse durch das Verkehrsmodell als günstig gezeigt haben.

- Ortsverkehr Travemünde (eigenständige Ortserschließung mit Vertaktung zum Zugverkehr am Hafen- und Strandbahnhof)
- Verlängerung des Linienverkehrs vom Priwall nach Dassow (Lückenschluss nach Mecklenburg-Vorpommern, geförderte Umsetzung im Zuge des Landesweiten Busnetz MV)
- Erschließung von Kronsforde im Stadtbusverkehr inkl. Bedienung des Gewerbegebiet Semiramis (Führung der bisherigen Regionalbuslinie über Krummesse)
- Neuordnung des Angebots im Lübecker Süden (insbesondere Anbindung von Krummesse und Beidendorf, Vorrade und Wulfsdorf an den Flughafenbahnhof sowie das UKSH und die Universität)

6.7 Anschlussknoten

Für den Integralen Taktfahrplan (ITF) sind die Umsteigepunkte bzw. Anschlussknoten von immenser Bedeutung. Dabei lassen sich drei Hierarchieebenen von Umsteigepunkten definieren, die der Planung zugrunde liegen:

- Primäre Knoten: Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und den Stadtbuslinien sowie dort verkehrender Stadtbuslinien untereinander. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Stadtbuslinien ergeben sich aus den Fahrtzeiten der Zugverbindungen.
- Sekundäre Knoten: Maßgebliche Bus-Bus-Verknüpfungspunkte, die relevante Verbindungen zwischen den Stadtteilen/Zielen abdecken. Hierunter fallen insbesondere Verbindungen von nicht direkt an die Innenstadt angebundenen Stadtteilen.
- Tertiäre Knoten: Weitere Verknüpfungspunkte, die Relationen geringerer Bedeutung abdecken und deren Fahrtzeiten sich aus der Bedienung der anderen Knoten ableiten.

Sofern sich neue Verkehrsbedarfe ergeben, ist eine Anpassung der Anschlussknoten möglich und notwendig. Die Herstellung der entsprechend vorgesehenen Anschlussverbindungen ist auch an anderen Haltestellen als den in Tabelle **25** genannten möglich.

Tabelle 25 Anschlussknoten

Primäre Knoten	Sekundäre Knoten	Tertiäre Knoten
ZOB/Hauptbahnhof	Bauernweg	Eichholz
Bahnhof Dänischburg IKEA	Buntekuh	Karlstraße
Bahnhof Flughafen	Ehrenfriedhof	Kreuzwegbrücke
Bahnhof Hochschulstadtteil	Flughafen Terminal	Kurzer Weg
Bahnhof Kücknitz	Gustav-Radbruch-Platz	Teutendorfer Weg
Bahnhof Moisling	Kaufhof	Wesloer Brücke
Bahnhof Sankt Jürgen	Luisenstraße	
Travemünde Hafenbahnhof	Sana-Kliniken	Außerhalb des Stadtgebietes:
Travemünde Strandbahnhof	Seelandstraße	Bad Schwartau Clever Landstr.
	Sereetzer Weg	Bad Schwartau Cleverhofer Weg
Außerhalb des Stadtgebietes:	Solmitzstraße	Stockelsdorf Rathausmarkt
Bad Schwartau Bahnhof	UKSH/Ratzeburger Allee	
Herrnburg Bahnhof	Zentralhaltestelle	
Timmendorfer Strand Bahnhof		
	Außerhalb des Stadtgebietes:	
	Bad Schwartau ZOB	

Eine detaillierte Beschreibung der Funktion der einzelnen Anschlussknoten erfolgt im Anhang L und Anhang M. An welchen Knoten bzw. Haltestellen dafür Baumaßnahmen erforderlich sind, ist in Anhang N dargestellt.

6.8 Flexible Bedienformen

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, im Sinne der Schaffung von ausreichenden Kapazitäten für die Verkehrswende, den Fokus bei der Anbindung des Stadtgebiets auf den Linienverkehr zu legen. Gemäß den Festlegungen in Tabelle 24 können in der Schwach- und Nachtverkehrszeit sowie teilweise zur Anbindung von Gewerbegebieten allerdings auch verschiedene flexible Bedienformen zum Einsatz kommen. Hierzu zählen z. B. Anruf-Linien-Taxis oder der On-Demand-Verkehr Lümo.

Neben den dort festgelegten Zeiträumen ist der Einsatz von Bedarfsverkehren auch zu folgenden Anlässen möglich:

- Anbindung von Teilen des Stadtgebiets, die mit Linienverkehr nicht sinnvoll erschließbar sind,
- Temporäre Anbindung von Teilen des Stadtgebiets, wenn z. B. durch Umleitungen des Linienverkehrs größere Bedienungslücken entstehen.

Gemäß dem Vorrang des Linienverkehrs ist bei allen Bedarfsverkehren ein Parallelfahrtenverbot anzuwenden, das bei parallelen akzeptablen Linienverbindungen eine Nutzung des Bedarfsverkehrs ausschließt und somit die Kannibalisierung des Linienverkehrs verhindert. Dieser Grundsatz gilt auch für gebündelte Bedarfsverkehre nach §50 PBefG.

Festlegungen zur Anschlusssicherung gelten auch beim Einsatz von Bedarfsverkehren, insbesondere sofern SPNV-Haltepunkte oder wichtige Regionalbuslinien im Bediengebiet des Bedarfsverkehrs liegen.

Eine Koordinierung von Bedarfsverkehren durch die landesweite Dispositionssoftware NAH.SHUTTLE ist zu prüfen.

6.9 Einbindung des Regionalverkehrs

Das Gebiet der Hansestadt Lübeck wird neben den Stadtbuslinien auch von einbrechenden Regionalbuslinien der benachbarten Aufgabenträger erschlossen.

Nach den Vorstellungen der Hansestadt Lübeck sollen die einzelnen Regionalbuslinien zu einem “Regionalen Schnellbusnetz” weiterentwickelt werden, das zum einen die umliegenden Orte möglichst direkt an die Lübecker Innenstadt und den SPNV anbindet, zum anderen aber auch im Stadtgebiet zusätzliche Erschließungsfunktionen übernimmt – entweder als taktverdichtende Leistungen (wie z. B. auf der Achse nach Krummesse) oder als wichtige Knoten- und Aufkommensschwerpunkte verbindender Schnellbus (z. B. Achse nach Selmsdorf über Schlutup).

Eine weitere Integration des Regionalverkehrs in die 10-Minuten-Taktachsen ist geprüft, allerdings aus mehreren Gründen verworfen worden. Hierzu zählen unter anderem die Fahrzeugkapazitäten und –ausstattungen, die immens aufwendige Fahrplankoordinierung mit den anderen Aufgabenträgern und den Fahrplanzwängen und –interessen in den Umlandkreisen sowie die Einheitlichkeit des Angebots.

Die Hansestadt Lübeck hat sich in dem letzten eigenen RNVP sowie in Stellungnahmen zu den RNVP der Nachbarkreise stets positiv zu geplanten Angebotsausweitungen geäußert.

Im Einzelnen planen die benachbarten Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen die folgenden Angebotsausweitungen:

- Taktverdichtung der Schnellbuslinie Lübeck – Stockelsdorf – Bad Segeberg (zukünftig: X 76) auf einen Halbstundentakt Mo – Fr (bislang Stundentakt) und einen Stundentakt an den Wochenenden (bislang z. T. zweistündlich)
- Taktverdichtung der Regionalbuslinie 510 Lübeck – Stockelsdorf – Ahrensbök auf einen Stundentakt (bislang unvertaktetes Angebot)
- Verlängerung der Regionalbuslinie 8150 Lübeck-Bauernweg – Zarpen bis zum Lübecker ZOB sowie Taktverdichtung auf einen Stundentakt Mo – Fr (bislang Zweistundentakt)[67]
- Verlängerung der Regionalbuslinie 8130 Lübeck-Buntekuh – Hamberge – Klein-Wesenberg – Reinfeld bis zum Lübecker ZOB
- Verlängerung der Regionalbuslinie 8770 Lübeck-Kronsforde – Lübeck-Krummesse – Berkenthin – Mölln bis zum Lübecker ZOB sowie Taktverdichtung auf einen Stundentakt Mo – Fr (bislang z. T. Zweistundentakt)
- Taktverdichtung der Schnellbuslinie 335 Lübeck – Selmsdorf – Dassow – Grevesmühlen auf einen Stundentakt Mo – Fr (bislang z. T. zweistündlich)

Eine Kompabilität mit den Planungen zum Stadtbusnetz ist dabei zu gewährleisten, um Parallel- oder Überangebote zu vermeiden. Auch in diesem Sinne werden seitens der Hansestadt im Stadtgebiet folgende Änderungen der Linienrouten des Regionalverkehrs angestrebt:

- Führung der Regionalbuslinie 335 Grevesmühlen – Lübeck zwischen Schlutup und GRP über die Kreuzwegbrücke statt über Wesloer Brücke. Dies führt zu zusätzlich attraktiv bedienten Relationen (z.B. Schlutup – Kücknitz) und erlaubt unter Berücksichtigung eines angemessenen Ressourceneinsatzes die Führung einer 10-Minutentakt-Achse von Lübeck über Kaufhof bis Schlutup statt nur bis Wesloer Brücke.
- Führung der Regionalbuslinien 8720 Trittau – Lübeck und 8770 Mölln - Lübeck über Krummesse statt Kronsforde (Kronsforde wird dann mit dem Stadtbus erschlossen und die Linien 8720 und 8770 verdichten das Stadtbusangebot zwischen Krummesse und Lübeck).

[67] Alternativ wird vom Kreis Stormarn auch eine Führung bis zum CITTI-Park befürwortet.

Die im 4. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein beschlossene Einkürzung der Linie 500 auf den Laufweg Bad Schwartau ZOB – Timmendorfer Strand-Niendorf Schwimmhalle wird gemäß des Netzgedankens im Regionalbusverkehr nicht befürwortet.

Neben den genannten Linien ergeben sich weitere Verknüpfungen mit dem Regionalbusverkehr, überwiegend an Haltestellen am Rande des Stadtbusnetzes. Dies betrifft z. B. die Verknüpfung in Klein Wesenberg Sportplatz mit der Linie 8160 (Bad Oldesloe – Klein Wesenberg) oder die Verknüpfung in Kronsforde Kirche mit der Linie 8780 (Lübeck-Kronsforde – Sandesneben). Eine Verlängerung dieser vertakteten Leistungen in Richtung ZOB/Innenstadt ist zu prüfen.

Im Schulverkehr besteht an mehreren Punkten eine Umstiegsmöglichkeit zwischen Stadtbuslinien und Bussen nach Bedarf der Schüler:innen, z. B. in Groß Grönau Am Sonnenberg, Eichholz oder Schlutup Markt. Die Fahrpläne der betroffenen Linien sind so auszugestalten, dass ein gesicherter Umstieg besteht.

Für die aus Richtung Norden und Westen am ZOB/Hauptbahnhof endenden Buslinien ist eine Verlängerung in die Innenstadt zu prüfen.

6.10 Verknüpfung Bahn-Bus

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehren die meisten Züge bereits nach dem Muster eines ITF. Abweichungen gibt es vereinzelt im Früh- und Spätverkehr. So kommen kurz vor der vollen Stunde aus allen Richtungen (Kiel, Neustadt, Travemünde, Bad Kleinen, Lüneburg und Hamburg) Züge an und fahren kurz nach der vollen Stunde wieder weiter. Dabei besteht die Möglichkeit, zwischen den Zügen umzusteigen. Somit werden auch Relationen attraktiv bedient, die keine Direktverbindung haben wie z.B. Ratzeburg – Travemünde.

Am Hauptbahnhof und am neuen Bahnhalt Moisling verkehren die Buslinien bereits in dichten Takten (10- und 15-Minuten-Takte). Kurze Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus sind damit für sehr viele Ziele innerhalb Lübecks sichergestellt. Ziel sind attraktive Anschlüsse zwischen Bahn und Bus auch an allen anderen Halten in Lübeck und vom Stadtverkehr außerhalb Lübecks angebundenen Bahnhalten sowie in Tagesrandzeiten mit geringeren Taktdichten.

Für jeden Bahnhalt sind Anschlüsse unterschiedlicher Priorität vorgesehen. Anschlüsse mit geringerer Priorität (höherer Prioritätsnummer) sind nur anzubieten, wenn dadurch Anschlüsse mit höherer Priorität (niedrigerer Prioritätsnummer) nicht aufgegeben werden müssen. Bei einigen aufgeführten Bahnhalten stellen ITF-Grafiken an den blauen Linien idealisierte Busankunfts- und abfahrtszeiten passend für Anschlüsse mit den Zügen. Die von der NAH.SH geplanten Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge sind dabei an den rot

gestrichelten Linien angegeben. Da die Linien im Stundentakt verkehren, werden bei den Zeiten nur die Minuten nicht aber die Stunden angegeben.

Die minimale Umsteigezeit ergibt sich aus den Qualitätsanforderungen wie zuverlässig ein Anschluss erreicht werden soll. Sie setzt sich zusammen aus

- Der benötigten Zeit entsprechend der zu unterstellenden Mindestgeschwindigkeit eines Fahrgastes und der Weglänge zwischen den Haltepositionen.
- Eines Zeitpuffers, der eine Ankunft innerhalb des Puffers in Höhe der festgelegten Anzahl Fälle sicherstellt.

Die maximale Umsteigezeit wird in den meisten Fällen 5 Minuten über der Mindestumsteigezeit festgelegt.

Relevante Bahn-Bus-Verbindungen sind in Anhang L dargestellt.

6.11 Verknüpfung Bus-Bus

Im Bediengebiet des städtischen Verkehrs gibt es eine Reihe an Umsteigepunkten, die zuverlässige Anschlüsse bieten sollen – sofern eine Linie nicht ohnehin umsteigefrei auf einer zeitlich attraktiven Route verkehrt. Bezüglich der Anschlüsse gibt es zwei Fälle:

- das gegenseitige Warten von Linien aufeinander und
- um die Umsteigezeit zueinander versetzt verkehrende Linien.

Wartezeitvorschriften außen vor gelassen verlängert sich im ersten Fall die Reisezeit um die Umsteigezeit. Im zweiten Fall kann die Reisezeit auf der durchgehenden Linie ohne Aufenthalt am Umsteigepunkt kalkuliert werden.

Um Reisezeitverlängerungen zu vermeiden, ist bei im 10-Minuten-Takt verkehrenden Linien vorzusehen, die Linien im Idealfall um 5 Minuten versetzt zueinander verkehren zu lassen, so dass zwischen beiden Linien eine Umsteigezeit von 5 Minuten gegeben ist. An den Umsteigepunkten muss eine reale Umsteigezeit kleiner als 5 Minuten erreicht werden, so dass zum einen bei kleineren Verspätungen (im 1-3 Minutenbereich) nicht aufeinander gewartet werden muss und zum anderen in Fällen, in denen der exakte ideale Versatz von 5 Minuten nicht möglich ist, trotzdem zwischen beiden Linien innerhalb einer zuverlässigen Umsteigezeit (maximal 7 Minuten) umgestiegen werden kann.

Für jeden Umsteigepunkt sind Anschlüsse unterschiedlicher Priorität vorgesehen. Anschlüsse mit geringerer Priorität (höherer Prioritätsnummer) sind nur anzubieten, wenn dadurch Anschlüsse mit höherer Priorität (niedrigerer Prioritätsnummer) nicht aufgegeben werden müssen. Durchgehende Verbindungen sind mit der Priorität 0 („Null“) angegeben.

Relevante Bus-Bus-Verbindungen sind in Anhang M dargestellt.

6.12 Erforderliche Infrastrukturanpassungen

Damit bestimmte Umsteigerelationen genutzt werden können, bedarf es eines punktuellen Ausbaus an Infrastruktur. Insbesondere fehlen Haltepositionen dicht an Bahnhaltepunkten oder an Straßenkreuzungen bei sich kreuzenden Buslinien, um die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus signifikant zu verkürzen. Teils bedarf es auch des Neubaus von Busspuren oder Busschleusen, um erforderliche Linienführungen über die Umsteigepunkte zu ermöglichen. Eine detaillierte Auflistung der anzupassenden Verknüpfungspunkte findet sich im Anhang L und Anhang M.

6.12.1 Neue Haltestellen

Zur besseren Verknüpfung von Bahn und Bus sind folgende neue Bushaltestellen an Bahnhaltepunkten notwendig:

- Bahnhaltepunkt Lübeck-Dänischburg IKEA
- Bahnhaltepunkt Lübeck Flughafen
- Bahnhaltepunkt Lübeck-Hochschulstadtteil
- Bahnhaltepunkt Lübeck-Sankt Jürgen (Umsetzungsbeispiel siehe Abbildung 25)

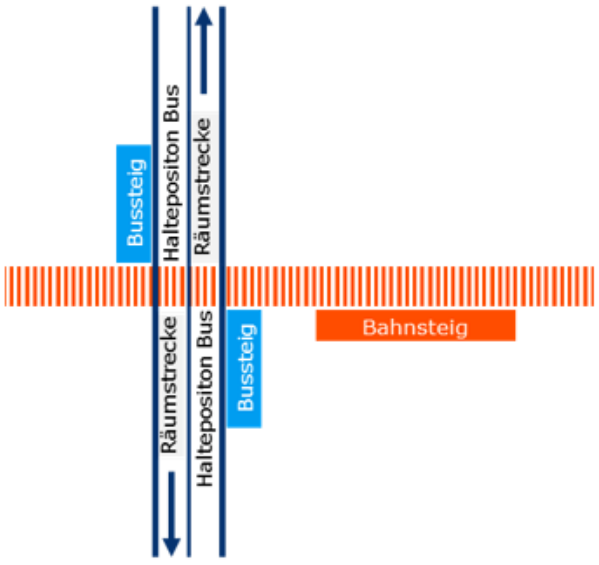


Abbildung 25 Anordnung Bushaltepositionen am Bahnübergang möglichst dicht am Bahnsteig mit Haltestellenkaps, wenn der Bus nicht auf den Zug wartet (10-Minuten-Takt, Halt St. Jürgen)

Zur besseren Verknüpfung zwischen verschiedenen Busrelationen sind folgende neue Umsteigehaltestellen notwendig:

- Bushaltestelle Flughafen Terminal (inkl. Wendemöglichkeit)
- Bushaltestelle UKSH/Ratzeburger Allee (inkl. Wendemöglichkeit)

Aufgrund vorgesehener Änderungen der Linienführungen sind folgende Bushaltestellen zur Sicherstellung der ausreichenden Erschließung notwendig:

- Bushaltestelle Hohenstaufenstraße (Wallbrechtstraße)
- Bushaltestelle Teutendorf (Teutendorfer Weg, Abzweig nach Teutendorf) als Ersatz für die entfallende Stichfahrt in den Stadtbezirk hinein.

Zur weiteren Verbesserung der Erschließungswirkung können folgende Haltestellen zusätzlich im Liniennetz eingerichtet werden:

- Bushaltestelle Böhmskamp (Siemser Landstraße, Höhe Wegeverbindung nach Böhmskamp) als Ersatz der Stichfahrten zu den Haltestellen Siems bzw. Kieselgrund
- Bushaltestelle Gürtlerweg (Kieler Straße, Höhe Fußgängerunterführung) in Verbindung mit einer Fahrradabstellanlage

6.12.2 Umbau von Haltestellen

Aufgrund veränderter Linienführungen und Funktionen ist an folgenden Haltestellen ein Aus- bzw. Umbau notwendig:

- Bushaltestelle Bauernweg: Kapazitätserweiterung
- Bushaltestelle Ehrenfriedhof: Wendemöglichkeit und Ergänzung einer Abfahrtsposition für die Relation Luisenstraße - Heilgen-Geist-Kamp
- Bushaltestelle Einsiedelstraße: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Hamburger Straße: Ergänzung einer Abfahrtsposition für die Relation Mosilinger Baum – Hudekamp
- Bushaltestelle Kronsforde Kirche: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Luisenstraße: Ausbau zur Korrespondenzhaltestelle
- Bushaltestelle Sana Kliniken: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Silberstraße: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Stockelsdorf Erich-Kästner-Schule: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Wulfsdorf: Verlegung in den Wulfsdorfer Weg bzw. Ergänzung von Abfahrtspositionen in der Relation Vorrade – Flughafen Bahnhof

In Lübeck-Moisling ist eine veränderte Buslinienführung angedacht (10-Minuten-Taktachse über den Brüder-Grimm-Ring). In diesem Zusammenhang ist die Lage der Haltestellen im Brüder-Grimm-Ring sowie im Andersenring (Haltestellen Ilsebillweg und Sterntalerweg) zu prüfen.

Einige, heute als Endhaltestelle genutzte Haltestellen (z. B. Hamburger Straße, Heiweg, Schiereichenkoppel) werden nicht mehr in dieser Funktion benötigt. Im Sinne einer verbesserten Resilienz sowie zukünftiger Angebotsveränderungen sollte hier die entsprechende Infrastruktur weiterhin erhalten bleiben.

Zur Beschleunigung von Buslinien ist punktuell der Entfall von bisher bedienten Bushaltestellen zu prüfen, solange die Erschließungskriterien für die angrenzenden Teile des Stadtgebiets weiterhin erfüllt werden.

6.12.3 Straßenausbau für den Linienverkehr

Neue Linienführungen erfordern einen Ausbau der Straßenverbindungen an folgenden Stellen:

- Verbindung Bahnhaltepunkt Kücknitz – Kücknitz Roter Hahn
- Verbindung Sana-Kliniken – Mönkhofer Weg (ggf. inkl. Neuordnung der Haltestellenstandorte im Bereich Sudetenstraße)

Zur Beschleunigung des Busangebots ist zudem eine Busbeschleunigung notwendig, die in Kapitel 7.12.2 beschrieben wird.

6.12.4 Anpassung der Infrastruktur auf dem Gelände des UKSH

Den Planungen dieses RNVP liegt eine veränderte Führung der Busse auf dem Gelände des UKSH zugrunde. Angedacht ist hierbei eine Linienführung über die Marie-Curie-Straße sowie den Wirtschaftsweg südlich des UKSH. Diese Trasse wäre für den Busverkehr auszubauen und mit Haltestellen zu versehen. Die bisherigen Haltestellen können hingegen entfallen.

Für das gesamte Campusgelände wird derzeit ein Rahmenplan Mobilität aufgestellt. Die konkrete Führung der Busse hier sowie die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind entsprechend mit diesem Rahmenplan abzustimmen.

6.13 Anforderungen an den zukünftigen SPNV

<u>Ausbauperspektiven einer möglichen Regio-S-Bahn Lübeck</u>

Ein zukunftsgerechter Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in und um Lübeck ist erklärtes Ziel der Hansestadt Lübeck und wurde bereits mehrfach gegenüber dem Land SH und der NAH.SH untermauert. Zentrales Werkzeug und Mittel hierzu soll die Einrichtung einer Regio-S-Bahn an. Diese soll sich durch ein mindestens halbstündliches Angebot auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden sowie durch eine Vielzahl neuer Stationen und eine verbesserte Infrastruktur auszeichnen, den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen und im hohen Maße dazu beitragen, dass Pendler:innen, aber auch Gelegenheitsfahrgäste und Tourist:innen vom Pkw auf die Schiene wechseln. Die Regio-S-Bahn könnte dadurch ein wichtiger Baustein zur Verkehrswende in der Region sein sowie als wichtiger Standortfaktor für die Stadtentwicklung Lübecks fungieren.

Ein mögliches Zielnetz einer Regio-S-Bahn umfasst die Relationen von Lübeck nach Malente Nord, Neustadt i. H., Lübeck-Travemünde, Lübeck-Schlutup und Ratzeburg. Die Hansestadt Lübeck setzt sich zudem dafür ein, dass möglichst zeitnah noch die neuen Stationen Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg, Lübeck-Travemünde Skandinavienkai Hafenhaus und Lübeck-

Genin/Drägerwerk realisiert werden. Weitere potenzielle zu prüfende Stationen auf Lübecker Stadtgebiet im Zuge der Regio-S-Bahn wären: Lübeck-Vorwerk, Lübeck-Roddenkoppel, Lübeck-Buntekuh, Lübeck-Eichholz, Lübeck-Brandenbaum, Lübeck-Wesloe, Lübeck-Schlutuper Tannen, Lübeck-Schlutup, Lübeck Vorrader Straße, Lübeck Kronsforder Allee und Lübeck-Blankensee.
Ein mögliches Zielnetz einer Regio-S-Bahn ist in Abbildung 26 dargestellt:

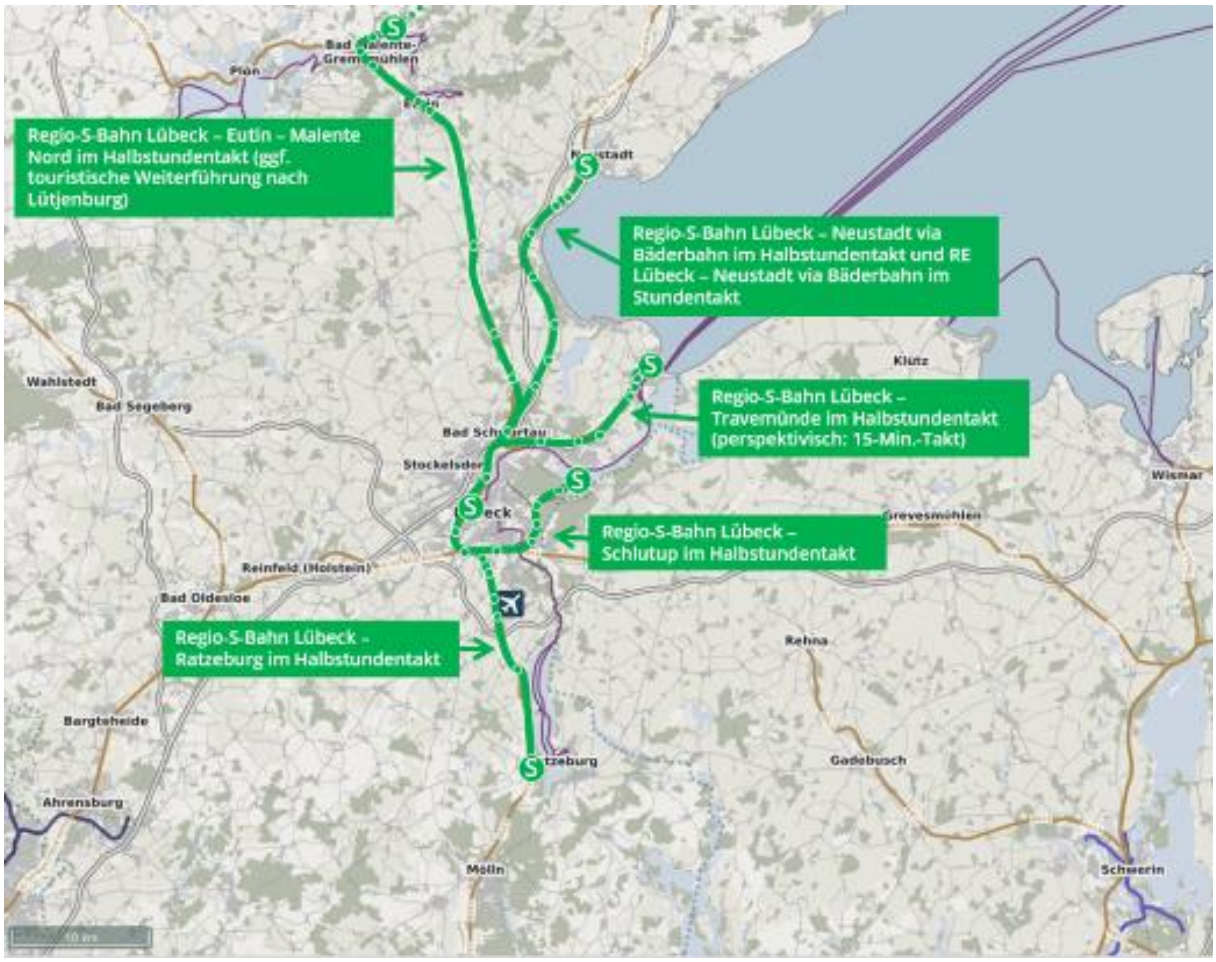


Abbildung 26 Mögliches Zielnetz Regio-S-Bahn (Quelle: HL)

Als ersten Schritt zur Realisierung einer Regio-S-Bahn setzt sich die Hansestadt Lübeck für eine möglichst zeitnahe Taktverdichtung der Streckenäste nach Lübeck-Travemünde und Neustadt i. H. ein, die derzeit zwar partiell (Mo – Fr in der HVZ sowie Sa – So in der Saison) schon halbstündlich bedient werden, jedoch noch nicht ganzjährig und ganztägig. Für eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt eignen sich diese beiden Streckenäste laut einem Gutachten der NAH.SH (bzw. damals: LVS) im Auftrag der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2011 besonders gut: Bei beiden Ästen weist eine Taktverdichtung zum Halbstundentakt jeweils positive Nutzen-Kosten-Faktoren über 1 auf.

Das Potential zur weiteren Taktverdichtung für den Streckenast nach Travemünde begründet sich in der Tatsache, dass die Siedlungslagen entlang der Bahnstrecke größtenteils verdichtet sind und in naher Zukunft auch noch wachsen. So entstehen in Travemünde im Fahrrad- und fußläufigen Einzugsbereich der Stationen Strandbahnhof und Hafenbahnhof in den nächsten Jahren jeweils große Neubauprojekte. Hierdurch können auch im Alltagsverkehr (und nicht nur im touristischen Verkehr in der Saison) noch erhebliche Nachfragepotentiale erschlossen werden. Beispielhaft sei hierzu auch auf die Bahnstrecke Rostock Hbf – Rostock-Warnemünde verwiesen, die im Schienenpersonennahverkehr größtenteils alle 7,5 bis 15 Minuten bedient wird und zusätzlich dazu auch noch über Intercity-Verbindungen verfügt.

Was unterscheidet die Regio-S-Bahn (RSB) vom bisherigen Regionalverkehr auf der Schiene aus Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB)?

Im Gegensatz zum schnellen Regionalexpress soll die Regio-S-Bahn dank beschleunigungsstärkerer neuer Triebzüge deutlich feinerschließender und kleinräumiger verkehren und durch diese veränderte Haltepolitik die Region um Lübeck aber auch das Lübecker Stadtgebiet selbst deutlich besser anbinden und den SPNV so „in die Fläche bringen“. Die Potentiale hierfür sind denkbar groß, weil durch dicht besiedelte Bereiche in Lübeck sehr viele Schienenstrecken mit zahlreichen potenziellen Standorten für weitere Bahnhaltepunkte verlaufen. Die Regio-S-Bahn ist als Zusatzangebot zum schnellen RE gedacht. Teilweise sollen bisher stündlich verkehrende Regionalbahnen durch halbstündliche Regio-S-Bahn-Linien ersetzt werden (bzw. umbenannt werden, sobald ein bestimmter Ausbaustandard erreicht ist).

Weitere Ausbauforderungen der Hansestadt Lübeck

Über das Projekt eines Regio-S-Bahn hinaus sieht die Hansestadt Lübeck Bedarf für den Ausbau der folgenden Verbindungen:

- Angebotsausbau Lübeck - Eutin - Plön - Kiel (RE 83) mit dem Ziel eines schnellen RE (in unter 60 Min.) im Halbstundentakt
- Angebotsausbau Lübeck - Büchen - Lüneburg (RE 83) mit dem Ziel eines lupenreinen, ITF-konformen Halbstundentakt
- Ein weiterer Angebotsausbau der RE-Sprinter-Verbindungen (RE 8X) von Lübeck nach Hamburg ohne Zwischenhalt: Dieses Zusatzangebot zu den halbstündlich verkehrenden konventionellen RE-Zügen sollte wie bereits im 4. RNVP der Hansestadt Lübeck gefordert in den nächsten Jahren auf ein mindestens stündliches, perspektivisch sogar halbstündliches Angebot ausgebaut werden. Die RE-Sprinter sollen nach Möglichkeit bis Lübeck-Travemünde durchgebunden und dort in den Systemtakt eingebunden werden
- Zukünftig Einführung eines neuen RE Lübeck - Burg auf Fehmarn (- Dänemark) im Stundentakt statt im Zweistundentakt
- Prüfung einer neuen RE- oder RB-Verbindung Lübeck - Schönberg - Rehna – Schwerin (inkl. Lückenschluss Schönberg - Rehna)

Hinsichtlich des zukünftigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur in und um Lübeck fordert die Hansestadt Lübeck beim Bund und beim Land einen drei- bis viergleisiger Ausbau der Strecke Lübeck Hbf – Abzw. Schwartau Waldhalle für die Kapazität und Betriebsstabilität zukünftiger Ausweitungen. Beim mehrgleisigen Ausbau sollte nach Ansicht der Hansestadt Lübeck unbedingt eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Bahnstrecke von/nach Travemünde mittels Überwerfungsbau mitberücksichtigt werden, um so für eine optimale Kapazität und einen verkehrswendetauglichen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu sorgen. Zusätzlich sollte eine Nordkurve für die bessere Erreichbarkeit der Häfen mitberücksichtigt werden. Diese Kurve soll eine Nordanbindung der Hafenterminals (Lehmann, Siems, Skandinavienkai) an die FBQ(Fehmarnbeltquerung)-Hinterlandanbindung ermöglichen. Ein Verzicht auf diese Kurve könnte zur Folge haben, dass stattdessen Gleiskapazitäten zum "Kopf machen" im Bereich Hauptbahnhof vorgehalten werden müssten. Dies wiederum könnte den Hauptbahnhof im Hinblick auf Kapazitäten für den SPNV beeinträchtigen. Die Nordkurve könnte somit eine Entlastung des Hauptbahnhofs und dessen Gleisvorfeld bedeuten.

Darüber hinaus sollte die Strecke nach Travemünde in den kommenden Jahren für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut werden und auch in puncto Kreuzungsmöglichkeiten im bislang eingleisigen Abschnitt ausgebaut werden. Bei allen diesen Projekten müssen beim Thema Lärmschutz alle Betroffenheiten zufriedenstellend behandelt werden.

6.14 Veranstaltungsverkehre

Das dargestellte ÖPNV-Angebot bietet auch bei größeren Veranstaltungen eine grundlegende Anbindung. Bei Großveranstaltungen kann es allerdings zu einer Überlastung der Kapazitäten des regulären Linienverkehrs kommen. Gleichzeitig sind die Linien unter Umständen nicht nach den Bedarfen der Veranstaltungen ausgerichtet (z. B. zu früher Betriebsschluss).

Um einer Überlastung des ÖPNV-Netzes entgegenzuwirken und gleichzeitig eine Anreise mit Bus und Bahn möglichst attraktiv zu gestalten, sollen die Veranstaltenden von anmeldepflichtigen Veranstaltungen bei den Verkehrsunternehmen zusätzliche Kapazitäten zu bestellen. Entsprechend der zu erwartenden Aufkommenszeiten soll das ÖPNV-Angebot gezielt verstärkt werden durch:

- Verstärkerfahrten (sowohl im städtischen Busverkehr als auch im Regionalverkehr)
- Ausweitung der Betriebszeiten (z.B. Tagesverkehr bis in die späten Abendstunden) oder auch
- Gesonderte Zusatzlinien (insbesondere bei Veranstaltungen abseits der bestehenden ÖPNV-Achsen)
- Verdichtung des SPNV-Angebots (Zuständigkeit bei der NAH.SH)

7. Qualitätskonzept

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 6) die Ausgestaltung einzelner qualitativer Aspekte des übrigen ÖPNV. Die Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts werden in Abbildung 27 zusammengefasst.Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, die hier definierten Qualitäten unter Beachtung der geltenden vertraglichen Regelungen schrittweise umzusetzen bzw. als Basis für eventuelle neue vertragliche Regelungen einzusetzen.

Abbildung 27 Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts

7.1 Anschlusssicherung und Vernetzungsqualität

Die Bus-Bus-Verbindungen sowie die Bus-Bahn-Verbindungen sind in Anhang L und Anhang M ausführlich beschrieben.

7.1.1 Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen

Die Verknüpfungspunkte in der Hansestadt Lübeck werden durch die übergeordneten und nachgeordneten ÖPNV-Netzknoten gebildet.

Die Verknüpfung zwischen dem Schienenverkehr und dem übrigen ÖPNV sowie zwischen den Produkten Stadt- und Regionalverkehr soll vorrangig auf den Standort ZOB/Hauptbahnhof ausgerichtet sein (ITF-Knoten Schienenverkehr und Knoten städtischer Busverkehr). Für die jeweiligen Stadtbereiche spielen die Bahnstationen Lübeck-Moisling, Lübeck-Travemünde Strand sowie Bad Schwartau ebenfalls eine herausgehobene Rolle in der Verknüpfung. Die weiteren SPNV-Halte im Bediengebiet weisen darüber hinaus eine Verknüpfungsfunktion auf.

7.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Die in den Anhängen beschriebenen Anschlüsse sind grundsätzlich als fahrplanmäßige Anschlüsse definiert, d. h., dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht.

Bei vielen Anschlussverbindungen ist jedoch eine weitergehende Anschlusssicherung notwendig. Dies ist bei Verspätungen des Zubringerverkehrsmittel der Fall, wenn die nächste Verbindung mit längerer Wartezeit verbunden ist oder bei einer Anschlussverbindung von erheblicher Nachfrage auszugehen ist (z. B. wenn ein Umstieg für Verbindungen in die Innenstadt notwendig ist). Gleichzeitig sind auch negative Folgen für andere Fahrgäste durch die Anschlussgewährung abzuwägen.

Eine Anschlusssicherung in diesem Sinne kann vorgenommen werden durch:

- Limitierte Anschlüsse: Abbringerbusse warten eine definierte Zeitspanne auf verspätete Zubringerverkehre.
- Garantierte Anschlüsse: Abbringerbusse warten unabhängig von der Verspätung der Zubringerverkehre.

Hansestadt Lübeck und Verkehrsunternehmen verständigen sich auf die jeweilige Art der Anschlusssicherung an den definierten Knoten.

Die Anschlusssicherung soll über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen und durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. Kapitel 7.2.2) überwacht werden.

Die Echtzeitdaten des ITCS sollen mit der im Rahmen der „Landesweiten Echtzeitinformation“ etablierten zentralen Datendrehscheibe kompatibel sein. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in die Hansestadt Lübeck ein- und ausfahrenden SPFV-, SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.

Mit Blick auf eine bessere Verknüpfung zwischen den Produkten Stadtbus und Regionalbus beispielsweise zur verbesserten Anbindung im Stadt-Umland-Raum „Region Lübeck“ wirkt die Hansestadt Lübeck zudem auf eine verstärkte Koordination mit den Aufgabenträgern der umliegenden Kreise und Landkreise hin.

Um effektive Anschlüsse vom SPNV auf den Bus planen zu können, wirkt die Hansestadt Lübeck ebenso beim Land als Aufgabenträger für den SPNV auf eine konsequente Vertaktung aller Züge im Sinne des ITF hin.

7.1.3 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Hansestadt Lübeck fördert alle Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität. Im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV besteht dabei das Ziel, die Verknüpfung ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern.

Zur Förderung der klima- und umweltgerechten Mobilität will die Hansestadt Lübeck die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsarten weiter verbessern.

Verbesserung der Verknüpfung Fahrrad und SPNV durch Fahrradabstellanlagen oder Radstationen

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel, dass alle Zugangsstellen des SPNV mit ausreichenden und zeitgemäßen Abstellanlagen für Fahrräder ausgestattet sind. Hierzu befinden sich z. B. Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof in der Umsetzung. Die heutige Situation am Hauptbahnhof ist in Abbildung 28 dargestellt.

Abbildung 28 Defizite der Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV – Handlungsbedarf am Hauptbahnhof (Quelle: Aufnahme Ramboll)

Verbesserung der Verknüpfung Fahrrad und übriger ÖPNV durch Fahrradabstellanlagen oder Mobilitätsstationen

Neben den SPNV-Stationen besteht auch an den Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV ein Bedarf nach Fahrradabstellanlagen – insbesondere an Standorten, die eine gute Lage im Radverkehrsnetz und ein gutes Busangebot aufweisen. Denkbar sind hier z. B. auch Haltestellen an End- und Randpunkten des ÖPNV-Netzes.

Grundsätzlich sollen an allen Schwerpunkthaltestellen sowie bei Bedarf an Einfach- und Normalhaltestellen Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder (in der Regel zwei Fahrradbügel) bereitstehen (vgl. auch Kapitel 7.10). An Schwerpunkthaltestellen sowie an geeigneten weiteren Haltestellen wie der geplanten Bushaltestelle Gürtlerweg (Erschließung des Gewerbegebiets Roggenhorst) wird ein Ausbau hin zu Mobilitätsstationen geprüft.

Die Hansestadt Lübeck erfasst die aktuellen Kapazitäten und Qualitäten von Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern im Haltestellenkataster.

Fahrradmitnahme im übrigen ÖPNV (Bus)

Die Fahrradmitnahme ist in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV nicht ausgeschlossen, steht jedoch im Zielkonflikt mit anderen Nutzungen z.B. bei großem Fahrgastandrang, bei der Beförderung von Rollstühlen oder Kinderwagen etc.

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme wurden aufbauend auf die Tarif- und Beförderungsbedingungen unter den Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen gestellt, wobei die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen Vorrang genießt. Im Zweifelsfall obliegt die Entscheidung über die Fahrradmitnahme im Ermessen der Beschäftigten im Fahrdienst.

Die Hansestadt Lübeck strebt an, diese für das Fahrpersonal und die Fahrgäste unbefriedigende Einzelfalllösung durch eine allgemein anwendbare Lösung zu ersetzen. Hierzu sollen die Auswirkungen eines Ausschlusses der Fahrradmitnahme im übrigen ÖPNV ebenso geprüft werden wie eine Verbesserung der Fahrradmitnahme, z. B. durch größer dimensionierte Mehrzweckbereiche oder den Einsatz von Fahrradanhängern auf besonders nachgefragten Linien.

Fahrradmitnahme im Fährbetrieb

Die Fahrradmitnahme muss grundsätzlich auf allen Fährverbindungen möglich sein.

7.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV

Zur Stärkung des Umweltverbundes aus Fußgängern, Radfahrenden und ÖPNV-Nutzenden sind an lagegünstigen Standorten mit guter ÖPNV-Bedienung für den jeweiligen Standort geeignete Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem MIV vorzusehen.

Dazu gehören, wenn möglich Park and Ride (P+R)-Stellplätze sowie Stationen des Car-Sharing.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sollen auch zukünftig Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Anbietern bestehen (z.B. übergreifende Tarifangebote, gegenseitige Berücksichtigung in den Informationssystemen etc.).

Aufbauend darauf wird die Weiterentwicklung wichtiger Standorte zu Mobilitätsstationen vorgeschlagen (vgl. Kapitel 7.1.5).

7.1.5 Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen

Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV können zu Mobilitätsstationen zur Förderung inter- und multimodaler Mobilität ausgebaut werden.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsarten (z.B. Bus, Pkw Fahrrad, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei

- ein bedarfsgerechter Umfang an Angeboten unterschiedlicher Verkehrsarten,
- kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsarten,
- ein umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- ggf. eine verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie
- ggf. gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten.

Die Hansestadt Lübeck zielt mit diesem Ansatz darauf ab, durch verbesserte Zugangs- und Anschlussmobilität den Umweltverbund sowie insbesondere den übrigen ÖPNV als Rückgrat des städtischen Verkehrssystems zu stärken und die Nutzung von privaten Pkw zu reduzieren. Damit soll gleichzeitig ein weiteres umwelt- und klimaschutzbezogenes Ziel definiert werden, um einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen (insbesondere CO_2-Reduzierung) zu leisten.

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsarten mindestens über die folgenden Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Hochwertige Haltestellenausstattung (mindestens auf dem Niveau von Schwerpunkthaltestellen),
- Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsarten,
- ein Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI-Anzeigen,
- Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen (Gestaltung der Elemente in Anlehnung an das NAH.SH Design Manual sollte angestrebt werden),
- Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- Kurzzeitparkplätze für Zu- und Abbringerverkehre ohne Behinderung des Busverkehrs,
- Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bike-Sharing-Angebote,
- Gestaltung in einer Form, die eine hohe subjektive Sicherheit gewährleistet.

Darüber hinaus sollten folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale geprüft werden:

- Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
- Ladeinfrastruktur für Pedelec,
- Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- Ausweisung von P+R-Stellplätzen,
- Taxi-Stellplätze,
- Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- Weiterführende Informationsangebote ggf. per App sowie Info-Rufnummer z.B. in Kooperation mit den Service Centern der Verkehrsunternehmen.

Die neue Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof Moisling beinhaltet bereits viele der hier genannten Elemente.

7.2 Qualität des Betriebsablaufs

7.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den ÖPNV aus. Im Integralen Taktfahrplan (ITF) ist das zuverlässige Erreichen der Knotenpunkte zur Vernetzung der Linien untereinander unerlässlich. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt:

- Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.
- Verfrühte Abfahrten an Haltestellen sind auszuschließen bzw. als Fahrtausfall zu werten.

Als Zielvorgabe für die Pünktlichkeit wird eine Quote von 95 % des Fahrplanangebots definiert, wobei Abweichungen vom Fahrplan ab einer Verspätung von fünf Minuten berücksichtigt werden. Hierzu ist eine kontinuierliche Auswertung durch die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, deren Ergebnisse in die Linienleistungs- und erfolgsrechnung (vgl. Kapitel 8.3.3) einfließen.

Zur Erhöhung der Pünktlichkeit bekennt sich die Hansestadt Lübeck zu einer konsequenten Busbeschleunigung (vgl. Kapitel 7.12).

7.2.2 Betriebssteuerung und Betriebshöfe

<u>Rechnergestütztes Betriebsleitsystem</u>

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen bzw. – wenn nicht vorhanden – eingeführt werden. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation entsprechend den Vorgaben an die Datendrehscheibe der NAH.SH,
- Ansteuerung der LSA-Knoten,

- Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen sowie
- Statistikinformationen über erbrachten Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Betriebsformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.
- Überwachung der Auslastung der Fahrzeuge durch AFZS

Leitstelle

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen z.B. auf den Betriebshöfen vorzuhalten.

Leitstellen müssen täglich 24 Stunden besetzt sein. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen Beschäftigte als Verkehrsmeister einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen. Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist weiterhin eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst vorzuhalten.

Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

7.2.3 Betriebsnotwendige Infrastruktur

Für die Erbringung der Verkehrsleistungen weist die Hansestadt Lübeck darauf hin, dass sich gegenwärtig einige Grundstücke, auf denen sich (End-)Haltestellen befinden, nicht im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden.

Das Befahren einzelner Linienabschnitte erfordert daneben ggf. eine elektronische oder eine andere Art der Zufahrtsberechtigung. Dies betrifft z.B.

- das Hafengebiet in Lübeck-Travemünde im Bereich Skandinavienkai,
- das Gelände des Universitätsklinikums und
- die Nutzung des Herrentunnels.

Sollte für Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über die Nutzung der o.g. Grundstücke oder von zufahrtsbeschränkten Bereichen nicht zustande kommen, stellt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger sicher, dass abweichende Haltestellenpunkte für die Linienführung zur Verfügung gestellt werden. Insofern wird ein diskriminierungsfreier

Zugang zu der notwendigen Infrastruktur für andere, als die bisherigen Verkehrsunternehmen, gewährleistet.

Weiterhin sind an bestimmten Haltestellen DFI-Anlagen installiert, die gefördert wurden und deren Verwendung weiterhin sicherzustellen ist. Insofern sind Restwerte zu beachten.

7.2.4 Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten. Die zu planenden Fahrzeugkapazitäten ergeben sich dabei aus dem Angebotskonzept und der zu erwartenden Fahrgastnachfrage auf den einzelnen Linien. Hierbei ist eine regelmäßig wiederkehrende Auslastung von mehr als 90 % der Sitz- und Stehplatzkapazitäten zu vermeiden.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

7.3 Dienstleistungsqualität

7.3.1 Zertifizierung der Dienstleistungsqualität

Die Hansestadt Lübeck legt fest, dass die Verkehrsunternehmen ihre Dienstleistungsqualität zertifizieren lassen und ihren Fahrgästen ein entsprechendes Qualitätsversprechen bzw. Qualitätsgarantien abgeben.

7.3.2 Qualitätsmanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden bis spätestens zwei Wochen nach Beschwerdeeingang.

Durch die Verkehrsunternehmen sind außerdem mindestens alle drei Jahre Kundenbefragungen zur Qualitätsmessung und zur Bewertung des Angebots durchzuführen. Das Erhebungsdesign wird gemeinsam von der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen festgelegt. Die Ergebnisse sind der Hansestadt Lübeck zur Verfügung zu stellen.

7.4 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Rahmenanforderungen

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den übrigen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen Nutzer:innen des übrigen ÖPNV. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Über die gesetzlichen Anforderungen (u.a. nach PbefG, BOKraft und ggf. BOStrab) hinaus werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- Fachliche Kompetenz,
- Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan,
- Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- Vertrautheit mit den elektrischen Bordgeräten,
- Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- Serviceorientiertes Auftreten,
- Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, insbesondere einheitliche Dienstkleidung,
- Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer:innen.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetztes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden.

Die Verkehrsunternehmen überwachen und dokumentieren zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

7.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV

Die Verkehrsunternehmen müssen für Verkehrsleistung des übrigen ÖPNV den SH-Tarif anwenden[68].

Tarifentwicklungsplan

Aktuell befindet sich der sog. Tarifentwicklungsplan (TEP) in Bearbeitung, welcher das Ziel verfolgt den SH-Tarif einheitlich zu überarbeiten. Es wird daher eine Strategie erarbeitet wie der SH-Tarif zu einem zukunftsorientierten, kundenfreundlichen, aber auch ergiebigen Tarif weiterentwickelt werden kann. Dabei werden auch Lösungen für neue Herausforderungen (unter anderem Multimodalität, E-Tarif) gesucht.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist dies eine wichtige Voraussetzung, um die eigenen Zielstellungen zur zielgruppenspezifischen Weiterentwicklung von Tarifangeboten und innovativen Vertriebswegen zu unterstützen.

Die Hansestadt Lübeck unterstützt daher nachdrücklich, dass die Umsetzung des TEP nunmehr rasch erfolgt, da etwaige Verzögerungen den kommunalen Weiterentwicklungsinteressen entgegenstehen. In diesem Zusammenhang ist die Anpassung der Fahrpreise in Richtung Bad Schwartau, Ratekau-Sereetz und Stockelsdorf erneut zu prüfen.

Überlegungen für einen Beitritt in das Verbundgebiet des „hvv“

Bereits heute ist die Ein- und Ausfahrt in/aus dem Tarifbereich Hamburg AB sowie den in Schleswig-Holstein liegenden Bereichen des hvv mit dem SH-Tarif möglich.

2020 wurde beschlossen, dass die Einführung des hvv-Tarifs weiterhin voranzubringen ist,

Durch das Deutschlandticket gibt es für Bahn-Pendelnde nun eine vergünstigte Alternative zu den bisherigen Fahrkarten im SH-Tarif. Vor diesem Hintergrund sollte ein hvv-Beitritt neu evaluiert werden.

7.6 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sollen zukünftig folgende Anforderungen an die Entwicklung des Vertriebs der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden:

- Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- Vorhaltung von mindestens je einem ServiceCenter am ZOB sowie im Stadtteil Travemünde (dabei Verkauf von Fahrausweisen für die Fähren mindestens im ServiceCenter im Stadtteil Travemünde ermöglichen),

[68] Eine Ausnahme bildet das Angebot der Priwall-Fähren.

- Vorhaltung eines flächendeckenden Vorverkaufsnetzes (ca. 30 Vorverkaufsstellen), Weiterer Ausbau des elektronischen / mobil nutzbaren Vertriebskanals (z.B. im Onlineshop oder per App),
- Reduzierung der Barzahlung von Tickets in Fahrzeugen

7.7 Anforderungen an die Fahrgastinformation, Service- und Marketingqualität

7.7.1 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Die Verkehrsunternehmen sollen schwerpunktmäßig digitale Wege der Fahrgastinformation in barrierefreier Form anbieten:

- Lieferung der Fahrplandaten mit Echtzeitangaben in die Datendrehscheibe der NAH.SH zur Integration in die gängigen Fahrplanauskünfte, insbesondere der NAH.SH und der Deutschen Bahn sowie auf internetbasierten Kartendiensten/Plattformen wie Google Maps
- Integration der Linienverläufe in den landesweiten interaktiven Liniennetzplan der NAH.SH,
- Darstellung der Linienfahrpläne und Haltestellenfahrpläne im PDF-Format über die Webseite der Verkehrsunternehmen,
- Telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum NAH.SH-Kundendialog),

An den Haltestellen sind ebenfalls kommunikative Maßnahmen vorzusehen, die in Kapitel 7.10 aufgeführt sind.

Die Linienfahrpläne sind darüber hinaus in Form von gedruckten Fahrplanbüchern mit Liniennetzplan von den Vorverkaufsstellen und Service-Centern der Verkehrsunternehmen in hinreichender Zahl bereitzustellen und gegen Schutzgebühr abzugeben. Ebenso sind Fahrplanbücher in digitaler Form auf der Internetseite der Verkehrsunternehmen vorzuhalten. Im Fahrplan sind an Haltestellen mit Aufenthaltszeit sowohl die Ankunfts- als auch die Abfahrtszeit darzustellen. Nach Möglichkeit sollen die Fahrplantabellen zukünftig in ein kompakteres Format überführt werden.

In den Fahrplanbüchern bzw. -buchdateien sind auch Informationen zu den Regionalverkehrslinien sowie zum SPNV zu integrieren. Hierzu sind die Fahrplandaten rechtzeitig und in geeignetem Format zu liefern.

Der vorhandene Liniennetzplan soll zu einem einfacheren, eingängigeren, leichter zu verstehenden Plan weiterentwickelt werden, damit er insbesondere für Ortsunkundige (z. B. auch Tourist:innen und Neubürger:innen) eine verbesserte räumliche Orientierung und einen verbesserten Zugang zu weiteren wesentlichen Informationen ermöglicht. Beispielhaft für eine Überarbeitung könnte der Liniennetzplan der Hansestadt Rostock sein, bei dem auf den ersten Blick z. B. Taktdichten durch Strichstärke der Linien ersichtlich werden.

Echtzeitinformationen

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen der NAH.SH zur Verfügung stellen, damit Echtzeitangebote im Zuge des Projekts „landesweite Echtzeitinformationen" stetig ausgeweitet werden können.

Echtzeitinformationen sollen weiterhin über die derzeitigen Apps[69] hinaus in den interaktiven Liniennetzplan der NAH.SH integriert werden.

Informationen in den Fahrzeugen

Die Informationen in den Fahrzeugen sollen mindestens die Information zur nächsten Haltestelle beinhalten.

Die Hansestadt Lübeck hat jedoch das Interesse, in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen zu nutzen. Eine Übernahme der Gestaltungsvorlage der NAH.SH für die Informationsmonitore ist zu prüfen.

Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen soll durch die Verkehrsunternehmen

- primär über die Fahrplanauskünfte, z. B. die Apps NAH.SH und DB Navigator sowie
- internetbasiert (z.B. https://mobil.swhl.de/),
- über die derzeitigen Apps meinLÜBECK, SWL Mobil Planer und DyFIS-Talk,
- über die DFI-Anlagen sowie
- über die Fahrgastinformationsmonitore und Lautsprecher in den Fahrzeugen

informiert werden.

Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen und an präsenter Stelle auf den Internetseiten integriert werden.

7.7.2 Service- und Marketingqualität

Fahrgastbeirat

Die Einbindung von Fahrgästen bei Belangen von Betrieb und Angebot soll weiterhin über einen Fahrgastbeirat durch die Verkehrsunternehmen organisiert und koordiniert werden.

[69] Vgl. meinLÜBECK, SWL Mobil Planer, DyFIS-Talk.

Der Fahrgastbeirat soll sich nach Möglichkeit mindestens aus Vertreter:innen von Senior:innen, Behinderten, Mobilitätseingeschränkten, Schüler:innen, Fahrgast- und Verkehrsinitiativen sowie weiterer TÖB zusammensetzen und sich mindestens zweimal jährlich mit den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger austauschen.

Stadtteilkonferenzen

Die Hansestadt Lübeck informiert über ihre Stadtteilkonferenzen regelmäßig über wesentliche ÖPNV-Angelegenheiten.

Ins Gespräch kommen

Verkehrsunternehmen sollen darüber hinaus in unregelmäßigen Abständen zusammen mit dem Aufgabenträger die Möglichkeit des Dialogs mit Bürger:innen und Fahrgästen geben, um gegenseitig mehr Verständnis für die Belange des anderen zu erlangen.

Fundsachenmanagement

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort in der Hansestadt Lübeck sicher.

Marketing unter der Dachmarke NAH.SH

Die Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, Tarifen, Kombinationsangeboten und Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern, wenn möglich, soll neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt Lübeck im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts vor allem unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.

7.8 Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

7.8.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind „[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten“.

Der RNVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PbefG und § 1 Abs. 4 ÖPNVG SH die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022, eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Das PBefG lässt zudem zu, dass der Nahverkehrsplan Ausnahmen von der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit definiert: § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG.

Allerdings lässt das PBefG die Umsetzung dieses Plans im Dunkeln. Denn der Nahverkehrsplan an sich ist weder verbindlich für eigenwirtschaftliche Verkehre noch für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre. Soweit Verkehre eigenwirtschaftlich erstellt werden, kann mit Verweis auch auf eine unzureichende Barrierefreiheit gemäß § 13 Abs. 2a Satz1 PBefG eine Genehmigung versagt werden, jedoch stellt sich die Option nur, wenn mehrere Genehmigungsanträge zur Auswahl stehen. Im Gegensatz zu z.B. zum Buslinienfernverkehr – dort § 42b PBefG – gibt es im Nahverkehr an eigenwirtschaftliche Verkehre keine gesetzlichen Mindestanforderungen.

Will der Aufgabenträger Standards der Barrierefreiheit verbindlich vorgeben, so kann er dies in einer Vorabbekanntmachung nach § 12 Abs. 6 PBefG tun und dann Anträge, die hinter dieser Vorabbekanntmachung zurückbleiben, mit Verweis auf § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG bei der Genehmigungsbehörde zur Ablehnung veranlassen. In diesem Fall muss aber der Aufgabenträger mit diesen Standards den Verkehr entsprechend gemeinwirtschaftlich vereinbaren.

Gibt es von Anfang an keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf entsprechende Vorabbekanntmachungen – was heute allgemein der Fall ist, da der Nahverkehr nicht kostendeckend aus Fahrgelderlöse und deren Surrogaten bedient werden kann – so gibt es keinen Vollziehungsanspruch. Abgesehen von Art. 2a VO (EG) 1370/2007 gibt es keine Rechtsgrundlage dahingehend, dass sich gemeinwirtschaftliche Verkehre in ihrer Art und Umfang aus dem Nahverkehrsplan ableiten müssen

Auch die Adressaten der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit sind unklar. Rechtswirkungen kann ein Nahverkehrsplan nur im Genehmigungsverfahren erhalten. Hier sind Fahrzeuge- und Bedienungs- Informationsstandards Regelungsgegenstand, nicht jedoch z.B. baulicher Zustand von Haltestellen oder gar deren Zuwegungen. Von daher muss der Anspruch der Herstellung „vollständiger Barrierefreiheit“ unvollständig bleiben. Auch die Landesnormen fordern nur überhaupt Aussagen zu „zukünftigen Anforderungen an die Barrierefreiheit“ § 5 Abs. 2 Nr. 5 lit. g ÖPNVG SH. Inhaltliche Festlegungen sind nicht getroffen.

Im Landesbehindertengleichstellungsgesetz Schleswig-Holstein (LBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 2 Abs. 3 LBGG Barrierefreiheit vor, „[…] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“. Dabei wird bewusst nicht zwischen (körperlicher) Mobilitätsbehinderung und sensorischen Einschränkungen unterschieden

Eine Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden wurde von den

Aufgabenträgern, Vertreter:innen des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, dem Land und der NAH.SH abgestimmt. Wesentliche Anforderungen sind:

- In der Einleitung sowie in allen Kapiteln, die die Belange von behinderten Menschen betreffen, wird auf die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen. Der regionale Nahverkehrsplan enthält zudem ein Kapitel, das übersichtsartig auf die festgelegten Maßnahmen eingeht.
- Bei Planungen ist Barrierefreiheit und im Bestand die schrittweise Herstellung dieser als verpflichtendes Ziel für die Gebietskörperschaft zu nennen. Dabei ist die Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten, insbesondere von gehbehinderten und auf Rollstühle angewiesenen, blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Menschen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten als Ziel zu nennen. Darüber hinaus sind weiterhin gültige Ziele zur Barrierefreiheit aus den vorangegangenen Nahverkehrsplänen zu übernehmen.
- Eine Bestandsaufnahme ist hinsichtlich des Einsatzes barrierefreier Fahrzeuge auch für alternative Bedienungsformen und der Standorte barrierefreier Haltestellen zu erstellen. Dabei ist jeweils der Prozentsatz der barrierefreien Einrichtungen anzugeben. Kriterien der Bestandsaufnahme sind mit lokalen Behindertenverbänden/-beauftragten abzustimmen.
- Anforderungsprofile für barrierefreie Haltestellen, Ausstattung von Fahrzeugen, Fahrplangestaltung sowie ÖPNV-Nutzenden-Informationen und Services sind zu erstellen.
- Maßnahmen zur barrierefreien Herstellung von Haltestellen, zu beschaffenden und/oder umzurüstenden Fahrzeugen sind festzulegen und der Einsatz dieser Fahrzeuge ist in den Fahrplänen zu vermerken.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind mit Zeithorizonten festzulegen.
- Können zu einzelnen Punkten keine verlässlichen Aussagen getroffen werden, ist dies zu begründen.

7.8.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

<u>Barrierefreiheit für Alle</u>

Die Hansestadt Lübeck bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV, und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzenden.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und

Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen (siehe Tabelle 26 bis Tabelle 28).

Hierbei fließen die Empfehlungen des Leitfadens „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“[70] sowie die Ergebnisse des Gutachtens „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck“[71] mit ein. Es wird dabei der Fokus auf die zu erfüllenden Mindestvorgaben gelegt, jedoch nicht auf erweiterte Standards.

Tabelle 26 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Zuwegung zu Zugangsstellen	a. Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) b. Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden c. Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m d. Mindestbreite von Rampen 2,00 m e. Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge f. Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) i. Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen j. Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)
2. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	a. Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung

[70] Vgl. NAH.SH (2018)
[71] Vgl. BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017)

	b. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)
3. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	a. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg Oberflächenbeschaffenheit: befestigte, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) b. Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) c. Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs d. Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) e. Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen f. Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten i. Möglichst Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren j. Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm k. Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16 cm, besser 18 cm, optimal 22 cm (gradlinige Anfahrbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten) l. Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im

		Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)
4.	Haltestellenmast	a. Position Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken b. Haltemast entweder auf Höhe der Fahrzeugfront der haltenden Fahrzeuge oder im mittleren Bereich der haltenden Fahrzeuge, um durch das mit dem Haltestellenzeichen verbundene Parkverbot von 15 m vor und nach der Haltestelle eine bessere parallele Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten
5.	Bodenindikatoren	a. Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m b. Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast und taktiles Einstiegsfeld) c. Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)
6.	Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Tabelle 27 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	a. Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
2. Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	a. Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung b. Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen c. Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrer:innen günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m) d. Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand e. Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)
3. Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	a. Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) b. Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein c. Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.
4. Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	a. Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden. b. Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) c. In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.

5. Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Angeboten	a. Persönliche und telefonische Beratung b. Barrierefreie Innenraumgestaltung sowie Zuwegung zur Mobilitätszentrale c. Gestaltung der ÖPNV-Internetseiten (z.B. Mobilitätszentrale) nach den Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Tabelle 28 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	a. Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme ausreichende Stellflächen von mindestens zwei Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und ggf. Fahrrädern b. Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm c. Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer:innen d. Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug e. Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug f. Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang	a. Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster b. Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen. Rollatoren, etc. c. Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und/oder Kneelingfunktion) bzw. alternativ Vorhandensein eines Hublifts sowie entsprechende Zugangsstellengestaltung

7.8.3 Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PbefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch

keine Verpflichtung der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig beseitigt zu haben.[72]

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten aller jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV.

Eine enge Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch die Hansestadt Lübeck ausdrücklich unterstützt.

Aufbauend auf die in Kapitel 7.8.2 definierten Mindestanforderungen initiiert die Hansestadt Lübeck mit Beschluss zum 5. RNVP die Umsetzung des nachfolgend dargestellten Verfahrens. Das Verfahren zielt auf die konkrete Definition von Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit für die einzelnen Jahre der Laufzeit des 5. RNVP (kurz- bis mittelfristig) ab.

1. Erfassung des Ausbau- und Ausstattungsstandes durch Aktualisierung des Haltestellenkatasters zur Feststellung von Handlungsbedarfen und zur Überprüfung der Anwendung der Mindestkriterien
4. Kategorisierung und Bewertung der Haltestellen (im Hinblick auf Fahrgastaufkommen, Bedeutung im Liniennetz sowie die lokale Bedeutung und Erschließungsfunktion)
5. Festlegung von zeitlichen oder räumlichen Ausbauprioritäten (Fokussierung auf kurz- und mittelfristige Prioritäten sowie Filterung über Ausnahmetatbestände)
6. Ableitung des Umsetzungs- und Maßnahmenplan

Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes wurden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt und sind bis zu einer Aktualisierung weiterhin gültig.

Alle verbleibenden Handlungsbedarfe werden dem langfristigen Bedarf zugeordnet, so dass neben einem konkreten Umsetzungs- und Maßnahmenplan die gesetzlichen Anforderungen aus § 8 Abs. 3 PbefG zur Festlegung von Prioritäten und Handlungsschritten voll erfüllt werden.

Neben der Umsetzung gezielter Maßnahmen gemäß dem Maßnahmenplan verfolgt die Hansestadt Lübeck auch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Rahmen anstehender Sanierungs- oder Ausbauprojekte (z. B. dem Bau barrierefreier Bushaltestellen im Rahmen des Ausbaus der Ratzeburger Allee zum Radschnellweg). Dies erhöht die Taktung des barrierefreien Ausbaus und nutzt Synergien.

[72] Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014)

7.9 Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz

Die Hansestadt Lübeck wirkt auf den Einsatz moderner Fahrzeuge im übrigen ÖPNV hin. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen. Die nachfolgenden Anforderungen berücksichtigen die im Kapitel 7.8.2 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit sowie des Klima- und Umweltschutzes.

Es werden nachfolgende Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz[73] gestellt:

Technische Merkmale

- Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.

Zugang zum Fahrzeug

- Es ist ein barrierefreier Zugang zu ermöglichen. Es sind generell Fahrzeuge mit niederflurigem Einstieg einzusetzen.
- Fahrzeuge mit mehr als 10 m Länge sind mit doppelbreiten Türen auszustatten.

Fahrzeugalter

- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll sechs Jahre nicht überschreiten.
- Die Fahrzeuge sollen nicht älter als 15 Jahre sein.

Ausstattung

- Das Corporate Design der NAH.SH ist an allen Fahrzeugen mindestens gemäß Nr. 02.7 (Bus-Exterieur in Betreiberfarben mit NAH.SH-Logo) umzusetzen. Alle Neufahrzeuge sollen das Farbkonzept des Corporate Design komplett umsetzen.
- Die Bestuhlung soll linienbusgerecht sein. Auf Linien mit langem Laufweg ist perspektivisch der Einsatz einer Überlandbestuhlung zu prüfen.
- Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Haltanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten. Bei Neufahrzeugen sind die Halteanforderungstasten ebenfalls in Brailleschrift zu beschriften.
- Türen sind mit einer akustischen und optischen Warnung während des Schließvorgangs auszustatten.
- Der Fahrgastinnenraum von Neufahrzeugen ist mit Piktogrammen, farblich gekennzeichneten Buslinien sowie einer kontrastreichen Farbgestaltung zu versehen, die der Barrierefreiheit Rechnung trägt.
- Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.

[73] Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.

- Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen sowie z. B. schwerem Gepäck verfügen.
- Die Bodenbeschaffenheit muss eben und rutschhemmend ausgeführt werden.
- Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS inkl. automatischer Fahrgastzählung und entsprechender Zertifizierung, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter (soweit diese für das angebotene Fahrkartensortiment notwendig sind), Ansteuerung LCD-Monitore, Kommunikationseinrichtungen sowie Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der in der Hansestadt Lübeck eingesetzten Technik, etc.
- Im Fahrzeug ist eine visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung der visuellen Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist. Bei technischen Defekten ist eine akustische Fahrgastinformation durch das Fahrpersonal erforderlich.
- Zur Verbesserung der Aufenthalts- und Servicequalität sollen alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge mit Anschlussmöglichkeiten zum Aufladen von mobilen Endgeräten wie Smartphones ausgestattet sein (z.B. USB-C-Steckdosen) sowie die WLAN-Verfügbarkeit in den Fahrzeugen ermöglichen.

<u>Klima- und Umweltschutz</u>

Im Sinne einer Verringerung der Emissionen soll der Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge weiterhin erhöht werden. Es wird daher als Zielvorgabe definiert, dass der Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge an der Gesamtflotte bis Ende 2030 auf 70% gesteigert wird.

Weiterhin soll gelten:

- Bei allen neu beschafften Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen muss mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.
- Der Anteil von Fahrzeugen der Euro-Abgas-Norm 5 an der Gesamtfahrzeugflotte darf dabei maximal 60% betragen. Alle übrigen Fahrzeuge müssen mindestens der Euro-Abgas-Norm 6 entsprechen.
- Die Geräuschgrenzwerte für Busse sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.Bei Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge soll weitgehend ökologisch hergestellter Strom aus regenerativen Energiequellen eingesetzt werden.
- Reinigung

Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Fahrzeuge sich außen und innen in einem ansprechenden Zustand befinden. Vandalismusschäden, Verschmutzungen und

Funktionsstörungen werden unverzüglich beseitigt. Die Verkehrsunternehmen sind für die Durchführung sämtlicher Reinigungsarbeiten in und an den Fahrzeugen verantwortlich. Dies beinhaltet u.a. die

- Tägliche Reinigung innen
- Tägliche Reinigung außen bei Bedarf,
- 2x jährlich eine Zwischenreinigung,
- 1x jährliche eine Grundreinigung sowie
- die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung.

Bei Frost erfolgt die tägliche Außenreinigung nur soweit möglich.

Sicherheit

- Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste kann in fahrgastschwachen Randzeiten eine Beschränkung auf einen Einstieg an der Vordertür vorgenommen werden.
- Uniformierten Beamten des Polizeidienstes soll weiterhin eine kostenlose Beförderung gewährt werden.
- Die Fahrzeuge müssen mit Einrichtungen zur Videoüberwachung ausgestattet sein.

Werbeflächen

- Werbung an und in den Fahrzeugen ist grundsätzlich zulässig, wenn dadurch der Beförderungskomfort und die Fahrgastinformation nicht beeinträchtigt wird.
- Nicht zulässig ist eine Fahrzeugwerbung, die den Umweltverbund konkurrenziert oder den verkehrspolitischen Zielen der Hansestadt Lübeck widerspricht (siehe Abbildung 29). Auch sexistische Werbung ist nicht erwünscht.
- Die Fenster im Fahrgastbereich sind so zu gestalten, dass – insbesondere an den Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen – eine ungetrübte Sicht nach Außen gewährleistet ist.

Im Rahmen einer erweiterten Anwendung des Verbunddesigns der NAH.SH (vgl. Ausstattung Fahrzeuge) an den Bussen ist mittelfristig ein Verbot für Fremdwerbung zu prüfen.

Abbildung 29 Beispiel für unzulässige Fahrzeugwerbung (Quelle: HL)

7.10 Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur

Zugangsstellen des SPNV sowie Haltestellen des übrigen ÖPNV bilden den maßgeblichen Teil der Wahrnehmung und des Markenauftritts des ÖPNV im öffentlichen Raum. Die Präsenz eines Nahverkehrsangebotes wird durch ansprechend gestaltete und gepflegte Haltstellen geprägt, was sich auf die Wahrnehmung des Nahverkehrsangebotes durch die vorhandenen Nutzer:innen des ÖPNV und auf die bisherigen Nicht-Nutzer:innen auswirken kann.Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien

Die Zuordnung der Haltestellen erfolgt zum einen anhand der Ein- und Umsteigendenzahlen (siehe Tabelle 29) sowie zum anderen anhand der Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang.

- Einfachhaltestellen sind Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen. Sie dienen vornehmlich der Erschließung nachfrageschwächerer Gebiete mit einem ÖPNV-Basisangebot. Als Orientierungswert kann von einer Einfachhaltestelle ausgegangen werden, wenn sie von weniger als 100 Ein- und Umsteigenden am Tag genutzt wird.
- Normalhaltestellen dienen der Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und im Allgemeinen regelmäßiger Bedienung. Zur Orientierung kann von einer Normalhaltestelle ausgegangen werden, wenn diese von höchstens 1.000, jedoch mehr als 100 Ein- und Umsteigenden am Tag genutzt wird.
- Zugangsstellen mit darüberhinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage (über 1.000 Ein- und Umsteigende pro Tag) z.B. hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als Schwerpunkthaltestellen definiert.

Tabelle 29 Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigendenzahlen

Haltestellenkategorie	Zuordnungswert nach Einsteigenden und Umsteigenden
Einfachhaltestelle	< 100 Ein- und Umsteigende
Normalhaltestelle	100 – 1.000 Ein- und Umsteigende
Schwerpunkthaltestelle	> 1.000 Ein- und Umsteigende

Entsprechend folgender Funktionen im Netzzusammenhang ist eine Einordnung der Haltestellen in die nächsthöhere Kategorie möglich, selbst wenn die dazu erforderlichen Ein- und Umsteigendenzahlen in der Regel nicht erreicht werden:

- Umsteigehaltestelle
- Endhaltestelle zum Ein- und Ausstieg sowie
- Anbindung besonderer Einrichtungen wie Krankenhäuser, Medizinische Versorgungszentren, Alten- und Pflegeheime, SPNV-Zugangsstellen, Versorgungszentren der Nahversorgung sowie Einkaufszentren, übergeordnete Sport- und Freizeiteinrichtungen, etc.

Bauformen von Haltestellen

Haltestellen sind im Regelfall als Kaphaltestellen oder Haltestellen am Fahrbahnrand anzulegen.

Bei Haltestellen am Fahrbahnrand ist zu beachten: sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der Entwicklungslänge von Busbuchten entspricht, nicht zulässig ist. Nur so kann eine barrierefreie Anfahrt der Busse gewährleistet werden. Grundsätzlich sind Haltestellen so anzulegen, dass der Bord nicht von Bussen beim ein-/ausscheren überstrichen wird. Bei der Ausgestaltung von Haltestellen sind die straßenbaulichen Regelwerke der FGSV – insbesondere die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) – zu beachten.

In besonders begründeten Ausnahmefällen, z. B. dort wo es betrieblich notwendig ist, eine Wartezeit zur Sicherung eines Anschlusses zu verbringen oder an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h, ist eine Ausführung von Haltestellen als Busbucht möglich. Allerdings sollte diese Bauform aufgrund der hohen Entwicklungslängen, dem damit einhergehenden Flächenbedarf, dem eingeschränkten Ein-/Ausstieg für Mobilitätseingeschränkte bei falsch geparkten Kfz, der Seitenbeschleunigung für stehende Fahrgäste bei der Ein- und Ausfahrt sowie der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr möglichst vermieden werden.

Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Haltestellen

Die Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung von Haltestellen sollen sich an den im Kapitel 7.8.2 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Darüber hinaus sind Anforderungen an den Komfort und die Ausstattung mit Informationsmaterialien zu berücksichtigen. Dabei sind an den Haltestellen in Abhängigkeit der Kategorie die in Tabelle 30 dargestellten Ausstattungsmerkmale vorzusehen.

Verkehrssicherheit der Haltestellen und Zuwegungen

Haltestellen sind so auszugestalten, dass die Oberfläche in einem schadfreien und verkehrssicheren Zustand ist, die Haltestellen nicht an Gefahrenpunkten liegen und Zuwegungen ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegenetz ermöglichen. Im Winter sind Haltestellen regelmäßig zu beräumen und von Glätte und Eis freizuhalten (vgl. Kapitel 7.11).[74]

Subjektive Sicherheit

Um das Sicherheitsempfinden der wartenden ÖPNV-Nutzer:innen insbesondere auch in den Abend- und Vorabendstunden der Wintermonate zu stärken, sollen Haltestellen vom öffentlichen Raum gut einsehbar und ausreichend ausgeleuchtet sein. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens an besonders betroffenen Standorten - insbesondere dem ZOB – sind zu prüfen.

Baulast des Bundes oder des Landes Schleswig-Holstein

Sollen neue Haltestellen auf Streckenabschnitten in der Baulast des Bundes oder des Landes Schleswig-Holstein hergestellt oder umgebaut werden, sind diese beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein mit aussagekräftigen Ortsangaben und Planunterlagen zu beantragen. Das gleiche gilt für Zuwegungen zu Haltestellen.

Tabelle 30 Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	Schwer-punkt-halte-stelle	Normal-haltestelle	Einfach-haltestelle
Kennzeichnung der Haltestelle			
Haltestellenmast	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
NAH.SH-Logo	X	X	X

[74] Gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein kann die Hansestadt Lübeck diese Verpflichtung an Eigentümer und Eigentümerinnen der anliegenden Grundstücke übertragen.

Fahrgastinformation			
Liniennummern und Fahrziele	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Gültigkeit in ausreichender Darstellungsgröße	X	X	X
Tarifinformation (einschl. Tarifbereiche Region Lübeck)	X	X	X
Liniennetzplan	X	X	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne (ggf. mit Abfahrtspositionen)	B		
Dynamische Fahrgastinformation (visuell und akustisch)	X		
Aufenthaltskomfort			
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung, (Straßenbeleuchtung ausreichend)			X
Beleuchtung	X	X	
Wetterschutzeinrichtung mit Sichtbeziehung gegen Fahrtrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	
Sitzgelegenheit[1]	X	X, ggf. B	
Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel)	X	B	
Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel, ggf. Fahrradbox)	B		
Notrufeinrichtung	B		

Anmerkung: B = bei Bedarf. [1] Die Bereitstellung einer Sitzgelegenheit kann ggf. auch über die vorhandene Stadtmöblierung erfolgen.

<u>Abfallbehälter an Haltestellen</u>

Derzeit sind Schwerpunkt- und Normalhaltestellen überwiegend mit Abfallbehältern ausgestattet. Erfahrungsgemäß werden diese allerdings vorrangig von Nicht-Bus-Kund:innen genutzt. Daher wird das Vorhalten von Abfallbehältern an Haltestellen nicht mehr zwingend vorgesehen.

<u>Haltestellenmanagement und Haltestellenkataster</u>

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen Verkehrsunternehmen und der Hansestadt Lübeck auf Basis eines Haltestellenkatasters erfolgen.

Die weitere regelmäßige Aktualisierung soll mindestens alle zwei Jahre sichergestellt werden. Dies kann z.B. durch direkte Einpflegung der Aktualisierung in ein Haltestellenmanagement- oder Haltestellenkataster-Tool erfolgen.

Werbung an Haltestellen

Die ausschließlichen Werberechte in der Hansestadt Lübeck sind bis 2026/2027 an die WALL GmbH vergeben. Dies beinhaltet den Aufbau, die Wartung, Instandsetzung und Pflege der Fahrgastunterstände. Es wurde von der Hansestadt Lübeck für die Stadtmöbel der WALL GmbH das Modell „Avenue“ genehmigt. Ebenso wurde der Farbton für die Altstadtinsel und für das übrige Stadtgebiet festgelegt.

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, ein ähnliches Modell für den nachfolgenden Zeitraum weiterhin zu etablieren.

7.11 Betrieb der Haltestelleninfrastruktur

Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Die verkehrssichere Nutzung von Haltestellenanlagen ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht nur ein Gebot der Verkehrssicherungspflicht, sondern unterstützt zugleich die barrierefreie Nutzung des ÖPNV-Systems.

Die Hansestadt Lübeck bzw. der zuständige Straßenbaulastträger stellt daher die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicher.

Der Betreiber der Haltestelleninfrastruktur stellt die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sicher.

Wartung und Instandhaltung

Darüber hinaus sollen die Verkehrsunternehmen für die Wartung und Instandhaltung von Haltestellenanlagen im gesamten Liniennetz in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck verantwortlich sein. Dies beinhaltet u.a.

- die Entleerung im Besitz der Verkehrsunternehmen befindlichen Abfallbehälter bzw. Papierkörbe,
- die Durchführung von Kleinstreparaturen,
- den Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind sowie
- die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten.

Die Wartung und Instandsetzung der Fahrgastunterstände sind bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt. Eine vergleichbare Anschlussregelung wird angestrebt.

7.12 ÖPNV-beschleunigende Maßnahmen / Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Die Hansestadt Lübeck konkretisiert mit vorliegendem 5. RNVP die Zielstellung, den ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern. Dies gilt sowohl für die Stadtbus- als auch für die Regionalbusverkehre.

Die Maßnahmenbereiche

- Streckenbeschleunigung durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung,
- Streckenbeschleunigung durch Erhalt und Ausbau von Sonderfahrstreifen (Busspuren),
- Beschleunigung an Knoten durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung und Vorrangschaltungen sowie Lichtsignalanlagen für das Pfortenpersonal,
- Beschleunigung im Bereich von Haltestellen durch geeignete Haltestellentypen und Haltestellenstandorte sowie
- Beschleunigung durch weitere konzeptionelle verkehrsverlagernde Maßnahmen

sind im Hinblick auf einen anschlusssichernden integrierten Taktfahrplan zu intensivieren.

Innerhalb der Laufzeit des RNVPs sollen Maßnahmen ergriffen werden, die mit jedem Fahrplanwechsel die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit um 0,5 km/h erhöhen unter Einhaltung der Qualität des Betriebsablauf – insbesondere Pünktlichkeit und Anschlusssicherung an Umsteigepunkten.

7.12.1 Ausbau von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennt sich die Hansestadt Lübeck zu einer stärkeren ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs pro Stunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Im Rückstaubereich vor Kreuzungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

Weiterhin sollen die derzeit im Bestand befindlichen ÖPNV-Sonderfahrstreifen ohne Einschränkungen erhalten bleiben, auch wenn die Regelwerte bzw. der Orientierungswert von zwölf Fahrzeugen je Spitzenstunde im Einzelfall unterschritten wird.

7.12.2 Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Busbeschleunigung

Entsprechend den Empfehlungen eines im Auftrag der SWL mobil in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Gutachtens[75] sollen folgende Maßnahmen aus Sicht der Hansestadt Lübeck in den einzelnen untersuchten Korridoren (vgl. Abbildung 30) zur Umsetzung der Busbeschleunigung weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden.

Diese Maßnahmen könnten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs des übrigen ÖPNV sowie zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Attraktivität des Verkehrsangebots beitragen. Die Empfehlungen des Gutachters sind auf Umsetzbarkeit zu prüfen.

Korridor 1: Kronsforder Allee / Berliner Allee

- Zeitliche und räumliche Verlängerung des ÖPNV-Sonderfahrstreifens vor dem Mühlentorkreisel bis zur Haltestelle Verwaltungszentrum Mühlentor,
- Umbau des Knotens an der B207 mit baulichen und verkehrstechnischen Komponenten.

Korridor 2: Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg

- Beeinflussung der beiden Lichtsignalanlagen nördlich des St.-Jürgen-Ringes in Kombination mit der Aufhebung der Busbuchten an den Haltestellen Stresemannstraße und Wasserkunst (Belastung der Ratzeburger Allee erfordert perspektivisch nur noch einen 2-spurigen Fahrbahnquerschnitt)
- Beeinflussung der Lichtsignalanlagen südlich Osterweide oder bis Groß Grönau (Grüne Welle dann während Busdurchfahrt ggf. teilweise unterbrochen)
- Busbeschleunigung im Bereich Universität / Osterweide: Neubau einer separierten Rechtsabbiegespur stadteinwärts zur Osterweide im Bereich des bestehenden Grünstreifens ggf. mit Einbindung der Bushaltestelle (als Busschleuse)
- Prüfung eines ÖPNV-Sonderfahrstreifens im Zusammenhang mit den erwarteten Zusatzverkehren aus dem UKSH-Erweiterungsbau und dem zugeordneten Parkhaus

Korridor 3a: Korridor Ziegelstraße / Herrenholz / BAB-Anschlussstelle Moisling

- Durchgehende Beeinflussung aller Lichtsignalanlagen entlang Ziegelstraße (ggf. ohne Knoten Ziegelstraße / Korvettenstraße)
- Blockieren von Haltestellen und deren An- und Abfahrtszonen (Markierungen, Haltestellenkaps, Einengungen etc.)
- Überplanung der Haltestellenanlage „Buntekuh“ u.a. zur Optimierung der ÖPNV-Betriebsabläufe
- Ausbau der Kieler Straße unter Berücksichtigung der ÖPNV-Belange

Korridor 3b: Niendorfer Straße / Genin

[75] Vgl. urbanus GbR (2018)

- Prüfung einer systematischen Entlastung vom Kfz-Verkehr im Rahmen der Fortschreibung VEP z.B. als Gesamtverkehrskonzept oder Masterplan Mobilität
- Einrichtung einer in die Haltestellenanlage integrierten Busschleuse am Berliner Platz
- Blockieren von Haltestellen und deren An- und Abfahrtszonen (Markierungen, Haltestellenkaps, Einengungen etc.)

Korridor 4: Schwartauer Allee / Bei der Lohmühle / Lübecker Straße

- Gestaltung von integrierten Busschleusen in der Fackenburger Allee an den Haltestellen in Fahrtrichtung stadtauswärts
- Beeinflussung weiterer Lichtsignalanlagen im Verlauf der Schwartauer Allee
- Umbau Busbuchten im Straßenzug Schwartauer Allee – Schwartauer Landstraße zu Haltestellen am Fahrbahnrand oder Haltestellenkaps
- Busbeeinflussung aller Fußgänger- Lichtsignalanlagen

Korridor 5: ZOB/Hauptbahnhof bis Stadthalle

- Neuordnung des Parkens im Straßenraum Mühlenstr. Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und der Ein-/ Ausparkvorgänge sowie in der Abwicklung des Lieferverkehrs
- Prüfung von betrieblichen Maßnahmen zur Reduzierung der Haltestellen-Aufenthaltszeit an der Zentralhaltestelle Kohlmarkt / Sandstraße (z.B. im Bereich des Fahrscheinvertriebs, ggf. auch bei der Kundeninformation)
- Maßnahmenprüfung für den Bereich Holstenstr. – Lindenplatz – ZOB durch verkehrliche Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung VEP z.B. als Gesamtverkehrskonzept oder Masterplan Mobilität

Korridor 6: Herrenwyk bis Roter Hahn

- Überprüfung von Knotengeometrie und Signalprogrammen im Bereich Kirchplatz

Umgestaltung von Haltestellen zu Kaphaltestellen

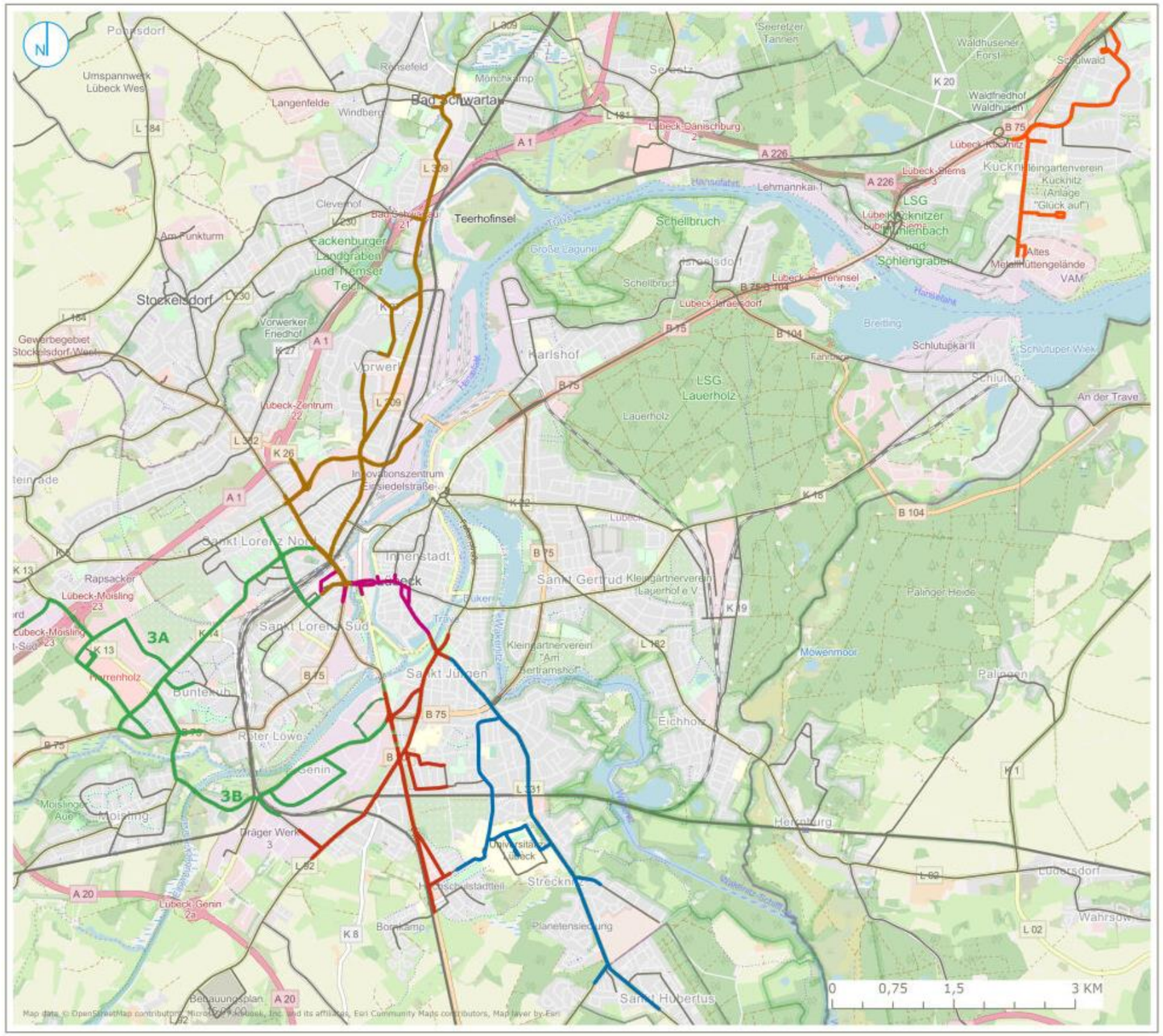


Abbildung 30 Korridore/ Problemstellen mit besonderem Handlungsbedarf zur ÖPNV-Beschleunigung[76]

[76] Vgl. urbanus GbR (2018), eigene Darstellung

7.12.3 Flächenvorhaltung bei der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung

Für die ÖPNV-Erschließung sind bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie ggf. für Wendemöglichkeiten vorzusehen.

Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge maximal ca. 21 m), Solobussen mit Fahrgastanhängern (Gesamtlänge ca. 23 m) und Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) zu berücksichtigen.

8. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung

8.1 ÖPNV-Organisation und ÖPNV-Management

8.1.1 ÖPNV-Organisation

Die Organisation des übrigen ÖPNV erfolgt in der Hansestadt Lübeck entsprechend des sogenannten Zwei-Ebenen-Modells aus Bestellung (Aufgabenträger) und Erstellung (Verkehrsunternehmen) der Verkehrsleistung. Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden RNVP ist dabei die Hansestadt Lübeck.

8.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt.

<u>Aufgaben Hansestadt Lübeck</u>

- Vergabe der ÖPNV-Verkehrsleistungen
- Abschluss ÖDA
- Erarbeitung verkehrspolitischer Ziele
- Vorbereitung politischer Entscheidungen
- Erstellen des RNVP
- Strategische Angebots- und Fahrplanplanung inkl. Vorgabe von Anschlüssen, Verknüpfungspunkten, Takten
- Kontinuierliche Überprüfung des effizienten Mitteleinsatzes
- Rahmenvorgaben für ein Qualitätsmonitoring
- Entwicklung und Durchführung eines Aufgabenträger-Qualitätsmonitorings
- Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)
- Betreuung von ÖPNV-Gutachten
- Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- ÖPNV-Finanzplanung und Finanzierung
- Aufbau eines intermodalen Mobilitätsmanagements

<u>Aufgaben Verkehrsunternehmen</u>

Aufgaben des Verkehrsunternehmens ergeben sich aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA), hierzu zählen insbesondere:

- Umsetzungsorientiere Angebots- und Fahrplanplanung inkl. Erstellung des Fahrplans für den jeweiligen Fahrplanwechsel
- Betriebs- und Umlaufplanung

- Durchführung Fahrdienst
- Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- Unternehmens-Marketing
- Unternehmens-Controlling
- Serviceleistungen
- Fahrkartenvertrieb
- Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- Mitwirkung bei der Erstellung des RNVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- Marktforschung, Erhebungen
- Haltestellenausstattung entsprechend Tabelle 21 für die Bereiche Kennzeichnung der Haltestelle und Fahrgastinformation sowie für die Merkmale Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Notrufeinrichtung[77] im Bereich Aufenthaltskomfort
- Beschwerdemanagement
- Verwaltung von Daten / Statistiken
- Kundenkommunikation
- Betreuung Fahrgastbeirat
- ÖPNV-Marketing

8.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

8.2.1 Form der Leistungsvergabe

Die Hansestadt Lübeck hat das Verkehrsunternehmen SWL mobil auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste mit der Erbringung der durch die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung direkt betraut. Die Betrauung endet am 10.06.2030.

Für die Verkehre der Priwallfähre existiert eine separate Betrauung, die am 31.12.2045 endet.

8.2.2 Netzintegration der Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV (Linienbündel)

Die Verkehrsleistungen in der Hansestadt Lübeck sind in einem Linienbündel (“Region Lübeck”) zusammengefasst. Aufgrund der eng verflochtenen Netzstruktur ist keine weitere Aufteilung sinnvoll.

In dem Linienbündel “Region Lübeck” werden auch Verkehrsleistungen in die benachbarten Städte und Gemeinden geleistet (ausbrechende Linien).

Darüber hinaus gibt es Verkehrsleistungen des Regionalverkehrs (einbrechende Linien), die federführend von den umliegenden Aufgabenträgern betreut werden.

[77] Für die Merkmale Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Notrufeinrichtung sind Zuständigkeitsregelungen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger noch konkreter abzustimmen.

8.3 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Bestellerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Erstellerebene. Basis dafür sind die vertraglich vereinbarten Anforderungen an die Leistungsqualität, die den Vorgaben des RNVP entsprechen sollen.

Für die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV stellt diese Controllingfunktion aus Sicht der Bestellerebene einen wichtigen Baustein für eine sachgerechte Ausübung ihrer Planungsverantwortung dar.

8.3.1 Nachweis der Betriebsqualität

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, bei der Betriebsleistungserbringung die im vorliegenden RNVP definierten Qualitäten über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verständigen sich auf ein Berichtswesen.

Bestandteil der Berichtspflichten sind Begründungen für etwaige Schlechtleistungen, auf deren Basis die Hansestadt Lübeck bewerten kann, ob die Schlechtleistungen dem Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens zuzurechnen sind (z.B. höhere Gewalt, Witterungseinflüsse, etc.).

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung der Anforderungen an die Vorgaben zur Datensicherheit / zum Datenschutz sowie zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen und Berichtspflichten (z.B. Verbundverträge, VO 1370/2007 EU, PBefG, ÖPNVG S-H, ÖPNVGFinV S-H, etc.) entstehen.

Die Hansestadt Lübeck wird unabhängig von den vorgenannten Vorgaben prüfen, ob und welche Anpassungen der Nachweispflichten zukünftig erforderlich sein werden.

8.3.2 Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe der NAH.SH sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im SH-Tarif orientiert.

Es werden folgende Anforderungen als Voraussetzung zum Nachweis und zur Prüfung der Verkehrsleistungserbringung und zum erforderlichen Datenaustausch an die

Verkehrsunternehmen gestellt. Ein Austausch der Daten über andere Wege, z. B. die Datendrehscheibe der NAH.SH, ist hierbei ebenfalls möglich:

- Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten zur Verfügung.
- Zum Nachweis im Rahmen von flexiblen Bedienformen ist ebenfalls ein Datenaustausch zu leistungsrelevanten Angebots-, Nachfrage- und Erlösdaten (elektronisch und analog) sicherzustellen. Eine vom Aufgabenträger vorgegebene IT-Lösung oder eine hiermit kompatible Software ist für den Datenaustausch zu verwenden.
- Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich zur Mitarbeit sowie zur Weitergabe von Informationen und elektronischen Fahrplandaten über die vorgesehene landesweite Datendrehscheibe.

8.3.3 Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Von der Hansestadt Lübeck wird langfristig eine Linienleistungs- und –erfolgsrechnung (LLE) von allen Verkehrsunternehmen erwartet, um dadurch eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen sowie Handlungsbedarfe zu ermitteln. Der Einbezug von Erlösdaten scheint zum Zeitpunkt der Erstellung des 5. RNVP durch den nicht definierbaren Einfluss des Deutschlandtickets in die Erlössituation kurzfristig nicht umsetzbar.

Daher wird eine Linienleistungsrechnung im Sinne einer Marktforschung erwartet. Hierfür sollen folgende Leistungsdaten bereitgestellt werden:

- Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Beförderte Personenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Ein- und Aussteigerzahlen (je Haltestelle, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Pünktlichkeitsstatistiken (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben)
- Fahrzeugkapazitäten (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Fahrzeugstatistik entsprechend den Anforderungen an die Qualität der einzusetzenden Fahrzeuge (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen.

Darüber hinaus sind die Daten je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben in regelmäßigen Abständen (mindestens einmal pro Jahresquartal) transparent derart aufzubereiten, dass pro Linie

- Fahrgastzahlen,
- Beförderte Personenkilometer,

- Auslastungen gemessen an den angebotenen Platzkapazitäten,
- Pünktlichkeit,
- Fahrzeugqualität,
- Einnahmen aus Fahrgelderlösen sowie Ausgleichszahlungen

ersichtlich sind.

Die Daten sind sowohl allgemeinverständlich zusammenfassend in Diagrammen, Abbildungen und Zeitreihen (Ganglinien) transparent aufzubereiten, als auch die Rohdaten zur Verfügung zu stellen, insbesondere saisonale Schwankungen sind herauszuarbeiten.

Eine Integration geeigneter Daten in das Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck wird mittelfristig angestrebt.

Sofern im Rahmen des Deutschlandtickets belastbare Informationen zu den zu erwartenden Einnahmen zur Verfügung stehen, ist die Linienleistungsrechnung zu einer Linien-Leistungs- und-Erfolgsrechnung (LLE) als transparentes Evaluationsinstrument für alle Linien weiterzuentwickeln.

8.3.4 Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeinen Marktforschung durchgeführt werden. Dazu zählt auch das ÖPNV-Kundenbarometer, welches jährlich vom Meinungsforschungsinstitut TNS-Infratest durchgeführt wird.

Eine Koordination und ggf. gemeinsame Durchführung mit NAH.SH ist anzustreben.

8.4 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierungsquellen des übrigen ÖPNV

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen der Hansestadt Lübeck erfolgt auf Grundlage folgender Elemente:

- Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe,
- Kommunalisierungsmittel des Landes Schleswig-Holstein auf Grundlage der ÖPNVFinV SH (anteilig),
- Ausgleichsleistungen auf Grundlage der Richtlinie für Billigkeitsleistungen (z. B. Deutschlandticket),
- Mitteln aus dem Ausgleich für die entgeltfreie Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX),
- Sonstige Einnahmen (z. B. Vermietung von Werbeflächen),
- Steuerliche Verrechnung der Verluste von SWL mobil/LVG im Rahmen des steuerlichen Querverbundes mit den Stadtwerken Lübeck als städtischer Energieversorger sowie
- Ausgleichsleistungen von Gebietskörperschaften oder Dritter.

Im Übrigen wird auf die jährlichen Gesamtberichte entsprechend Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) 1370/2007 zur Finanzierung des ÖPNV[78] verwiesen.

8.5 Zusammenfassender Maßnahmenplan

In der nachfolgenden, zusammenfassenden Auflistung in Tabelle 31 werden die zur Umsetzung der Maßgaben dieses Regionalen Nahverkehrsplans notwendigen Maßnahmen und Schritte aufgelistet und in kurz- und mittelfristige Maßnahmen aufgeteilt.

Die Maßnahmen erfordern den Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen. Soweit diese nicht im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel der Hansestadt Lübeck abgedeckt sind, steht die Umsetzung unter einem Finanzierungsvorbehalt. Aufgrund der volatilen Preisentwicklung ist eine genaue Abschätzung der mit den Maßnahmen verbundenen Kosten in diesem Stadium nicht sauber möglich. Daher beziehen sich die in der Spalte “Aufwand” genannten Einschätzungen sowohl auf die finanziellen als auch die personellen Ressourcen.

Als Umsetzungshorizont sind mehrere Dimensionen genannt:

- Prioritäre Maßnahmen sind für die Umsetzung des Integralen Taktfahrplans essentiell wichtig und sind zeitnah voranzutreiben.
- Kurzfristige Maßnahmen sind Einzelmaßnahmen mit einem Umsetzungshorizont von ca. einem bis drei Jahren nach Beschluss des 5. RNVP.
- Mittelfristige Maßnahmen bauen auf der Vorarbeit auf und haben demnach einen längeren Umsetzungshorizont ab drei Jahren nach Beschluss des 5. RNVP.
- Die genannten langfristigen Maßnahmen liegen in Verantwortung des Landes Schleswig-Holstein.

[78] Vgl. Hansestadt Lübeck (2017b)

Tabelle 31 Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 5. RNVP für die Hansestadt Lübeck

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzungshorizont	Aufwand	Verantwortung/Federführung
1	Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA)	6 7	prioritär	gering	Hansestadt Lübeck
2	Leistungsneutrale Anpassung der Linienverläufe hin zum ITF-Netz	6.4 Anhang N	prioritär	mittel	Hansestadt Lübeck
3	Aus- und Umbau der notwendigen Haltestelleninfrastruktur an den Anschlussknoten	6.12.1 6.12.2	prioritär	hoch	Hansestadt Lübeck sowie Straßen-baulastträger
4	Schaffung notwendiger, zusätzlicher Businfrastruktur	6.12.3 6.12.4	prioritär	mittel	Hansestadt Lübeck
5	Kontinuierliche Abstimmung der vorgesehenen Anschlüsse	7.1	prioritär	gering	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
6	Herstellung der notwendigen technischen Infrastruktur zur Anschlusssicherung	7.1	prioritär	offen	Verkehrsunternehmen
7	Bessere Koordinierung des Regionalverkehrs mit dem Stadtbusverkehr	6.9	kurzfristig	gering	Benachbarte Aufgabenträger, Hansestadt Lübeck
8	Prüfung der Haltestellenlagen in Moisling	6.12.2	kurzfristig	gering	Hansestadt Lübeck
9	Prüfung eines punktuellen Entfalls von Haltestellen zur Busbeschleunigung	6.12.2	kurzfristig	gering	Hansestadt Lübeck

10	Prüfung der Organisation der Veranstaltungsverkehre	6.14	kurzfristig	gering	Verkehrsunternehmen, Hansestadt Lübeck
11	Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Vertriebs von Fahrausweisen im Bus	7.6	kurzfristig	gering	Verkehrsunternehmen, Hansestadt Lübeck
12	Verbesserung des Liniennetzplans und des interaktiven Liniennetzplans	7.7.1	kurzfristig	gering	Verkehrsunternehmen
13	Umsetzung der Regelungen zum Controlling und Monitoring der Leistungsdaten	8.3	kurzfristig	gering	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
14	Leistungsausweitungen im Stadtbusverkehr zur Haupt- und Schwachverkehrszeit	6.2 Anhang N	mittelfristig	hoch	Hansestadt Lübeck
15	Leistungsanpassung in der Nachtverkehrszeit	6.2	mittelfristig	mittel	Hansestadt Lübeck
16	Leistungsausweitungen im Regionalbusverkehr	6.9	mittelfristig	mittel	Benachbarte Aufgabenträger, Hansestadt Lübeck
17	Prüfung der Regelungen zur Fahrradmitnahme	7.1.3	mittelfristig	gering	Verkehrsunternehmen, Hansestadt Lübeck, NSH
18	Umsetzung des Tarifentwicklungsplans der NAH.SH	7.5	mittelfristig	-	Land Schleswig-Holstein, NAH.SH, kommunale Aufgabenträger
19	Re-Evaluierung eines hvv-Beitritts	7.5	mittelfristig	gering	Hansestadt Lübeck

20	Weitere Umsetzung des Umsetzungs- und Maßnahmenplan Barrierefreiheit	7.8	mittelfristig	hoch	Hansestadt Lübeck, Straßenbaulastträger
21	Weitere Erhöhung des Anteils elektrisch angetriebener Busse in der Flotte	7.9	mittelfristig	hoch	Verkehrsunternehmen
22	Prüfung eines Verbots von Fremdwerbung auf den Bussen	7.9	mittelfristig	mittel	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
23	Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung	7.12.2	mittelfristig	hoch	Hansestadt Lübeck, Straßenbaulastträger
24	Leistungsausweitung im SPNV/Regio-S-Bahn Lübeck	6.13	langfristig	-	Land Schleswig-Holstein
25	Weitergehende Einbindung aller SPNV-Fahrten in den landesweiten Integralen Taktfahrplan	6.13	langfristig	-	Land Schleswig-Holstein

9. Abstimmung und Beteiligungsverfahren

Die Erarbeitung des vorliegenden 5. RNVP erfolgte in einem engen Abstimmungsprozess unter Federführung der Hansestadt Lübeck. In einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe waren neben dem ÖPNV-Aufgabenträger, die Gutachter und das städtische Verkehrsunternehmen Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH kontinuierlich vertreten.

Darüber hinaus wurden auch die weiteren in die Hansestadt Lübeck ein- und ausfahrenden Verkehrsunternehmen sowie weitere städtische Akteure in den Prozess eingebunden. Auch die Vertreter:innen der Bürgerschaftsfraktionen wurden mehrmals über den Arbeitsstand informiert. Zu Beginn der RNVP-Bearbeitung wurde zudem eine Online-Umfrage bei ÖPNV-Akteuren und Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) durchgeführt.

Zum RNVP-Entwurf findet schließlich im Frühjahr 2024 ein formelles schriftliches Beteiligungsverfahren gemäß §5 ÖPNV-G statt.

9.1 Online-Umfrage

Zu Beginn der RNVP-Bearbeitung wurden Ende 2022 die ÖPNV-Akteure, insbesondere die in Lübeck verkehrenden Verkehrsunternehmen und die ÖPNV-Aufgabenträger der benachbarten Kreise sowie Träger öffentlicher Belange (TÖBs) über die RNVP-Erstellung informiert und das Interesse an weiteren Beteiligungen abgefragt. Dem Informationsschreiben war ein Online-Fragebogen beigefügt, mit dem die ÖPNV-Situation in der Hansestadt Lübeck bewertet und Handlungsbedarfe benannt werden konnten. Von den etwa 60 angeschriebenen Institutionen und Unternehmen füllten 17 den Fragebogen aus, drei weitere ausführliche Beiträge wurden per E-Mail übergeben (vgl. Anhang E).

Die in den Anhängen E bis J dargestellten Ergebnisse dieser Online-Umfrage sind in die weitere Erarbeitung des RNVP-Prozesses eingeflossen und konnten überwiegend berücksichtigt werden.

9.2 Beteiligung zum RNVP-Entwurf

Der Kreis der zu Beteiligenden wird durch gesetzliche Vorgaben wie folgt gefordert:

- § 8 Abs. 3 PbefG (Beteiligung von vorhandenen Unternehmen, Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände) sowie
- § 5 Abs.3 ÖPNVG SH bzw. aus § 5 und Anlage 1 zur ÖPNVFinV SH (Mitwirkung der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen; Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern; Beteiligung örtlich zuständiger Träger der Straßenbaulast, örtlich zuständige Industrie- und Handelskammer, Fachverbände der Verkehrsunternehmen, betroffene Fachgewerkschaften,

Fahrgastverbände und Umweltverbände, Fremdenverkehrsverband sowie Interessenvertretungen von Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, Berufstätigen, Frauen, alten Menschen und behinderte Menschen)

Der geforderte Kreis der zu Beteiligenden wurde durch ein Anschreiben zu einer Stellungnahme zum RNVP-Entwurf aufgefordert. Die eingegangenen Stellungnahmen und die zugehörigen Abwägungen sind in einer Dokumentation zusammengefasst und Anhang K zu entnehmen.

10. Literaturverzeichnis

Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten.pdf , zuletzt abgerufen am 04.04.2024

Bundesagentur für Arbeit (2023): Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Sozialversicherungsbeschäftig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Schleswig-Holstein.30.06.2023

BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017): Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck. Endbericht. Karby. 30. Januar 2017

Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PbefG. 2014. URL: https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 09.06.2023

CIMA (2012): Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Bad Schwartau. Endbericht für den Auftraggeber. Lübeck, Mai 2012. URL: https://www.bad-schwartau.de/media/custom/2327_712_1.PDF?1401691284, zuletzt abgerufen am 12.03.2024

CIMA (2021): Hansestadt Lübeck Gewerbeflächenprognose. Abschlussbericht. Lübeck, März 2021. URL: https://uebermorgen.luebeck.de/files/stadtentwicklungsdialog/GEFEK_luebeck_v4.pdf, zuletzt abgerufen am 24.05.2023

dwif-Consulting Gmbh (2020): Tourismusentwicklungskonzept Lübeck-Travemünde 2030. Endbericht. München/Lübeck-Travemünde, Mai 2020. URL: https://uebermorgen.luebeck.de/files/TEK2030/TEK-L%C3%BCbeck-Travemuende2030.pdf, zuletzt abgerufen am 24.05.2023

Hansestadt Lübeck (2000): Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck. Kurzfassung. Fachbereich Stadtplanung. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 80. Lübeck. Februar 2000

Hansestadt Lübeck (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 104. Lübeck. Dezember 2010

Hansestadt Lübeck (2011a): Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 107. Lübeck. November 2011

Hansestadt Lübeck (2011b): Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 105. Lübeck. April 2011

Hansestadt Lübeck (2017a): Dokumentation der Veranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung für das Mobilitätskonzept Travemünde. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 28. Februar 2017

Hansestadt Lübeck (2017b): Jahresbericht 2016 über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck. Anlagen 1 und 2. Lübeck. 2017. URL: https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf. Zuletzt abgerufen am 09.06.2023

Hansestadt Lübeck (2018a): Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung. Barrieren und Handlungsempfehlungen. Fachbereich Wirtschaft und Soziales. Lübeck. März 2018.

Hansestadt Lübeck (2018b): Flächennutzungsplan für das Gebiet der Hansestadt Lübeck inkl. Ortsteil Krummesse. 119. Änderung/Berichtigung. Lübeck. Stand: 20. Oktober 2018

Hansestadt Lübeck (2019): Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck 2018/2019. URL: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/UNV/L%C3%A4rmaktionsplan-Beschlussfassung_2018_2019.pdf. Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

Hansestadt Lübeck (2020b): Kleinräumige Gliederung Stadtteile und Stadtbezirke. URL: https://www.luebeck.de/files/rathaus/verwaltung/statistik/Karten/lubeca2020_Kleinraeumige_Gliederung_der_Hansestadt_Luebeck_in_Stadtteile_Stadtbezirke.pdf. Zuletzt abgerufen am 19.04.2023

Hansestadt Lübeck (2021a): Umsetzung- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV (Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck). Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 11. Oktober 2021

Hansestadt Lübeck (2021b): Kommunale Statistikstelle, Statistische Nachrichten Nr. 42: Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2040. Lübeck, 29.03.2021

Hansestadt Lübeck (2021c): Schulstatistik Allgemeinbildende Schulen 2021/22. Lübeck, November 2021. URL: https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Berichte/Schulstatistik%2021_22_Endversion.pdf. Zuletzt abgerufen am 27.03.2024

Hansestadt Lübeck (2023a): E-Mail-Auskunft Michael Stödter. 17.05.2023.

Hansestadt Lübeck (2023b): Kommunale Statistikstelle. Statistisches Jahrbuch. Lübeck in Zahlen 2019-2022. Lübeck, März 2023. URL: https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/1720/inline. Zuletzt abgerufen am 27.03.2024

Hansestadt Lübeck (2023c): Wohnungsmarktbericht 2022. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 2023.

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/planen-bauen-wohnen/landesentwicklungsplan/landesentwicklungsplan_node.html . Zuletzt abgerufen am 23.05.2023

Klima-Bündnis (Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder / Alianza del Clima e.V.) (2014): Satzung. Frankfurt am Main. 8. Mai 2014. URL: http://www.klimabuendnis.org/fileadmin/Inhalte/ 1_About_us/ Association_docs/ Statutes_DE.pdf. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018

Kreis Ostholstein (2021): Vierter Regionaler Nahverkehrsplan. Kassel. März 2021.

Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg (2022): Fünfter Regionaler Nahverkehrsplan 2022-2026.

MIKWS SH (Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport) (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. Kiel 2021

MIKWS SH (Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport) (2022): Neuaufstellung der Regionalpläne für die Planungsräume I bis III in Schleswig-Holstein. URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/regionalplaene/220221_BekanntgabePlanungsabsichten.pdf?__blob=publicationFile&v=1. Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2018): Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen. Unveröffentlichter Entwurf. Kiel. April 2018

NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2021): Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2027.
URL: https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/lnvp/.
Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2022): Schleswig-Holstein-Tarif. Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. URL:

https://www.nah.sh/assets/01_NSH/23-01-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf. Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2024): URL: www.nah.sh. Zuletzt abgerufen am 10.04.2024

NVV (2024): Busdesign. URL: https://www.nvv.de/busdesign, zuletzt abgerufen am 10.04.24

Stadtverkehr Lübeck GmbH (2014): Mobilität für alle. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/30-mobilit%C3%A4t-f%C3%BCr-alle/file.html. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018a): Die Fahrgastgarantien für Ihre Zufriedenheit. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/153-flyer-fahrgastgarantien/file.html. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018b): Mobil in der City. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/219-mobil-in-der-city-2017/file.html

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2022): Anfahrt Fähre. URL: https://www.sv-luebeck.de/images/F%C3%A4hre/Druck_SWLue_Kartenausschnitt_Faehre_Travemuende.pdf. Zuletzt abgerufen am 19.04.2023.

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023a): Strandlinien. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/strandlinien.html. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023b): Schwimmbadlinie. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/bäderlinie.html. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023c): Schellbruch Wanderung. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/schellbruch-wanderung.html. Zuletzt abgerufen am: 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023d): Wakenitztal Wanderweg. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/wakenitztal-wanderweg.html. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023e): Priwall Wanderweg. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/priwall-wanderweg.html. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023f): Hanseatenweg. URL: https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/hanseatenweg.html. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023g): Karte Betriebsgebiet Lümo. URL: https://a.storyblok.com/f/187280/x/8893293fc0/druck_luebeck_tlnp-ausschnitt_lumo_05-2023_150x130_ohnebeschnitt.pdf?1712753425237.Zuletzt abgerufen am 10.04.2024

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023h): Schleswig-Holstein-Tarif. Region Lübeck. URL: https://www.sv-luebeck.de/images/Downloads_SH_Tarife/2303-073_SWL-MOBIL-23-0013_Tarifwechsel_2023_Tarifzonenplan-DinA3_W1.pdf. Zuletzt abgerufen am 19.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023i): E-Mail-Auskunft Janine Boden. 01.09.2023 und 29.11.2023.

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023j): Liniennetz Region Lübeck. URL: https://www.sv-luebeck.de/images/web_SWLue_SLNP_12-2023_A3.pdf, zuletzt abgerufen am 10.04.24

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024a): Priwallfähre. URL: https://www.sv-luebeck.de/images/F%C3%A4hre/Flyer_Tarifwechsel_Fahre_2024.pdf, zuletzt abgerufen am 10.04.24

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024b): lümo. Der On-Demand Bus in Lübeck. URL: https://www.swhl.de/mobil/luemo/, zuletzt abgerufen am 10.04.24

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024): Tabelle 13111-09-01-4-B: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort, Ein- und Auspendler über Kreisgrenzen nach Geschlecht - Stichtag 30.06. - regionale Ebenen. URL: https://www.regionalstatistik.de/genesis//online?operation=table&code=13111-09-01-4-B&bypass=true&levelindex=1&levelid=1711541602494#abreadcrumb, zuletzt abgerufen am: 17.03.2024

Statistisches Amt für Hamburg Schleswig-Holstein (2023): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2010 bis 2022. URL: https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/handel-tourismus-dienstleistungen/tourismus/dokumentenansicht/product/6304/beherbergung-im-reiseverkehr-in-schleswig-holstein-64?cHash=e5b8bab6e791dc5c9d95544f1e7eec26, zuletzt abgerufen am 10.04.24

StattAuto eG (2023): Unsere Standorte. URL: https://www.stattauto-hl.de/standorte/. Zuletzt abgerufen am 11.04.2023

urbanus GbR (2008): Lübeck – staufrei bis 2015. Analyse – Bewertungen – Empfehlungen. Lübeck. 17.01.2008.

urbanus GbR (2018): Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen. Entwurf Ergebnisbericht (unveröffentlicht). Lübeck. 29. März 2018

URS Deutschland GmbH (2010): Klimaschutz in Lübeck. Integriertes Rahmenkonzept. Hamburg. September 2010. URL: URL: https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/849/inline. Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

Anhang A Angebotsumfang übriger ÖPNV (Stand: 2022/2023)

Tabelle 32 Angebotsumfang der Linien des übrigen ÖPNV (Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit)

Linie	Linien-abschnitt (Angaben für Hin- und Rückfahrt)	Mo-Fr SVZ Ca. 3:30 – 6:30 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 6:30 – 8:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 8:00 – 12:00 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 12:00 – 17:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 17:00 - 19:30 Uhr	Mo-Fr SVZ Ca. 19:30 – 01:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 5:00 – 9:00 Uhr	Sa NVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 20:00 – 01:00 Uhr	So SVZ Ca. vor 9:00 Uhr	So SVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	So SVZ ca. ab 20:00 Uhr
Stadtverkehr													
1	Groß Parin – Bad Schwartau	-	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
	Bad Schwartau - Hochschulstadtteil	30	15	15	15	30	60	60	30	60	60	30	60
	Hochschulstadtteil – Bad Schwartau	30	15	15	15	30	60	60	30	60	60	30	60
	Bad Schwartau – Groß Parin	-	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
2	Ravensbusch - Bauernweg	3x	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60	60

384 von 498 in Zusammenstellung

	Bauernweg – ZOB/Hauptbahnhof	30	30	15/30	15	15/30	60	30	30	60	60	60	60
	ZOB/Hauptbahnhof – Sana Kliniken Lübeck	30	30	15/30	15/30	15/30	60	30	30	60	30	30	60
	Sana Kliniken Lübeck – Sudetenstr.	2x	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60
	Sana Kliniken Lübeck – Bornkamp	1x	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
3	Sereetzer Weg – Eichholz	30	30	30	30	30	60	60	30	60	60	60	60
4	Heiweg – Am Vierth	30	30	30	30	30	-	30	30	-	-	30	-
5	Oberbüssauer Weg – Eichholz	30/15	10	15	10	15	60	30	15/30	60	60	30	60
	Eichholz – Herrnburg	-	4x	1x	5x	5x	4x	3x	4x	3x	-	-	-
6	Hamburger Straße – ZOB/Hauptbahnhof – St. Hubertus	30	10/20	30	30	30	60	30	30	60	60	30	60

	St. Hubertus – Blankenseer Dorfplatz	30	30	30	30	30	60	30	30	60	1x	30	60
	Blankenseer Dorfplatz - Seekamp	-	3x	2x	5x	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Bad Schwartau – ZOB/Hauptbahnhof	30/15	15	15	15	30	60	30	30	60	30	30	60
	ZOB/Hauptbahnhof – Oberbüssauer Weg	30/15	15	15	15	30/15	3x	30	30	-	30	30	-
	Oberbüssauer Weg –Grote Bleeken	1x	30	30	30	60	60	1x	60	60	1x	60	60
	Grote Bleeken – Moorgarten	1x	30	60	60	60	60	1x	60	4x	1x	60	60
8	Sereetzer Weg – Gustav-Radbruch-Platz	-	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Bad Schwartau – Techn. Hochschule	3x	15	30	15	30	30/60	60	30	60	60	30	60

	Techn. Hochschule – Stephensonstr.	-	2x	2x	30	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fachhochschule – UKSH West	3x	30	30	15/30	30	30/60	60	30	60	60	30	60
	UKSH West – Grillenweg	1x	30	30	30	30	2x	60	60	2x	60	60	2x
10	Sereetz/Am Rugenberg – Wesloer Brücke	30	10/20	30	30	30	60	30	30	60	30	30	60
11	Oberbüssauer Weg – Zarnewenzweg	15	15	15	15	15	60	30	30	60	60/30	30	60
12	Oberbüssauer Weg – Bauernweg	30	60	60	60	60	-	60	60	-	60	60	60
	Bauernweg – Normannenweg	2x	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60
	Normannenweg – An der Trave	-	2x	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
15	Vorrader Str. – Gustav-Radbruch-Platz	2x	15	15/30	30	30	2x	-	-	-	-	-	-

	ZOB/Hauptbahnhof – Gustav-Radbruch-Platz	30	15	30	30	30	60	60	30	60	60	60	60
	Gustav-Radbruch-Platz – Niels-Bohr-Ring	1x	30	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Citti-Park Herrenholz - Buntekuh	-	30	30	30	30	-	30	30	-	-	-	-
	Buntekuh - Schiereichenkoppel	15	15	15	15	15	30/60	30	30	30/60	30/60	30	60
	Schiereichenkoppel – Krummesse/Tannenweg	-	30/15	15/30	15	30	60	30	30	30/60	30/60[79]	30	60
17	Bad Schwartau – Marienburgstr.	-	-	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
18	Bollbrüch – Bad Schwartau/ZOB[80]	-	2x	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-

[79] Zwischen 5:00 und 7:00 Uhr ein 60-Minuten-Takt, sonst 30-Minuten-Takt.

[80] Verkehrt als Linientaxi

21	Citti-Park Herrenholz - Gleisdreieck	-	30	30	30	30	-	60	30/60	-	-	-	-
30	ZOB/Hauptbahnhof - Gneversdorf	30	30	30	30	30	60	3x	30	60	-	30[81]	60
31	ZOB/Hauptbahnhof – Strandbahnhof	2x	-	-	-	-	60	60	-	60	60	-	60
32[82] Hin-	Stephensonstraße - Kieselgrund	30	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-
	Kieselgrund - Hirtenbergweg	2x	30	30	30	30	60	2x	60	60	-	60	60
32[83] Rück -	Hirtenbergweg – Siems	30	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
	Siems – Stephensonstr.	30	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-
33 Hin-	Bad Schwartau - Siems	30	30	30	30	30	60[84]	60	30	30	-	60	60

[81] April bis Oktober 30-Minuten-Takt
[82] Wochenende nur bis Lübeck ZOB
[83] Wochenende nur bis Lübeck ZOB
[84] Freitags 30-Min-Takt

	Siems - Strandbahnhof	2x	3x	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
	Strandbahnhof – Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg	-	1x	30	30	-	-	2x	60	-	-	60	-
33 Rück -	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Strandbahnhof	-	-	30	30	30	-	2x	60	-	2x	60	-
	Strandbahnhof – Roter Hahn	2x	30	30	30	30	60	2x	60	1x	1x	60	1x
	Roter Hahn – Bad Schwartau	30	30	30	30	30	60	60[85]	60[86]	2x	1x	60	2x
35	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Warnsdorf[87]	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
	Teutendorfer Weg –	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-

[85] Zwischen Kieselgrund und Bad Schwartau 30-Minuten-Takt
[86] Zwischen Kieselgrund und Bad Schwartau 30-Minuten-Takt
[87] Von ca. 8:00 bis 19:00 Uhr

	Teutendorf Raiffeisen[8889]												
38	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Priwall/Priwallfähre[90]	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
	Priwall/Priwallfähre - Wellenschlag	-	5x	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
39	ZOB/Hauptbahnhof – Roter Hahn	30	30	30	30	30	-	60	30	-	-	60	-
40	ZOB/Hauptbahnhof – Strandbahnhof	-	30	30	30	30	-	60	30	-	-	30[91]	-
	Strandbahnhof – Scharbeutz Bahnhof	-	60	60	60	60	-	-	60	-	-	60	-
Regionalverkehr													
335	Grevesmühlen – Lübeck	2x	60	120	60	1x	-	1x	4x	-	1x	4x	-

[88] Von ca. 8:30 bis 19:30 Uhr
[89] Verkehrt als Anruf–Sammel–Taxi (ASTi) nur nach Anmeldung
[90] Von ca. 9:30 bis 18:00 Uhr
[91] April bis Oktober 30-Minuten-Takt von 12 – 16 Uhr

	ZOB/Hauptbahnhof												
390	Schönberg – Herrnburg – Lübeck ZOB/Hauptbahnhof		3x	1x	7x		-	-	-	-	-	-	-
500	Lübeck-Pansdorf	3x	3x	60	30	60	1x	2x	60	1x	1x	60	1x
	Pansdorf – Pönitz	1x	1x	1x	3x	1x	-	2x	4x	-	1x	2x	-
	Groß Timmendorf – Timmendorf Strand, Kastanienallee	1x	2x	60	30	60	1x	3x	60	2x	1x	60	2x
	Timmendorf Strand, Kastanienallee – Niendorf Schwimmhalle	-	1x	1x	1x	-	3x	1x	3x	2x	-	4x	2x
510	Ahrensbök ZOB –Lübeck ZOB/Hauptbahnhof	1x	3x	2x	7x	3x	1x	2x	4x	-	-	2x	-
7650	Lübeck ZOB/Hauptbah	2x	60	60	60	60	60	2x	60	60	1x	120	-

	nhof – Bad Segeberg													
8130	Reinfeld – Lübeck Buntekuh (ZOB/Hauptbahnhof)	1x	60	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
8150	Pöhls - Zarpen, Lübeck ZOB.	-	4x*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Heilshoop – Groß Steinrade, Bauernweg	1x	60	120	120	120	-	-	2x	-	-	-	-
8710	Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Mölln, ZOB	2x	60	60	60	60	60	1x	120	-	-	120	-
8720	Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Sandesneben, Schule	-	60	60	60	60	-	1x	120	120	-	120	(1x)
8770	Kronsforde – Berkenthin – Mölln, ZOB	-	60	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
8780	Sandesneben – Kronsforde – (Lübeck	-	2x	60	120	-	-	1x	2x	-	-	-	-

ZOB/Hauptbahnhof)	

Anmerkung: Fahrplanstand 2022/2023 der SWL mobil, Autokraft, NAHBUS.

Anhang B Linienbündel

Tabelle 33 Übersicht Linienbündel mit Laufzeiten und Inhabern der Liniengenehmigungen[92]

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Liniengenehmigung	Inhaber der Liniengenehmigung
Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“				
1	Groß Parin – Bad Schwartau/ZOB – Schwartauer Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg - Hochschulstadtteil	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
2	Ravensbusch – Steinrade – Bauernweg - Schönböckener Straße - Wisbystraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsforder Allee – Berliner Allee - Bornkamp (im Wechsel mit) Billrothstraße – Sudetenstraße	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
3	Sereetzer Weg – Triftstraße – Lohmühlenplatz – Fackenburger Allee – Hbf./ZOB – Untertrave – Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße – Marliring - Wesloer Brücke – Kirschenallee – Huntenhorster Weg – Utechter Weg - Eichholz	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil

[92] Vgl. SWL Mobil/LVG/HL (2023), Kreis Ostholstein (2021), Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg (2022)

4	Groß Grönau - St. Hubertus – Ratzeburger Allee – Altstadt - Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof – Wesloer Brücke – Heiweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
5	Oberbüssauer Weg – Moislinger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Moltkestraße – Kaufhof – Brandenbaumer Landstraße – Eichholz – Herrenburg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
6	Hamburger Str. – Buntekuh - Korvettenstraße – Wendische Straße – Hansestraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Ratzeburger Allee – St. Hubertus - Flughafen - Blankensee	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
7	Bad Schwartau/ZOB – Stockelsdorfer Weg - Friedhofsallee – Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsforder Allee – Geniner Straße – Oberbüssauer Weg – Klein Wesenberg – (im Wechsel mit) Nienhüsen – Moorgarten	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
8	Gustav-Radbruch-Platz – Travemünder Allee – Eric-Warburg-Brücke – Triftstraße – Bogenstraße - Sereetzer Weg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
9	Bad Schwartau/ZOB – Stockelsdorf – Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg – (Stephensonstr.) - Uniklinik – Grillenweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
10	Sereetz - Bad Schwartau/ZOB – Triftstraße – Schwartauer Allee - ZOB/Hauptbahnhof –	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil

	Altstadt – Königstraße -Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße - Wesloer Brücke			
11	Oberbüssauer Weg – Buntekuh – Ziegelstraße – Wisbystraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof – Wesloer Brücke – Zarnewenzweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
12	Oberbüssauer Weg – Moislinger Mühlenweg – Ginsterweg - Herrenholz – CITTI Park- Spenglerstraße – Zinngießerstraße - Taschenmacherstraße – Bauernweg - Dornbreite – Fackenburger Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Untertrave – Gustav-Radbruch-Platz – Roeckstraße – Heiligen-Geist-Kamp - Karlshof – Israelsdorf - Gothmund – Mecklenburger Straße – Schlutup – An der Trave	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
15	Niels-Bohr-Ring – Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Hüxtertorallee – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof – Lachswehrallee – Bei der Gasanstalt – Gewerbegebiet Genin - Vorrader Straße	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
16	CITTI-Park/Herrenholz - Buntekuh - Korvettenstraße – Wendische Straße – Hansestraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsforder Allee – Schiereichenkoppel -	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil

	(Wulfsdorf/Beidendorf) – Krummesser Baum - Krummesse			
17	Bad Schwartau/ZOB - Clever Landstraße – Lohstraße – Dorfstraße – Segeberger Straße – Fackenburger Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt - Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg – Uniklinik	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
18	Bad Schwartau/Bollbrüch – Rensefeld Kirche – Am Hochkamp – Bad Schwartau/ZOB	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
21	CITTI-Park/Herrenholz – Buntekuh – Ziegelstraße – Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße - Wesloer Brücke – Gewerbegebiet Gleisdreieck	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
30	Gneversdorf – Strandbahnhof – Kücknitz – Siems – Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
31	Strandbahnhof - Kücknitz - Roter Hahn – Siems - Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
32	Hirtenbergweg – Herrenwyk – Siems - Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt – ZOB/Hauptbahnhof – (Schnellbus) über Berliner Allee – Maria-Goeppert-Straße - Stephensonstraße	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil

33	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof – Pommernzentrum – Roter Hahn – Silberstr. – Herrenwyk – Siems – Dänischburg – Sereetz - Bad Schwartau/ZOB	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
35	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Nordmeerstraße – Kowitzberg – Strandbahnhof –Warnsdorf – (Teutendorf)	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
38	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Priwallfähre – Priwall/Wellenschlag	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
39	Roter Hahn – Friedhof Waldhusen – Siems – Kreuzwegbrücke – (Schnellbus) Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt – ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
40	Scharbeutz - Timmendorfer Strand – Niendorf - Strandbahnhof – (Schnellbus) Kücknitzer Scheide – Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
Lümo	Tür-zu-Tür-Betrieb im Betriebsgebiet (derzeit zwischen Lohmühle, Altstadt und Hochschulstadtteil)[93]	Hansestadt Lübeck	30.06.2024[94]	SWL mobil
Benachbarte Kreise und Landkreise *(nur nachrichtliche Darstellung)*				
335	Grevesmühlen – Lübeck	k.A.	k.A.	NAHBUS
390	Boltenhagen – Dassow – Herrnburg – Lübeck	k.A.	k.A.	NAHBUS
510	Ahrensbök – Stockelsdorf - Lübeck	Kreis Ostholstein Süd	14.12.2030	Autokraft

[93] Genehmigung nach § 44 PBefG Linienbedarfsverkehr

[94] Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG. Keine Liniengenehmigung

500	Timmendorfer Strand – Pansdorf - Lübeck	Kreis Ostholstein Süd	14.12.2030	Autokraft
7650	Bad Segeberg - Lübeck	Kreis Segeberg, Teilnetz SE 9	12.12.2020	Autokraft
8130	Reinfeld- Klein Wesenberg – Groß Wesenberg - Lübeck	Kreis Stormarn, Netz Nordstormarn, Regionales Grundnetz OD 10	08.12.2019	Autokraft
8150	Pöhls – Zarpen – Groß Steinrade – Lübeck	Kreis Stormarn, Netz Nordstormarn, Regionales Grundnetz OD 10	08.12.2019	Autokraft
8710	Mölln – Ratzeburg – Lübeck	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 8	13.12.2020	Autokraft
8720	Trittau – Sandesneben – Kastorf – Lübeck	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8770	Kronsforde – Berkenthin – Mölln	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8780	Sandesneben – Kronsforde – (Lübeck)	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft

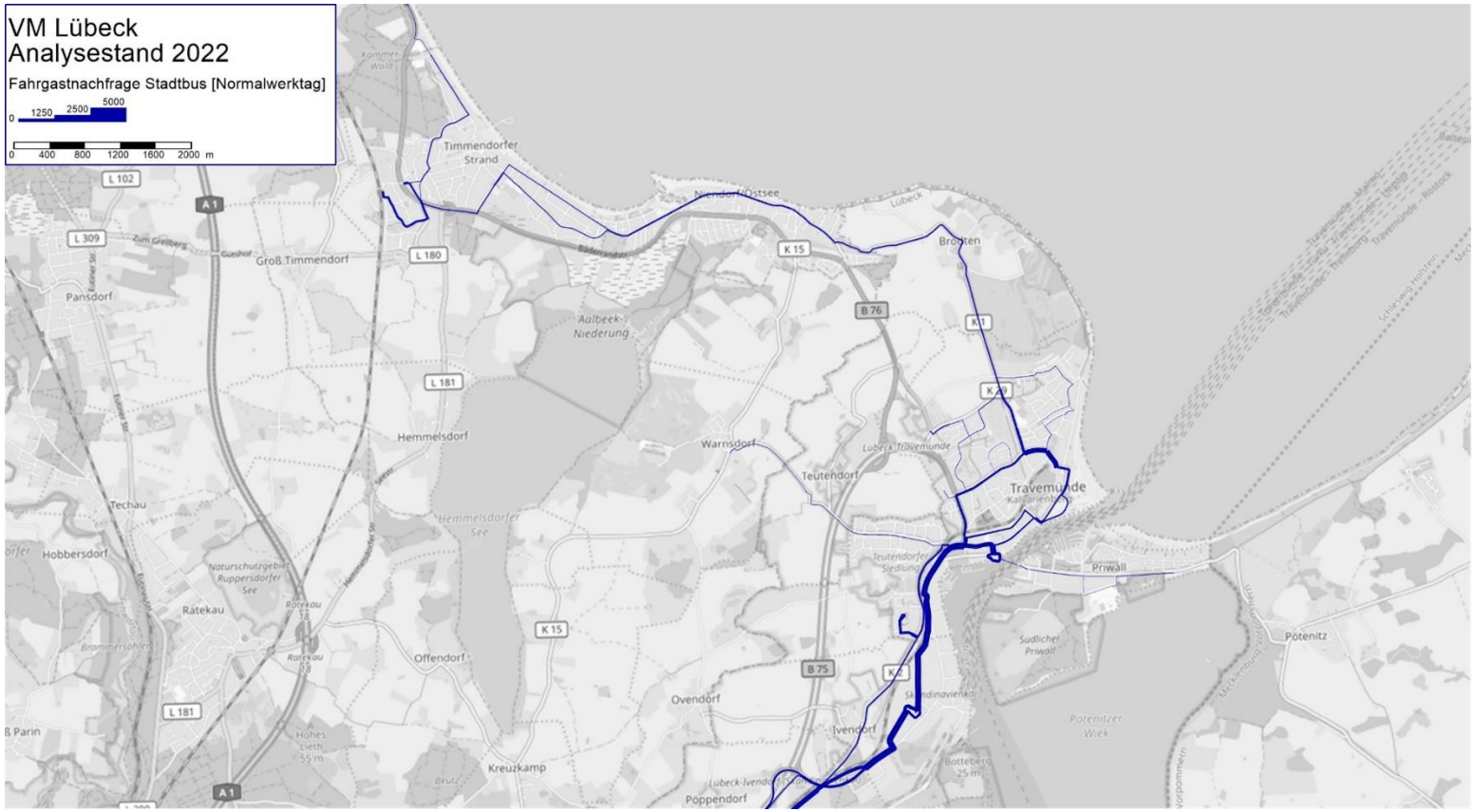
Anhang C Liniennetz Region Lübeck

Abbildung 31 Liniennetz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck[95]

[95] Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023j), Stand: 10.12.2023

Anhang D Streckenbelastungen im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck

Abbildung 32 Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck - Ausschnitt Kernstadt (Tageswert: Mo-Fr)



Fortsetzung: Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck - Ausschnitt Travemünde (Tageswert: Mo-Fr)

Anhang E Ergebnisse der Online-Umfrage zur Erstellung des 5. RNVP der Hansestadt Lübeck 2024 – 2028

Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV-System

In der Einstiegsfrage konnte eine Bewertung der aktuellen ÖPNV-Situation bzw. eine Einstufung von Handlungsbedarfen vorgenommen werden. Eindeutig positiv schnitten dabei die Fahrzeuge, die Kundenkommunikation und die Erschließungsqualität ab. Hier ist offenbar bereits eine vergleichsweise hohe Qualität erreicht, so dass beispielsweise im Bestand keine signifikante Verdichtung des Haltestellennetzes mehr erforderlich ist. Auch die Modernisierung der Fahrzeugflotte mit klimafreundlichen Antrieben macht sich offenbar positiv bemerkbar und wirkt positiv in der Außendarstellung.

Eine auffällige Schwerpunktbildung in der Bewertungskategorie „sehr großer oder großer Handlungsbedarf“ gab es mit beim Verkehrsangebot und bei den Verknüpfungen Bus-Bus und insbesondere Bus-Bahn. Ebenfalls überdurchschnittlicher Handlungsbedarf wurde beim Tarif gesehen. Die Befragung fand allerdings vor Einführung des Deutschland-Tickets statt, so dass sich inzwischen einige Kritikpunkte relativiert oder erledigt haben dürften.

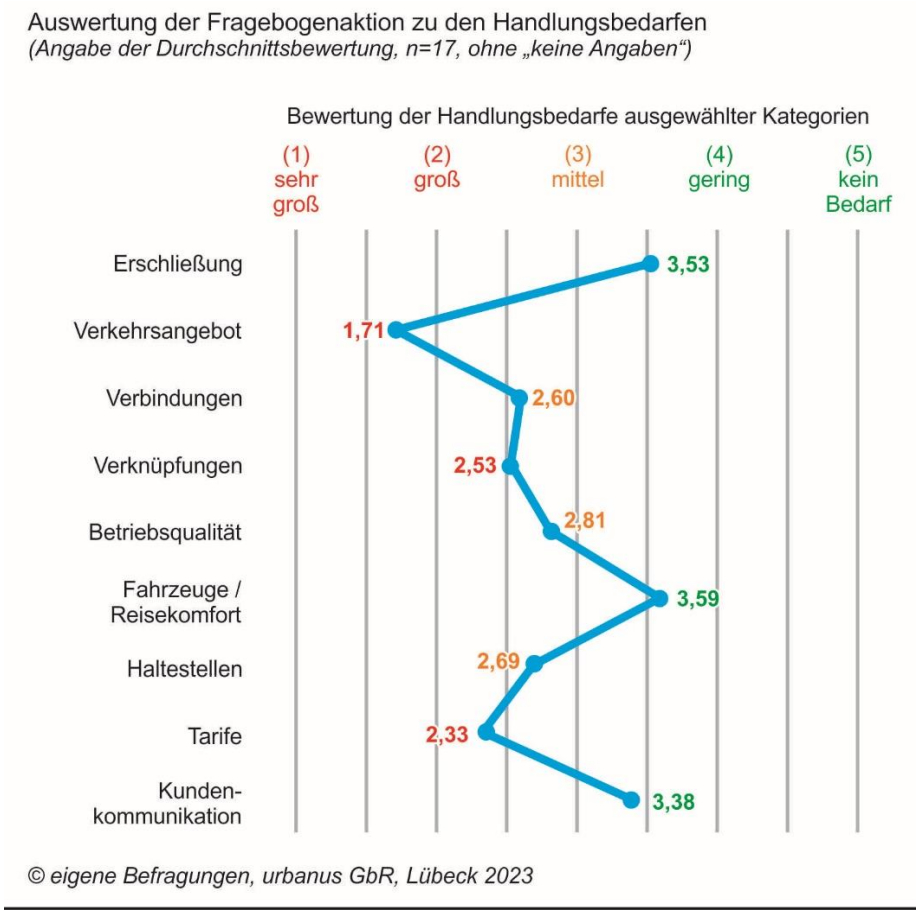


Abbildung 33 Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV

ÖPNV-Anbindung wichtiger Verkehrsziele

Die Anbindung und Erreichbarkeit übergeordneter Verkehrsziele bilden ein zentrales Kriterium zur Gewinnung zusätzlicher ÖPNV-Potenziale. Bei den Nennungen der befragten Akteure standen vor allem die großen Gewerbegebiete (Roggenhorst, Genin, Herrenwyk, Schönböcken, Lohmühle mit Sportstätten und Einzelhandel) und der Bereich Campus / UKSH im Vordergrund. Aber auch weitere Ziele wie das Behördenhaus, die Arbeitsagentur am Berliner Platz, der Bereich MuK / Mediadocks und die Gollanwerft als Veranstaltungsort sind hier relevant.

Ein wichtiger Aspekt der ÖPNV-Anbindung ist auch das Angebot in den verkehrlichen Randzeiten, welches gerade für Ziele außerhalb der Altstadt häufig ein Problem darstellt. Neben den o.g. Zielen wurden hier zusätzlich Travemünde, Schlutup und Rangenberg als Handlungsbedarfe benannt.

Qualitäten und Chancen im ÖPNV-System

Für die Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV-Systems ist es auch von Bedeutung, Qualitäten zu identifizieren, auf denen aufgebaut werden kann, die aber auch gesichert und gepflegt werden müssen. Die folgende Auflistung zeigt eine Reihe guter Ansätze im Lübecker ÖPNV, teilweise aber auch weitere Ausbau- und Optimierungsbedarfe:

Liniennetz und Fahrplan:

- Dichtes Linien- und Haltestellennetz
- Umsteigemöglichkeiten an mehreren Orten (auch außerhalb der Altstadt)
- Lümo-Angebot im Spätverkehr aber mit Erweiterungsbedarf
- Sternfahrten im Abendverkehr aber mit ungünstigen Pulkfahrten
- Häufige, zuletzt erweiterte Verbindungen zwischen Campus/UKSH und Altstadt/ZOB

Betrieb:

- Verbreitet gute Pünktlichkeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten
- Zuverlässigkeit auch bei schlechtem Wetter
- Vorhandene Busspuren aber mit deutlichem Erweiterungsbedarf
- Neue SEV-Haltestelle direkt vor dem Bahnhof (und nicht am Retteich)

Fahrzeuge:

- Einsatz moderner Elektrobusse (insgesamt 9 positive Nennungen!)
- Sauberkeit der Busse
- WLAN im Bus aber mit teilweise eingeschränkter Qualität

Information und Kundenkommunikation:

- Insgesamt positives Markenimage der Stadtwerke mobil
- Neue Anzeigetafeln mit Echtzeitanzeige und akustische Meldungen
- Vielfach nettes und hilfsbereites Personal

Übergeordnete Defizite im ÖPNV-System

Einen klaren Schwerpunkt bei der Umfrage bildeten in der Vielzahl von Nennungen und Beiträgen die Defizite im ÖPNV-System, hier mit besonderem Fokus auf das Liniennetz und Verkehrsangebot (vgl. auch „Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV-System"). Diese sind in Verbindung zu sehen mit den unter Kapitel „Vorschläge für übergeordnete Aktivitäten zur Stärkung des ÖPNV" ausgeführten Verbesserungsvorschlägen, die zum Teil auch sehr konkret waren. Die wesentlichen Punkte mit mehrfacher Nennung sind nachfolgend strukturiert und zusammengefasst:

Liniennetz und Verkehrsangebot:

- Teilweise unübersichtliche Linienverläufe durch Aufsplittung in Unterlinien
- Noch zu wenige Direkt- und Tangentialverbindungen im Kontext mit verlängerten Fahrzeiten durch die Linienausrichtung auf die Altstadt
- Schlechte Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und weiterer Ziele außerhalb der Altstadt für Beschäftigte und AZUBIS
- Wechselnde und zeitweise zu geringe Fahrplantaktung speziell zu Spitzenzeiten und im Abendverkehr mit negativen Auswirkungen auch auf die Anschlussqualität
- Unzureichende Koordination der Fahrpläne mit den Arbeits- und Schichtzeiten in den Gewerbegebieten
- Schlechte Verknüpfung des Stadtverkehrs mit Bahn und Umland-Bussen (u.a. Hochschulstadtteil, Mönkhofer Weg, Flughafen, Kücknitz) und unzureichende Bahn-Bus-Anschlüssen im Früh- und Spätverkehr

Erschließung:

- Zu wenige barrierefreie Haltestellen insbesondere mit gutem taktilem Leitsystem

Betrieb:

- Unzureichende Pünktlichkeit / Verlässlichkeit und Überlastung der Busse in den Hauptverkehrszeiten (negative Auswirkungen auf den Fahrkomfort)
- Zu geringe Kapazitäten zu den Hochschuleinrichtungen

- Ausklapp-Rampen zu kompliziert in der Bedienung
- Kaum eigene Trassen und Priorisierung an Knoten für den ÖPNV

Tarif:

- Fahrpreise zu unübersichtlich und zu teuer für Gelegenheitsfahrende

Information / Kundenkommunikation:

- Fahrgastinformation generell nicht barrierefrei
- Noch zu wenig akustische Informationsangebote an den Haltestellen
- Lümo noch zu wenig bekannt

Sonstiges:

- Keine multimodale Vernetzung des ÖPNV insbesondere mit Radverkehr

Vorschläge für übergeordnete Aktivitäten zur Stärkung des ÖPNV

Die Vorschläge zur Stärkung des ÖPNV konzentrieren sich auf einen weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes. Im Vordergrund steht dabei ein koordiniertes und transparentes Gesamtangebot aus Bus und Bahn mit einprägsamen Taktfahrplänen und ein Ausbau von Direktverbindungen zu wichtigen Zielbereichen außerhalb der Altstadt zur Verkürzung der ÖPNV-Reisezeiten.

Nachfolgend sind Aktivitäten zusammengestellt, die mehrfach benannt wurden und direkten ÖPNV-Bezug aufweisen.

Liniennetz und Verkehrsangebot:

- Gut merkbare, durchgehende und koordinierte Fahrplantaktung (ITF)
- Etablierung „starker Linien“ mit 10-Min.-Taktung für mehr Kapazität und Transparenz
- Mehr Schnell- / Expressbusse mit guten Bahnanschlüssen für längere Entfernungen
- Bessere Anbindung der Gewerbegebiete und wichtiger Verkehrsziele außerhalb der Altstadt
- Mehr Tangential- und Direktverbindungen zur Reisezeitverkürzung v.a. zu den Hochschuleinrichtungen und zum UKSH
- Angebotsverbesserung in den Randzeiten (auch mit Lümo und Nachtbussen)

Haltestellen und Betrieb:

- Ausbau der Verknüpfung Bus-Bahn (neue Bahn- und Bushaltestellen, Bike&Ride etc.)
- Herstellen eines barrierefreien ÖPNV-Systems
- Offensive für Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
- Weitgehendere Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr (u.a. mit Busspuren)

Information und Kundenkommunikation:

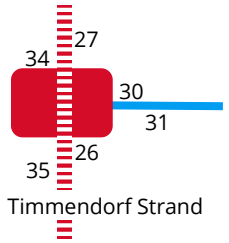
- Bessere Ansprache für Zielgruppe ohne Autobesitz
- Digitalisierung des ÖPNV-Marketing (u.a. mit Mobilitäts-App)

Anhang K Stellungsnahmen und Abwägung zum Entwurf des 5. RNVP der Hansestadt Lübeck 2024 – 2028

Die Stellungnahmen sowie ihre Abwägung sind dem RNVP-Dokument als separater Anhang beigefügt.

Anhang L Anbindungen Bahn-Bus im Einzelnen

Bahnhof Timmendorf Strand



Bahnlinie(n)

Neustadt – Lübeck

Anzubietende Anschlussbuslinien

Travemünde – Timmendorf – Scharbeutz

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Timmendorf (Zug ⇔ Bus) – Travemünde
Priorität 2: Lübeck – Timmendorf (Zug ⇔ Bus) – Scharbeutz

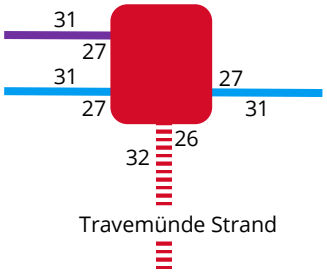
Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Eine Anschlussherstellung am Bahnhalt Timmendorf Strand zwischen Zug und Bus auch aus Richtung Neustadt führt zu entsprechend längeren Übergangszeiten Richtung Lübeck. Da zudem diese Relation auch über die Buslinie 522 abgedeckt wird, wird eine solche Anschlussbeziehung nachrangig angesehen.

Bahnhof Travemünde Strand



Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

Anzubietende Anschlussbuslinien

Travemünde – Timmendorf – Scharbeutz
Travemünde – Pommernzentrum/Skandinavienkai – Lübeck
Ortsbus Travemünde

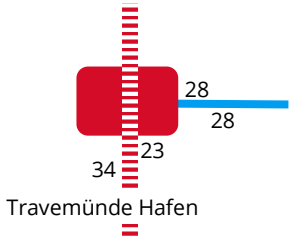
Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Linie über Moorredder
Priorität 2: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Linie über Kowitzberg
Priorität 3: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Linie über Priwallfähre

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Bahnhaltepunkt Travemünde Hafen



Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

Anzubietende Anschlussbuslinien

Ortsbus Travemünde

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Ortsbus Travemünde

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Im Falle einer Vorbeifahrt des Ortsbusses ohne Aufenthalt in geeigneter Lage (zur Minute 28) werden ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn in beide Richtungen hergestellt.

Bahnhaltepunkt Travemünde Skandinavienkai

Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

Anzubietende Anschlussbuslinien

Keine Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sind in Travemünde Strand und Kücknitz vorgesehen für Linien, die diese beiden Halte bedienen. Zwingende Anschlüsse auch an diesem Halt vorzusehen, kann zu verlängerten Fahrzeiten auf diesen Linien führen. Deshalb wird auf Anschlussherstellung verzichtet. Sollten die Fahrzeiten auf den Buslinien zufällig passen, kann es durchaus geeignete Anschlüsse geben.

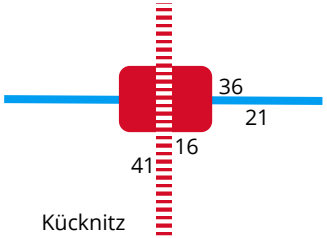
Bahnhaltepunkt Kücknitz

Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

Anzubietende Anschlussbuslinien

Travemünde – Kücknitz – Lübeck



Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Kücknitz (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz Ort/Pommernring (Bus)
Priorität 2: Hamburg – Lübeck – Kücknitz (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz – Skandinavienkai Terminal

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Zwischen der Bushaltestelle Bahnhof Kücknitz und der Bushaltestelle Roter Hahn muss der bisherige Fußweg in der Verlängerung des Westpreußenrings aufgeweitet werden zur Busstraße. An beiden Haltestellen müssen die Haltepositionen angepasst werden mit einhergehender baulicher Veränderungen.

Bahnhaltepunkt Dänischburg/IKEA

Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

Anzubietende Anschlussbuslinien

Bad Schwartau – Kücknitz
Bad Schwartau – Sereetz

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

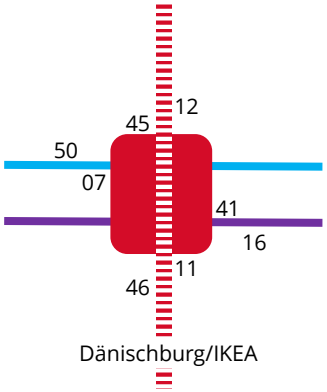
Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Sereetz
Priorität 2: Hamburg – Lübeck – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz
Priorität 3: Travemünde – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau
Priorität 4: Hamburg – Lübeck – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Um die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhaltepunkt Dänischburg/IKEA herzustellen, ist zunächst die Errichtung einer Bushaltestelle unmittelbar am Haltepunkt notwendig. Die Bestandshaltestellen IKEA LUV SHOPPING bzw. Grenzweg sind zu weit entfernt.



Bahnhaltepunkt Bad Schwartau[96]

Bahnlinie(n)

Neustadt – Lübeck
Kiel – Lübeck – Büchen - Lüneburg

[96] Außerhalb des Stadtgebietes. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Ostholstein.

Anzubietende Anschlussbuslinien

Bad Schwartau – Kücknitz
Bad Schwartau - Sereetz

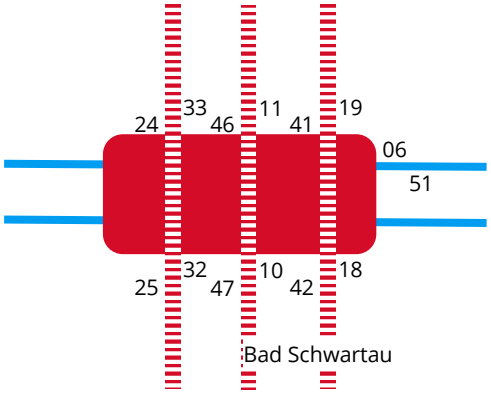
Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Kiel – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz
Priorität 2: Neustadt – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz
Priorität 3: Kiel – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz
Priorität 4: Neustadt – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz
Priorität 5: Kiel – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB
Priorität 6: Neustadt – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB
Priorität 7: Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB
Priorität 8: Lüneburg – Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB
Priorität 9: Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz
Priorität 10: Lüneburg – Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz
Priorität 11: Lüneburg – Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz
Priorität 12: Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bahnlinien liegen weder in einem Taktraster zueinander noch sind sie um eine bestimmte Knotenzeit angeordnet, so dass idealisierte Busanschlüsse für alle sinnvollen Relationen nur mit einer deutlich dichteren Taktfrequenz oder größeren Zahl an Buslinien erreicht werden kann.



Besonderheiten

Verbindungen zwischen Bad Schwartau Bahnhof und Stadt sowie zwischen Bad Schwartau Bahnhof und Sereetz werden zwar vom Stadtverkehr bedient. Sie sind jedoch nicht Gegenstand dieses RNVP, da sie außerhalb seines Gültigkeitsbereiches liegen. Deshalb sind diese Umsteigerelationen mit niedrigster Priorität angegeben. Zudem konkurrieren sie mit Anschlüssen, die am Bahnhalt Dänischburg/IKEA herzustellen sind.

Lübeck Hauptbahnhof

Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg
Neustadt – Lübeck
Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg
Lübeck – Grevesmühlen – Schwerin/Szczecin

Anschluss von/an Buslinien

Alle am ZOB durchfahrenden oder beginnenden und endenden

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: alle Linien, außer

Priorität 2: Linien im 30 Minutentakt oder geringer und deren Lage an anderen Umsteigepunkten mit Umsteigerelationen der Priorität 1 fixiert sind (z.B. Bahnhalt Moisling).

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Linien im 10-Minutenttakt bedürfen keiner besonderen Abstimmung. Lediglich bei geringerer Taktdichte – vorwiegend in Tagesrandlage – im 30- bzw. 60-Minutentakt bedarf es einer Abstimmung. Ankünfte und Abfahrten liegen dabei idealerweise symmetrisch zur Symmetrieminute 58; also Ankunft zur Minute 56 und Abfahrt zur Minute 00 sowie im Halbstundentakt analog eine halbe Stunde später.

Bahnhaltepunkt Moisling

Bahnlinie(n)

Travemünde– Lübeck – Hamburg

Anzubietende Anschlussbuslinien

Moisling – Moorgarten – Klein Wesenberg
Moisling – Moisling Brüder-Grimm-Ring
Moisling – Moisling Mühlenweg - Buntekuh – Ziegelstraße
Moisling – Moisling Niendorfer Straße - Citti Park – Bauernweg
Moisling – Moisling Niendorfer Straße - Genin – Sana-Kliniken – UKSH

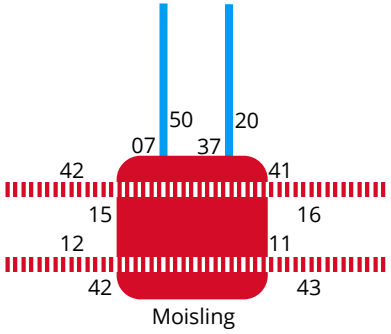
Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Hamburg – Moisling (Zug ⇔ Bus) – alle Richtungen
Priorität 2: Travemünde – Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Moorgarten
Priorität 2: Travemünde – Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Brüder-Grimm-Ring
Priorität 2: Travemünde – Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Mühlenweg
Priorität 3: Travemünde - Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Niendorfer Straße

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Die Umsteigezeit in der Busabfahrt kann bei möglicher und einer Wartezeitregelung auf verspätete Züge auch auf



Sichtkontrolle durch das Busfahrpersonal 2 Minuten verkürzt werden.

Besonderheiten

Am Bahnhalt Moisling halten die Züge zwischen Hamburg und Lübeck ziemlich genau alle halbe Stunde – dies sogar in beide Fahrtrichtungen.

Bahnhaltepunkt Hochschulstadtteil

Bahnlinie(n)

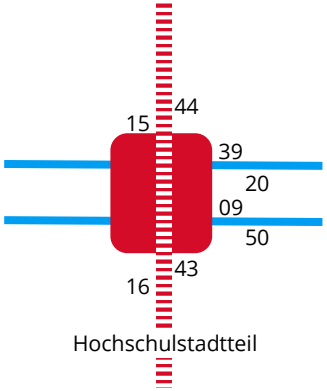
Kiel – Lübeck – Büchen - Lüneburg

Anschluss von/an Buslinien

Bornkamp – Hochschulstadtteil – Technische Hochschule – Universität - UKSH

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Lüneburg – Büchen – Hochschulstadtteil (Zug ⇔ Bus) – UKSH
Priorität 2: Kiel – Lübeck – Hochschulstadtteil (Zug ⇔ Bus) – UKSH



Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Zur deutlichen Verkürzung des Fußweges zwischen Bahn und Bus muss eine Bushaltestelle auf der La-Rochelle-Brücke bzw. westlich direkt davor am Treppenaufgang errichtet werden. Diese ist für mobilitätseingeschränkte Reisende nur mit einem Umweg über den Schärenweg zu erreichen. Es wird ausdrücklich darauf verzichtet, für mobilitätseingeschränkte Reisende hier einen Anschluss mit passender Übergangszeit anzubieten, weil dann die Übergangszeit so lang wird, dass dann dieser Umstieg für eine tatsächliche Nutzung für zu wenig potenzielle Fahrgäste attraktiv ist.

Bahnhaltepunkt Flughafen

Bahnlinie(n)

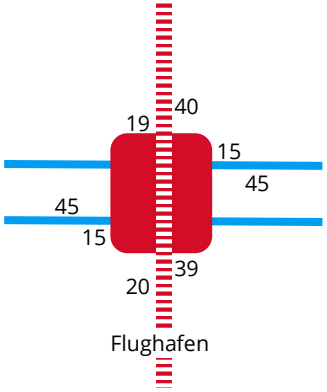
Kiel – Lübeck – Büchen - Lüneburg

Anschluss von/an Buslinien

Krummesse – Flughafen – UKSH
Vorrader Straße – Vorrade – Flughafen – Groß Grönau

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Lüneburg – Büchen – Flughafen (Zug ⇔ Bus) – St. Hubertus
Priorität 2: Lüneburg - Büchen – Flughafen (Zug ⇔ Bus) – Wulfsdorf – Vorrader Straße



Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Derzeit befindet sich keine Bushaltestelle in angemessener Entfernung zum Bahnhalt. Die Einrichtung von Bushaltestellen beidseitig auf der Brücke über die Bahnlinie in Höhe des Aufzuges (alternativ im Bereich Wulfsdorfer Weg/Höhlfeld) ist erforderlich.

Bahnhaltepunkt Sankt Jürgen

Bahnlinie(n)

Lübeck – Grevesmühlen – Schwerin/Szczecin

Anschluss von/an Buslinien

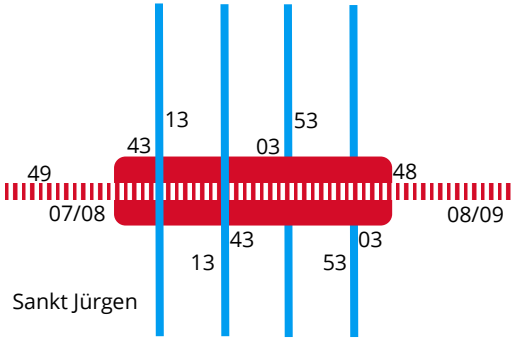
Zentralhaltestelle – Sankt Jürgen – Technische Hochschule – Universität – UKSH

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Schwerin/Szczecin – Grevesmühlen – Sankt Jürgen (Zug ⇔ Bus) – UKSH
Priorität 2: Schwerin/Szczecin – Grevesmühlen – Sankt Jürgen (Zug ⇔ Bus) – Stadtzentrum
Priorität 3: Lübeck Hauptbahnhof – Sankt Jürgen (Zug ⇔ Bus) – UKSH

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten



Die Anschlussbuslinie am Bahnhalt soll im 10 Minutentakt verkehren. Idealerweise lassen sich mit den gegebenen Bahnfahrzeiten die Busabfahrten so legen, dass in alle Richtungen 5 Minuten Übergangszeit gewährleistet ist.

Besonderheiten

Derzeit befindet sich keine Bushaltestelle in angemessener Entfernung zum Bahnhalt. Die Einrichtung von Bushaltestellen möglichst dicht am Bahnübergang ist erforderlich.

Bahnhaltepunkt Herrnburg[97]

Bahnlinie(n)

Lübeck – Grevesmühlen – Schwerin/Szczecin

Anschluss von/an Buslinien

Kaufhof – Eichholz – Herrnburg

Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

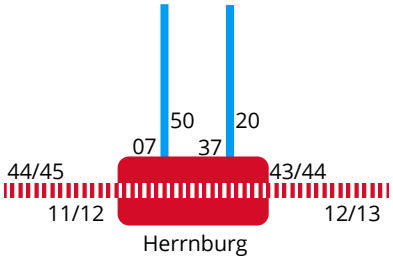
Priorität 1: Schwerin/Szczecin – Grevesmühlen – Herrnburg (Zug ⇔ Bus) – Eichholz – Kaufhof
Priorität 2: Lübeck Hbf – Herrnburg (Zug ⇔ Bus) – Eichholz

[97] Der Bahnhalt Herrnburg liegt außerhalb des Stadtgebietes. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem dortigen Aufgabenträger Landkreis Westmecklenburg.

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten



Die Haltestellenlage am Bahnhaltepunkt Herrnburg ist für die vorgesehenen Umstiegsrelationen nicht günstig. Auf eine günstigere Positionierung der Haltestellen am Bahnhalt muss gemeinsam mit dem dortigen Aufgabenträger hingewirkt werden.

Anhang M Anbindungen Bus-Bus im Einzelnen

Umsteigepunkt Travemünde Strand

Buslinie(n)

Travemünde – Timmendorfer Strand – Scharbeutz
Travemünde – Ortsbus
Travemünde – Pommernzentrum – Kücknitz – Lübeck
Travemünde – Skandinavienkai – Kücknitz – Lübeck

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Kücknitz – Travemünde (ggf. Umstieg) – Ortsbus
Priorität 2: Lübeck – Kücknitz – Travemünde (ggf. Umstieg) – Timmendorfer Strand - Scharbeutz

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Eine Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge ermöglichen auch akzeptable Umsteigezeiten zwischen Bus – Bus.

Umsteigepunkt Travemünde Teutendorfer Weg

Buslinie(n)

Travemünde – Ortsbus

Travemünde – Pommernzentrum – Kücknitz – Lübeck
Travemünde – Skandinavienkai – Kücknitz – Lübeck

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Kücknitz – Travemünde Teutendorfer Weg – Ortsbus

Umsteigezeit

Minimal 3 Minuten
Maximal 8 Minuten

Besonderheiten

Die Umsteigerelation erfordert bei heutiger Haltestellenkonfiguration ein Queren der Straße. Bei Führung der Ortsbuslinie über die Straße „Auf dem Baggersand“ bedarf es neuer Haltestellenpositionen am Teutendorfer Weg. In diesem Fall sollen die Positionen so angelegt werden, dass ein Queren der Straße nicht erforderlich ist.

Umsteigepunkt Lübeck Solmitzstraße

Buslinie(n)

Travemünde – Pommernzentrum – Kücknitz – Lübeck
Travemünde – Skandinavienkai – Kücknitz – Lübeck
Kücknitz – Bad Schwartau

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Travemünde – Kücknitz – Solmitzstraße (Umstieg) – Bad Schwartau
Priorität 1: Hirtenbergweg – Solmitzstraße (Umstieg) – Lübeck

Umsteigezeit

Minimal 3 Minuten
Maximal 8 Minuten

Besonderheiten

Die relevanten Umsteigebeziehungen finden jeweils an der gleichen Richtungshaltestelle statt, so dass ein Queren der Straße nicht erforderlich ist.

Umsteigepunkt Lübeck Seelandstraße

Buslinie(n)

Bad Schwartau – Kücknitz
Lübeck – Kücknitz

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Seelandstraße (Umstieg) – Dänischburg/IKEA – Bad Schwartau

Umsteigezeit

Minimal 4 Minuten
Maximal 8 Minuten

Besonderheiten

Dieser Umsteigepunkt wird vorgesehen, um auf die Umsteigepunkte Siems und Kieselgrund verzichten zu können zu Gunsten einer kürzeren Fahrzeit zwischen Bad Schwartau und Kücknitz.

Ein Queren der Straße ist zum Umstieg erforderlich. Eine Querungshilfe (Fußgängerampel) ist bereits vorhanden.

Umsteigepunkt Lübeck Kreuzwegbrücke

Buslinie(n)

Lübeck – Kreuzwegbrücke – Schlutup – Dassow – Grevesmühlen (Regionalbuslinie)
Israelsdorf – Schlutup
Lübeck – Solmitzstraße – Kücknitz – Pommernzentrum/Skandinavienkai – Travemünde
Lübeck – Seelandstraße – Kücknitz

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Grevesmühlen – Schlutup – Kreuzwegbrücke (Umstieg) – Kücknitz – Travemünde
Priorität 2: Israelsdorf – Kreuzwegbrücke (Umstieg) – Lübeck

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Die Umsteigewege an der Kreuzwegbrücke sind baubedingt lang und nicht einsehbar. Ein barrierefreier Ausbau der Zugangswege zu den Haltestellen an der Travemünder Allee ist notwendig.

Aus Lübeck kommend in Fahrtrichtung Schlutup bedarf es einer neuen, kurzen Verbindungskurve oder einer neuen Haltestellenposition, um einen Umstieg in beiden Fahrtrichtungen mit der Regionalbuslinie zu ermöglichen.

Umsteigepunkt Lübeck Luisenstraße

Buslinie(n)

Israelsdorf – Luisenstraße
Niels-Bohr-Ring – Luisenstraße
Luisenstraße – GRP – Lübeck
Luisenstraße – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Niels-Bohr-Ring – Luisenstraße (Umstieg) – GRP – Lübeck
Priorität 1: Israelsdorf – Luisenstraße (Umstieg) – GRP – Lübeck
Priorität 2: Niels-Bohr-Ring – Luisenstraße (Umstieg) – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)
Priorität 2: Israelsdorf – Luisenstraße (Umstieg) – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)

Umsteigezeit

Minimal 1 Minuten
Maximal 3 Minuten

Besonderheiten

Ein Ausbau der Haltestelle Luisenstraße für den geplanten Korrespondenzhalt ist notwendig.

Umsteigepunkt Lübeck Ehrenfriedhof

Buslinie(n)

(Niels-Bohr-Ring/Israelsdorf –) Luisenstraße - Ehrenfriedhof
Ehrenfriedhof – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)
Kücknitz – Seelandstraße - Ehrenfriedhof – GRP – Lübeck

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck - GRP – Ehrenfriedhof (Umstieg) - Heiligen-Geist-Kamp
Priorität 2: Kücknitz – Ehrenfriedhof (Umstieg) – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)
Priorität 3: Kücknitz – Ehrenfriedhof (Umstieg) – Luisenstraße

Umsteigezeit

Minimal 4 Minuten
Maximal 8 Minuten

Besonderheiten

Eine Halteposition für die Fahrtrichtung Luisenstraße - Heiligen-Geist-Kamp fehlt und muss für die Anschlussbeziehungen errichtet werden.

Umsteigepunkt Lübeck Wesloer Brücke

Buslinie(n)

Lübeck – Kaufhof – Schlutup
Lübeck – GRP – Wesloer Brücke
Wesloer Brücke – Eichholz
Wesloer Brücke - Gleisdreieck

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Kaufhof – Wesloer Brücke (Umstieg) – Gleisdreieck
Priorität 1: Lübeck – Kaufhof – Wesloer Brücke (Umstieg) – Eichholz
Priorität 2: Lübeck – GRP – Wesloer Brücke (ggf. Umstieg) – Gleisdreieck
Priorität 2: Lübeck – GRP – Wesloer Brücke (ggf. Umstieg) – Eichholz
Priorität 3: Arnimstraße – Wesloer Brücke (Umstieg) - Kaufhof

Umsteigezeit

Minimal 1 Minuten
Maximal 7 Minuten

Besonderheiten

Umsteigepunkt Lübeck Gustav-Radbruch-Platz (GRP)

Buslinie(n)

Travemünde – Pommernzentrum/Skandinavienkai – Kücknitz – GRP – Lübeck
Kücknitz – Seelandstraße – GRP – Lübeck
Lübeck – GRP – Kaufhof
Lübeck – GRP – Wesloer Brücke
Lübeck – GRP – Luisenstraße
An der Untertrave – GRP - Falkenstraße

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – Kaufhof
Priorität 2: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – Falkenstraße
Priorität 3: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – An der Untertrave
Priorität 4: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – Wesloer Brücke
Priorität 5: Kücknitz – Seelandstraße – GRP (Umstieg) - Kaufhof

Umsteigezeit

Minimal 3 Minuten
Maximal 7 Minuten

Besonderheiten

Umsteigepunkt Lübeck Kaufhof

Buslinien Richtung (mindestens)

Wesloer Brücke – Schlutup
GRP
Zentralhaltestelle – ZOB
Eichholz
Universität/UKSH

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Prioritäten	Wesloer Brücke	GRP	ZOB	Eichholz	Uni/UKSH
Wesloer Brücke	-	2	1	3	1
GRP	2	-	4	1	3
ZOB	1	4	-	0	4
Eichholz	3	1	0	-	2
Uni/UKSH	1	3	4	2	-

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 8 Minuten

Besonderheiten

Beide Haltepositionen befinden sich an der „Kaufhof-Insel“, so dass zwischen beiden Positionen ohne Straßenquerung umgestiegen werden kann.

Umsteigepunkt Lübeck Eichholz

Buslinien Richtung

Kaufhof – ZOB
Wesloer Brücke
Herrnburg

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Herrnburg – Eichholz (Umstieg) - Kirschenallee – Wesloer Brücke

Priorität 2: Kaufhof – Eichholz (Umstieg) - Kirschenallee – Wesloer Brücke

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 5 Minuten

Besonderheiten

-

Umsteigepunkt Lübeck Karlstraße

Buslinie(n)

Bad Schwartau – Schwartauer Allee – Lübeck
Bad Schwartau – Bad Schwartau Cleverbrück – Vorwerk – Lübeck
Artlenburger Straße – Karlstraße – Marienbrücke – GRP
Einsiedelstraße - Schwartauer Allee – ZOB

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Bad Schwartau – Schwartauer Allee – Karlstraße (Umstieg) – Artlenburger Straße
Priorität 2: Bad Schwartau – Bad Schwartau Cleverbrück - Vorwerk – Karlstraße (Umstieg) – Artlenburger Straße

Umsteigezeit

Minimal 3 Minuten
Maximal 7 Minuten

Besonderheiten

-

Umsteigepunkt Stockelsdorf Rathausmarkt[98]

Buslinie(n)

Lübeck – Stockelsdorf Rathausmarkt

[98] Die Gemeinde Stockelsdorf liegt außerhalb des Stadtgebietes. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Ostholstein.

Stockelsdorf Rathausmarkt – Rensefelder Weg – Bad Schwartau
Stockelsdorf Rathausmarkt – Lohstraße – Bad Schwartau
Lübeck – Bad Segeberg (Regionalbus)
Stockelsdorf Rathausmarkt – Bauernweg

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Bauernweg – Rathausmarkt (Umstieg) – Lübeck
Priorität 2: Bad Schwartau – Rathausmarkt (Umstieg) – Bad Segeberg
Priorität 3: Bad Schwartau – Rathausmarkt (Umstieg) – Bauernweg

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 6 Minuten

Besonderheiten

-

Umsteigepunkt Lübeck Kurzer Weg

Buslinie(n)

Stockelsdorf – Lübeck
(Bauernweg/Sereetzer Weg –) Kurzer Weg – Lübeck
Lübeck – Bad Segeberg (Regionalbus)

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 2: Sereetzer Weg – Kurzer Weg (Umstieg) – Stockelsdorf
Priorität 3: Bauernweg – Kurzer Weg (Umstieg) – Stockelsdorf
Priorität 3: Sereetzer Weg – Kurzer Weg (Umstieg) – Bad Segeberg
Priorität 4: Bauernweg – Kurzer Weg (Umstieg) – Bad Segeberg

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Umstieg erfordert die Querung der Straße Krempelsdorfer Allee. Eine Lichtsignalanlage ist vorhanden.

-

Umsteigepunkt Lübeck Zentralhaltestelle

Buslinie(n)

Travemünde – Kücknitz – Zentralhaltestelle – Uni
Alle weiteren zum ZOB führenden

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Kücknitz – Zentralhaltestelle (Umstieg) – ZOB
Priorität 2: Uni – Zentralhaltestelle (Umstieg) – ZOB

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 5 Minuten

Besonderheiten

Stadteinwärts findet die Verknüpfung an der Haltestelle Schüsselbuden, stadtauswärts an der Haltestelle Wahmstraße statt.

Umsteigepunkt Lübeck ZOB (Hauptbahnhof)

Buslinie(n)

alle Regionalbuslinien
alle den ZOB bedienenden Linien

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

alle

Im Tagesverkehr beträgt die Umsteigezeit zwischen den 10-Minutentakt-Linien strukturell maximal 10 Minuten. Eine besondere Abstimmung ist nicht zweckmäßig. Zur Schwachverkehrszeit verkehren die Linien im 30-Minutentakt. Gegenseitiges Warten ist erforderlich.

Umsteigezeit

Minimal 4 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

-

Umsteigepunkt Lübeck Bauernweg

Buslinie(n)

Stockelsdorf Rathausmarkt – Bauernweg – Artlenburger Straße – Lübeck ZOB
Bauernweg – Gewerbegebiet Roggenhorst
Bauernweg – Kurzer Weg
Bauernweg – Moisling

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck ZOB – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Gewerbegebiet Roggenhorst
Priorität 2: Kurzer Weg – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Gewerbegebiet Roggenhorst
Priorität 3: Stockelsdorf – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Gewerbegebet Roggenhorst
Priorität 4: Kurzer Weg – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Lübeck ZOB
Priorität 5: Kurzer Weg – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) - Stockelsdorf

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 7 Minuten

Besonderheiten

An diesem Umsteigepunkt verkehren die Linien überwiegend alle halbe Stunde. Um hier die Umsteigerelationen zu optimieren, bietet sich ein Korrespondenzhalt alle 30 Minuten an, an dem zwischen allen Linien umgestiegen werden kann. Ein entsprechender Ausbau der Haltestelle ist notwendig.

Umsteigepunkt Lübeck Buntekuh

Buslinie(n)

Moisling – Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB
Citti-Park – Herrenholz – Buntekuh – Märkisches Viertel – ZOB
Moisling – Buntekuh – Lohgerber Straße – Citti-Park - Bauernweg

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Citti-Park – Buntekuh (Bus ⇔ Bus) – Ziegelstraße – ZOB
Priorität 2: Bauernweg – Buntekuh (Bus ⇔ Bus) – Märkisches Viertel – ZOB
Priorität 3: Märkisches Viertel – Buntekuh (Bus ⇔ Bus) Moisling

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 7 Minuten

Besonderheiten

Die wesentlichen Umsteigerelationen finden zwischen im 10 Minutentakt verkehrenden Linien oder zumindest einer halbstündlichen Linie und einer im 10 Minutentakt verkehrenden statt, so dass attraktive Umsteigezeiten vergleichsweise einfach herzustellen sind.

Umsteigepunkt Lübeck Moisling

Buslinie(n)

Moisling – Niendorf – Moorgarten/Klein Wesenberg
Moisling – Buntekuh – Bauernweg
Moisling – Sana Kliniken – Uni/UKSH
Moisling – Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB
Moisling – Moislinger Allee – ZOB

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 0: Moorgarten/Klein Wesenberg – Niendorf – Moisling (Bus ⇔ Bus) – ZOB

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

-

Umsteigepunkt Lübeck Vorrader Straße

Buslinie(n)

Vorrader Straße – Vorrade – Wulfsdorf – Flughafen – Uni/UKSH
Vorrader Straße – Genin – Zentralhaltestelle – ZOB

ZOB – Zentralhaltestelle – Vorrader Straße – Krummesse/Kronsforde/Estlandring

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: ZOB – Zentralhaltestelle – Vorrader Straße (Bus ⇔ Bus) – Vorrade – Wulfsdorf – Flughafen – Uni/UKSH

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 7 Minuten

Besonderheiten

-

Umsteigepunkt Lübeck UKSH/Ratzeburger Alle (neu)

Buslinie(n)

Regionalbus Mölln – Ratzeburg – UKSH/Ratzeburger Allee – Zentralhaltestelle – ZOB
Kaufhof – Fahlenkampsweg – UKSH/Ratzeburger Allee – Uni – TU – Bornkamp/Dorothea-Erxleben-Straße
ZOB – Zentralhaltestelle – UKSH/Ratzeburger Allee – Groß Grönau/Blankensee/Flughafen
Grillenweg - UKSH/Ratzeburger Allee – UKSH – Uni – TU (- Moisling/ZOB)

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: TU – Uni – UKSH – UKSH/Ratzeburger Allee (Bus⇔Bus) – Groß Grönau/Blankensee/Flughafen
Priorität 1: TU – Uni – UKSH – UKSH/Ratzeburger Allee (Bus⇔Bus) – Ratzeburg – Mölln
Priorität 2: Grillenweg – UKSH/Ratzeburger Allee (Bus ⇔ Bus) – Zentralhaltestelle - ZOB

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 4 Minuten

Besonderheiten

Umsteigepunkt Lübeck Sana Kliniken

Buslinie(n)

ZOB – Zentralhaltestelle – Sana Kliniken – Vorrader Straße – Estlandring/Krummesse/Kronsforde
Moisling – Genin – Sana Kliniken – Sudentenstraße – TU/Uni/UKSH

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: ZOB – Zentralhaltestelle – Sana Kliniken (Bus ⇔ Bus) - Sudetenstraße

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 6 Minuten

Besonderheiten

Umsteigepunkt Lübeck Flughafen Terminal (neu)

Buslinie(n)

UKSH/Ratzeburger Allee – Flughafen Terminal – Wulfsdorf – Krummesse/Vorrader Straße
Groß Grönau – Blankensee – Flughafen Terminal

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

- Priorität 1: Groß Grönau – Blankensee – Flughafen Terminal (Bus ⇔ Bus) – Wulfsdorf – Krummesse/Vorrader Straße

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Die Verknüpfung ist alternativ auch an der Haltestelle Flughafen Bahnhof möglich, sofern diese Haltestelle mit einer Wendemöglichkeit versehen wird.

Umsteigepunkt Cleverhofer Weg (außerhalb des Stadtgebietes)

Buslinie(n)

Vorwerk – Cleverhofer Weg – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB
Stockelsdorf – Rensefelder Weg – Cleverhofer Weg – Bad Schwartau Gymnasium – Bad Schwartau ZOB

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Stockelsdorf – Rensefelder Weg – Cleverhofer Weg (Bus ⇔ Bus) – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 6 Minuten

Besonderheiten

Umsteigepunkt Clever Landstraße (außerhalb des Stadtgebietes)

Buslinie(n)

Vorwerk – Clever Landstraße – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB
Stockelsdorf – Lohstraße – Clever Landstraße – Bad Schwartau Gymnasium – Bad Schwartau ZOB

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Stockelsdorf – Lohstraße – Clever Landstraße (Bus ⇔ Bus) – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB
Priorität 2: Vorwerk – Clever Landstraße (Bus ⇔ Bus) – Bad Schwartau Gymnasium – Bad Schwartau ZOB

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 7 Minuten

Besonderheiten

Umsteigepunkt Bad Schwartau ZOB (außerhalb des Stadtgebietes)

Buslinie(n)

Regionalbus Timmendorf – Pansdorf – Ratekau – Bad Schwartau – Lübeck ZOB
ZOB – Schwartauer Allee – Bad Schwartau ZOB – Groß Parin
Bad Schwartau ZOB – Dänischburg/IKEA – Kücknitz
Bad Schwartau ZOB – Dänischburg/IKEA – Sereetz
Bad Schwartau ZOB – Mühlenstraße – Vorwerk
Bad Schwartau ZOB – Bad Schwartau Gymnasium – Lohstraße – Stockelsdorf
Bad Schwartau ZOB – Bad Schwartau Gymnasium – Rensefelder Weg – Stockelsdorf

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Schwartauer Allee – Bad Schwartau ZOB (Bus ⇔ Bus) – Dänischburg/IKEA – Sereetz
Priorität 2: Stockelsdorf – Lohstraße/Rensefelder Weg – Bad Schwartau ZOB (Bus ⇔ Bus) – Dänischburg/IKEA
Priorität 3: Groß Parin – Bad Schwartau ZOB (Bus ⇔ Bus) – Dänischburg/IKEA

Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten
Maximal 10 Minuten

Besonderheiten

Umsteigepunkt Lübeck Sereetzer Weg

Buslinie(n)

Sereetzer Weg – Friedhofsallee – Kurzer Weg – Fackenburger Allee
Bad Schwartau – Sereetzer Weg – Vorwerk - ZOB

Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Friedhofsallee – Sereetzer Weg (Bus ⇔ Bus) – Bad Schwartau
Priorität 2: Friedhofsallee – Sereetzer Weg (Bus ⇔ Bus) - Vorwerk

Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten
Maximal 5 Minuten

Besonderheiten

Anhang N Ziel-Liniennetz

Das vollständige Ziel-Liniennetz in Anhang N ist aufgrund der Dateigröße als separater Download angehäng

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
Archäologie und Denkmalpflege 14.06.2024	allgemein	Aufgrund früherer archäologischer Funde und Untersuchungen ist im Lübecker Stadtgebiet mit archäologischen Kulturdenkmälern aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit, dem Mittelalter und der Neuzeit zu rechnen. Baubegleitende archäologische Untersuchungen sind daher bei Baumaßnahmen und Projekten, die Bodeneingriffe nach sich ziehen, im Vorfeld mit einzuplanen... Im Rahmen der Nahverkehrsplanung ist auf folgende Punkte besonders zu achten: - das oben beschriebene Schutzgut darf nicht durch eine strukturelle städtebauliche Überformung beeinträchtigt werden - die Denkmalsubstanz darf nicht durch Abbruch oder durch verändernde Maßnahmen beeinträchtigt werden - sich substanziell negativ auswirkende Belastung beispielsweise durch die Erhöhung der Traglast bei historischen Brückenanlagen oder Erschütterungen im Umfeld von Kulturdenkmalen durch massive Verkehrslasten müssen vermieden werden.	Die Belange der Archäologie und Denkmalpflege werden bei Straßenbaumaßnahmen und beim Bau/Umbau von ÖPNV-Verkehrsanlagen (z.B. Haltestellen) im Rahmen der üblichen Verfahren der Beteiligung berücksichtigt. Dies betrifft aber nicht die Inhalte des RNVP.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
Lübeck Port Authority; 15.6.2024	allgemein	Im Zusammenhang mit der zuverlässigen und flexiblen Erreichbarkeit der öffentlichen Hafenanlagen des Port of Lübeck müssen sämtliche Planungen im ÖPNV-Bereich bezüglich Schiene mit der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Hafen vereinbar sein. Das bedeutet insbesondere, dass die Güterzüge im Schienengüterverkehr (Ganzzüge im Intermodalverkehr sowie Züge im konventionellen Bahnverkehr) wie derzeit im Bestand und insbesondere auch im Prognosezustand (siehe HEP2030) und hier insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit des Skandinavienkais sowie den Hafenanlagen im Bereich Dänischburg-Siems (Lehmannkais und der Seelandkai) unein-geschränkt gewährleistet sein muss. Dieses gilt selbstverständ-lich auch zur geplanten Einführung des Deutschlandtakts.	Zuständigkeit für den Schienenverkehr liegt beim Land (SPNV) sowie bei den Infrastrukturbetreibern (insbesondere DB InfraGO) Die Ausgestaltung der Güterverkehre ist nicht Gegenstand des RNVP.	( )
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv) 03.06.2024	Seite 11/131 und ggf. weitere Passagen	hvv - statt HVV – + “Hamburger Verkehrsverbund GmbH”	Wird entsprechend eingearbeitet.	✔
	5.2.6 Fahrzeug-einsatz	Für Verkehre, die Verkehrsaufgaben auch im hvv-Gebiet wahrnehmen, sind die Automatischen Fahrgastzählsysteme (AFZS) zu zertifizieren. (hvv/F-St)	Eine Zertifizierung der automatischen Fahrgastzählsysteme ist selbstverständlich vorzunehmen. Ein entsprechender Passus wird ergänzt.	✔

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	3.4 Seite 32	Die Quoten des SaubereFahrzeugeBeschG beziehen sich nicht auf einzelne konkrete Vergaben. (hvv/F-JK)	Der Passus wird konkretisiert.	✔
Kreis Stormarn 29.05.2024	Seite 110 Kap. 6.9	Nach bisheriger Absprache mit der Stadt HL ist eine Verlängerung [der Linie 8150] zum ZOB (bis auf die Schulfahrten) keine Option. Die Linie soll über den CITTI-Park bis Buntekuh verlängert werden.	Im 5.RNVP wurden die Aussagen des RNVP der Hamburger Randkreise mit aufgenommen, der eine Führung bis zum ZOB vorsieht. Eine entsprechende Textergänzung bzw. -anpassung bezüglich der Umsetzung der Regionalverkehrsmaßnahmen wird in Kapitel 6.9. vorgenommen.	✔
	Seite 110 Kap. 6.9	Nach bisherigen Absprachen mit der Stadt HL soll die Linie 8130 weiterhin, mit Ausnahme der Schulfahrten, in Buntekuh enden, da eine zusätzliche Verbindung auf der Ziegelstr. aufgrund des dortigen 10 Min.-Taktes nicht sinnvoll erscheint.		
Kreis Ostholstein 13.06.2024	allgemein	Der Kreis Ostholstein begrüßt die Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes innerhalb des Lübecker Stadtgebietes und darüber hinaus, ohne dass hierdurch eine Finanzie-rungszusage zu den betreffenden Leistungen getroffen wird. Für den Kreis Ostholstein ist von besonderer Bedeutung, dass die Umsetzung der geplanten Maßnahmen soweit sie das ostholsteine Kreisgebiet berühren oder Auswirkungen auf das vom Kreis Ostholstein zu verant-wortenden Linienangebot haben, frühzeitig mit dem Kreis abgestimmt werden.	Kenntnisnahme Abstimmung und Klärung der Finanzierung erfolgt im Einzelfall im üblichen Verfahren.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
Gemeinde Stockelsdorf 14.06.2024	Seite 91 - 93, Tarife	Die Gemeindevertretung Stockelsdorf hat sich am 28.03.2022 mehrheitlich u.a. für eine einheitliche Tarifregion Lübeck (Wegfall der Preisstufe 3) zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ausgesprochen. Aus Sicht der Gemeinde Stockelsdorf wäre ein ein-heitlicher Tarif nach wie vor wünschenswert und sinnvoll. Allerdings nur sofern Bad Schwartau und Ratekau (Sereetz) auch zu diesem Schritt bereit sind und der Tarif „flächendeckend“ möglich wird sowie einer vorherigen Finanzierungsregelung der Kommu-nen unter Beteiligung des Aufgabenträgers Kreis OH	Bereits thematisiert in den Kapiteln 5.3.1 und 7.5.	✔
	Seite 103 + 104, Haupt-achsen	Den Streckenverlauf der Hauptachse Altstadtinsel – ZOB – Kurzer Weg – Stockelsdorf Rathausmarkt künftig in einem 10-Minuten-Takt bedienen zu wollen, wird aussdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme.	( )
	Seite 212 ff, Anhang M Anbindung Bus-Bus	Ein Umsteigepunkt Stockelsdorf Rathausmarkt mit einer Umsteigezeit von 2 bis 6 Minuten und Veränderungen am Busliniennetz wird grundlegend begrüßt. Bei einer tatsächlichen Umsetzung ist neben der Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Ostholstein auch die Gemeinde Stockelsdorf rechtzeitig anzuhören und zu beteiligen.	Kenntnisnahme.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	Allgemein	Wünschenswert wäre auch eine Einbindung/ Eingliederung der 10 Dorfschaften der Gemeinde Stockelsdorf in den RNVP der Hansestadt Lübeck.	Die Dorfschaften liegen nicht im Bedienungsgebiet der Stadtwerke Lübeck mobil. Eine Verlängerung von Linien erscheint aber im Grundsatz denkbar, sofern der Kreis Ostholstein als zuständiger Aufgabenträger diese bestellt.	( )
NAH.SH; 17.06.2024	Allgemein	Wir begrüßen den Entwurf zum 5. RNVP der Hansestadt Lübeck. Die ganzheitliche Betrachtung des ÖPNV bietet den Spielraum für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV in Lübeck mit dichten Takten auf nachfragestarken Achsen, Verknüpfungspunkten zwischen Bahn/Bus, Bus/Bus und Bus/Rad/Fuß, Priorisierungen an neuralgischen Punkten im Verkehrsraum und einer effizienten Struktur des Linien-netzes und des Fahrzeugeinsatzes. Auf diese Weise wird der zur Verfügung stehende Spielraum aus unserer Sicht gut genutzt. Herausforderungen liegen weiterhin in der Umset-zung der Infrastrukturmaßnahmen und der Kommunikation, insbesondere bei den sich verzweigenden Linienwegen	Kenntnisnahme.	( )
	Seite 68, 5.1.3 SPNV-Verkehrs-angebot	Das in Tabelle 16 Teilnetz Ost genannte Netz heißt „E-Netz Ost“.	Wird angepasst.	✔
	Seite 81, 5.2.2 SPNV-Zugangs-stellen	Die Fahrten des RE86 halten derzeit nicht in Lübeck-Travemünde Skandinavienkai, Lübeck-Kücknitz und Lübeck Dänischburg/IKEA.	Der RE86 hält in Dänischburg/IKEA, nicht aber in HL-Kücknitz, Travemünde Hafen und Travemünde Skandinavienkai. Wird angepasst.	✔

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	Seite 109, 6.8 Flexible Bedien-formen	Wir wünschen uns die Nutzung der in Kürze zur Verfügung stehenden landesweiten Buchungs- und Dispositionssoftware in der NAH.SHUTTLE -App, welche perspektivisch in die Fahrplan-auskunft integriert werden soll. Durch die zeitnah anstehende Verbreitung auf zahlreiche Kreise sind die Kosten vergleichsweise niedrig.	Wird als Prüfauftrag ergänzt.	✔
NAH.SH; 17.06.2024	Seiten 109 – 111, 6.9 Einbin-dung Regio-nalverkehr	Die Einbindung des Regionalverkehrs für innerörtliche Zwecke wird positiv gesehen. Besonders die Nutzung auf Relationen, die vom Stadtverkehr nicht abgedeckt werden (wie Schlutup – Kreuzwegbrücke), führen auch zu einem effizienten Einsatz im Stadtgebiet. Dies könnte auf weiteren Linien geprüft werden.	Kenntnisnahme. Die Verbindung Schlutup - Kreuzwegbrücke wird auch durch das Stadtbusnetz abgedeckt (ab Kreuzwegbrücke aber weiter nach Israelsdorf)	( )
	Seite 113, 6.12.1 Neue Haltestellen	Wir begrüßen die Einrichtung von Haltestellen an den Haltepunkten der Bahn, die kurze Umsteigewege ermöglichen. Zusätzliches Potential würde eine bessere Verknüpfung der Bahnstation Hochschulstadtteil mit Buslinien Richtung Campus-gelände bieten, um hier Anschlüsse zwischen Bus und der Bahn Richtung Ratzeburg und zum Hauptbahnhof bieten zu können.	Kenntnisnahme.	( )
	Seiten 115 – 119, 6.13 Anforder-ungen an SPNV	Die Anregungen aus dem RNVP nehmen wir zur Kenntnis.	Kenntnisnahme.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	Seite 127, 7.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	Auch aus unseren Erfahrungen ist ein zuverlässiger Betrieb mit gleichmäßig verteilten Fahrten enorm wichtig, damit sich die Fahrgäste gleichmäßig auf die Fahrzeuge verteilen. Ist dies nicht gegeben, kommt es zu Pulkbildungen von Fahrzeugen, womit der Betrieb ineffizient wird. Jede Maßnahme zur Erhöhung der Zuverlässigkeit, wie die Reduzierung des Fahrkarten-verkaufs beim Fahrpersonal oder eine staufreie Verkehrsführung, wird deswegen von uns begrüßt.	Kenntnisnahme.	( )
NAH.SH; 17.06.2024	Seite 139 7.3.2 Qualitätsmanagement	Die Qualitätsmessungen können auch durch den Aufgabenträger durchgeführt werden. Hierzu bietet die NAH.SH allen Kreisen und kreisfreien Städten ein Erhebungsdesign an, welche durch die Aufgabenträger beauftrag werden können. Diese Qualitätsmessung wäre dann unabhängig vom Verkehrsunternehmen	Nicht übernommen. Die Qualitätsmessung erfolgt derzeit bereits durch die Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger. Dies soll so beibehalten werden.	✗
	Seite 133, 7.7.1 Fahrgastinformation	Zum Thema „Informationen im Fahrzeug“ erarbeitet die NAH.SH aktuell eine auf Usability geprüfte Gestaltungsvorlage für Innenraummonitore, welche die nächsten Haltestellen sowie an Knotenpunkten passende Anschlüsse anzeigen, und wird sie allen Aufgabenträgern zur Verfügung stellen.	Wird als Prüfauftrag aufgenommen.	✓
	Seite 147, 7.8.3 Einzelmaßnahmen zur Herstellung Barrierefrei-	Wir empfehlen ausdrücklich mit Außenwerbung an Fahrzeugen nicht die Fenster zu bekleben. Trotz der verbreiteten Lochfolie wird der Blick der Fahrgäste nach außen stark beeinträchtigt und zählt somit als Komfortverlust. Des Weiteren empfehlen wir die Fahrzeugwerbung zu reduzieren, um dem Fuhrpark ein einheitliches Aussehen zu	Kenntnisnahme. Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt, allerdings dienen die Einnahmen aus der Vermietung der Werbeflächen der Finanzierung des Verkehrsangebots. Reduzierung bzw. Verbot von Fremdwerbung sind	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	heit an Haltestellen	geben. Gerne stellen wir hierzu unser Design-Manual für die Fahrzeuggestaltung von Bussen zur Verfügung.	daher als Prüfauftrag enthalten.	
	Seite 162, 8.3.4 Ergänzende Instrumente der Markt-forschung	Die Verfahren zur Qualitätsmessung der NAH.SH zielen vor allem auf die Qualität von Fahrzeugen und Haltestellen. Deshalb verorten wir dieses Thema eher im Kapitel 7.3.2, wie bereits dort angemerkt. Über den inhaltlichen Umfang laden wir gerne zum Austausch ein.	In Kapitel 8.3.4 entsprechend verkürzt dargestellt.	✔
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein 11.06.2024	Allgemein	Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Standort Lubeck begrüßt die Aufstellung des Regionalen Nahverkehrsplans. Eine übergreifend ausgearbeitete Konzeption des öffentlichen Nahverkehrs ist in der heutigen Moderne unabdingbar. Eine angestrebt ausreichende Bedienung der Bevölkerung im öffentlichen Personennahverkehr ist sicherzustellen. Seitens des LBV.SH bestehen gegenüber der Umsetzung der Maßnahmen zur Realisierung des Regionalen Nahverkehrsplans aus verkehrlicher und straßenbaulicher bzw. rechtlicher Hinsicht keine Bedenken oder Einwände. Grundsatzlich sind bei den weiteren Planungen und der Umsetzung der Inhalte des Regionalen Nahverkehrsplans die Belange des LBV.SH zu berücksichtigen. Sind an den in der Baulast des LBV.SH betroffenen Verkehrswege straßen-	Kenntnisnahme.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		bauliche oder straßenverkehrsrechtliche Veränderungen vorgesehen, sind diese mit dem LBV vorzeitig abzustimmen.		
IHK zu Lübeck 11.06.2024	Seite 13, Zusammen-fassung	Die IHK zu Lübeck begrüßt den Ansatz der Hansestadt Lübeck, brachliegende Fahrgastpotenziale durch Angebotsverbesserungen heben zu wollen.	Kenntnisnahme.	( )
	Seite 15 Zusammen-fassung, Weiterent-wicklung Busangebot	Die Priorisierung des Busverkehrs im Straßenraum wird begrüßt – es sei denn es kommt zu grotesken Situationen wie am Lindenteller, wo sich häufig vier bis fünf Busse nachein-ander Einfahrt verschaffen, ohne vorfahrtberechtigte Verkehrsteilnehmer zu beachten. Diese Massierung mit Stauwirkung wirkt kontraproduktiv hinsichtlich einer breiten Akzeptanz des ÖPNV. Positiv zu werten ist die Erhöhung der Taktfrequenz auf 5 oder 10 Minuten (Lübeck-Takt) auf stark gefragten Linien (Hauptachsen). Offene Fragen nach einem kurzfristig nötigen und höheren Fahrzeugeinsatz bzw. Personaleinsatz werden im RNVP nicht thematisiert. Die Auslieferungsfristen für umweltgerechte Busse liegen mittlerweile bei drei Jahren. Insofern stufen wir den RNVP als einen Rahmenplan ein, dessen Realisierung eher nach der Laufzeit des Planes - also ab 2029/2030 erfolgen wird. Sehr positiv ist die Verknüpfung des Busnetzes mit vorhandenen oder zukünftigen Bahnhalten zu werten.	Kenntnisnahme Kein Thema des RNVP, sondern der Betriebsführung. Wird an Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Umsetzung natürlich nur im Rahmen der möglichen Kapazitäten bei Fahrzeug und Personal	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
IHK zu Lübeck 11.06.2024	Seite 107 Tangential-achsen	Ebenfalls positiv ist die Einführung von neuen Tangential-verbindungen zu bewerten – insbesondere vom Nahverkehrshalt Moisling zum Gebiet Uni/UKSH bzw. Kaufhof – Uni/UKSH. Die positive Entwicklung des Hochschul-Campus macht die besondere Betrachtung dieses Raumes hinsichtlich der Fahrgastpotenziale erforderlich. Weitere Angebote sind vorstellbar insbesondere auch in Hinblick auf weitere Erschließungsmaßnahmen.	Kenntnisnahme	( )
	S. 107, Neue Angebote im Linien-verkehr	Hier vermissen wir Angebotsverbesserungen für die Gewerbegebiete Roggenhorst und Genin (Neu). Erforderlich ist der Erhalt der Linie 15 (Genin Alt) in Tagesrandzeiten.	Der RNVP-Text an dieser Stelle umfasst nicht alle einzelnen Angebots-verbesserungen. Neben dem Grundangebot (jeweils im 30-Minuten-Takt) wird die Anbindung für Roggenhorst durch eine zusätzliche Haltestelle Gürtlerstraße in der Kieler Straße ergänzt. In der Malmöstraße wird das Busangebot durch eine zweite Buslinie ergänzt.	✔
	S. 115 – 118. Anforderungen an den zukünftigen SPNV	Die Einführung einer Regio-S-Bahn in der Hansestadt Lübeck wäre ein wichtiger Standortfaktor auch für die Wirtschaft und ist deshalb grundsätzlich als Idee zu begrüßen. Da das Netz vor allem von der Taktverdichtung auf den bestehenden Linien von DB Regio und Erixx zustande kommen soll, müsste die Frage der Finanzierung von zusätzlichen Bestellungen von Fahrleistungen zeitnah geklärt werden. Zentraler Aspekt bei	Die Region-S-Bahn ist eine zentrale strategische Forderung der Hansestadt Lübeck, liegt aber in der Umsetzung in Zuständigkeit des Landes und Regie der NAH.SH. Aufgrund der derzeitigen Rahmenbedingungen und Unwägbarkeiten, z. B. die geplanten Abbestellungen von SPNV-Leistungen durch das Land, ist eine zeitnahe Umsetzung der	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		der Ausweitung des Netzes, ist das zu bewältigende Problem des Fahrermangels.	Maßnahmen voraussichtlich nicht realistisch.	
IHK zu Lübeck 11.06.2024	S. 119	Wir begrüßen die Aussagen zum Bau einer „Nordkurve“ zur kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelung der Bahnstrecke von/nach Travemünde mittels Überwerfungsbauwerk.	Kenntnisnahme	( )
Beirat für Seniorinnen und Senioren 15.06.2024	Seite 35 bis Seite 41 4. RNVP	Die Forderungen aus dem 4. RNVP weiterverfolgen. Wie aus den angegebenen Seiten ersichtlich, sind noch nicht alle Maßnahmen aus dem 4. RNVP umgesetzt. Der Senior:in-nenbeirat weist darauf hin, dass die für 2019 bis 2023 beschlossenen Maßnahmen konsequent zu Ende geführt werden müssen. Gerade in Hinblick auf die Barrierefreiheit besteht dringender Nachholbedarf.	Die bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen sind auch im 5. RNVP wieder mit aufgenommen. Die sukzessive weitere Umsetzung der Barrierefreiheit ist auch im neuen RNVP ein zentrales Handlungsfeld.	✔
	Seite 74, LÜMO	Die Travemünder Senior:innen wünschen sich die Wiederein-führung des LÜMO in den Randzeiten verbunden mit einer verbesserten Information über dieses On-Demand-Angebot.	Kenntnisnahme. Der 5. RNVP ermöglicht mit seinen Festsetzungen die Einführung von On-Demand-Angeboten, aber auch andere Verkehre, z. B. Linienverkehre.	✔
	Seite 84, Barriere-freiheit	Das Vorhaben, die Zugänge zu den Bushaltestellen in der Travemünder Allee barrierefrei zu gestalten, wird vom Senior:in-nenbeirat ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	Seiten 92 und 131, Tarife	Viele Senior:innen wünschen sich vergünstigte Bustickets. Trotz vieler Vorteile des Deutschlandtickets besteht nach wie vor Bedarf an Monatsabos bei den Stadtwerke Mobil. Das Deutschlandticket ist personenbezogen, die Monatstickets ermöglichen am Wochenende die Mitnahme des Partners und von bis zu drei Kindern, was für Senior:innen mit Enkeln z.B. ein wichtiges Kriterium ist.	Hinweis wird nicht übernommen. Durch das Deutschlandticket Schule wird ab dem Schuljahr 2024/2025 ein vergünstigtes Ticket für Schüler:innen bereitgestellt, sodass Mitnahmeregelungen von geringerer Relevanz sein werden. Der Tarifentwicklungsplan (TEP) für Schleswig-Holstein beinhaltet auch Zusatznutzen zum Deutschlandticket, z. B. Mitnahmeregelungen.	✗
Beirat für Seniorinnen und Senioren 15.06.2024	Seiten 85 und 151, Wettergeschützte Bushaltestellen	Die Maßnahmen am Gustav-Radbruchplatz sind für den VEP ausgewiesen. Gerade bei den kommenden Straßenbaumaßnahmen ist mit einer höheren Frequentierung der Bushaltestellen am Gustav-Radbruch-Platz durch Senior:innen zu rechnen. Bereits für den Zeitraum des 5. RNVP sollten deshalb entsprechende Maßnahme zur Umsetzung festgeschrieben werden. Es kann nicht sein, dass die Busfahrenden die Leidtragenden für eine unentschlossene Umplanung des Gustav-Radbruch-Platzes sind. Grundsätzlich ist nach vollziehbar, dass es Haltestellen unterschiedlicher Qualität in Abhängigkeit von der Frequentierung geben muss. Auch Sicht des Senior:innenbeirats sollten aber Haltestellen im gesamten Liniennetz in einem Wohnbereich anders bewertet werden als an einer ungeschützten Straße.	Der Gustav-Radbruch-Platz weist aktuell sechs Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeiten auf. Dies wird als ausreichend eingeschätzt, sodass der Hinweis nicht übernommen wird. Die dargestellten Mindestausstattungskriterien müssen sich an quantitativen Kriterien orientieren.	✗
	Seiten 94, 96 und 133 Fahrgastinformation	Die Senior:innen wünschen sich eine bessere Mitteilung über Busausfälle. Der Verweis auf Apps oder Homepages hilft den Menschen an der Bushaltestelle nicht weiter. An den Anzeigetafeln verschwinden Busse mitunter ohne Angabe	Ist bereits im RNVP enthalten, vgl. Kapitel 7.7 Störungsinformationen.	✓

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		des Grundes. Hier wäre z.B. ein konkreter Hinweis sinnvoll.		
	Seiten 94, 132 und 141 Fahrgastin-formation	Die Schrift auf den Fahrplänen ist für Senior:innen im Halbdunkeln der Herbst- und Winterzeit kaum zu entziffern.... Die Senior:innen wünschen sich deshalb eine Schriftgröße 1,5 bis 2 mal so groß wie die jetzige. Desweiteren besteht der Wunsch, dass die Fahrzeitangabe, die in vielen anderen Städten üblich ist, auch in Lübeck angegeben wird.	Hinweis wird ergänzt.	✔
Beirat für Seniorinnen und Senioren 15.06.2024	Seite 104. Direkt-verbindung zum UKSH	Die geplanten Direktverbindungen zwischen Solmitzstraße/ Travemünde und dem UKSH sowie zwischen dem Kaufhof und dem UKSH stellen eine große Erleichterung und Zeitersparnis für die Senior:innen dar und werde ausdrück-lich begrüßt. Die Realisierung dieser Linien sollte nicht zu lange auf sich warten lassen.	Kenntnisnahme	( )
	Seiten 110 und 118, Verbin-dungen über Kreis-grenzen	Die vorgesehenen Taktverdichtungen auf einen Stundentakt ins Lübecker Umland entspricht den Wünschen der Senior:innen. Vielfach wird der Wunsch nach einem Ausbau dieser Verbindungen auch am Wochenende geäußert. Von den Senior:innen werden bessere Direktanbindungen an die größeren Städte in Mecklenburg-Vorpommern , z.B. nach Wismar, Rostock und Schwerin gewünscht.	Kenntnisnahme. Die Taktverdichtungen stehen unter Finanzierungs- und Realisierungsvorbehalt der jeweiligen Kreise und sind in die dortigen RNVPs aufzunehmen. Die Verbindungen zu den genannten Mittel- und Oberzentren werden im Wesentlichen über den SPNV abgedeckt, für den das Land Mecklenburg-Vorpommern zuständig ist.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	Seite 112	Es ist zwar ein zeitlicher Puffer zur Mindestumsteigezeit von 5 min vorgesehen, dieser berücksichtigt aber den realen zusätzlichen Zeitaufwand zu wenig. Viele Senior:innen geben die Rückmeldung, dass der zeitliche Puffer zu knapp ist. Außer der reinen Wegezeit sind u.a. geringere Geschwindigkeiten beim Gehen, Wartezeit an Aufzügen und ggf. Ampelschaltungen bei Überquerungen zu berücksichtigen.	Die jeweiligen Umsteigezeiten an den Haltestellen berücksichtigen die reine Wegezeit und einen Puffer, der neben den genannten Punkten auch Verspätungen des Zubringerverkehrs abfedern kann.	✔
	Allgemein	Viele Senior:innen berichten Belästigungen durch Rauchende in den Bushaltestellen. Der Senior:innenbeirat empfiehlt die Aufnahme eines Rauch- und Kiffverbots an Bushaltestellen.	Kenntnisnahme Keine Regelungsinhalt des RNVP	( )
Beirat für Seniorinnen und Senioren 15.06.2024	Taktung Randzeiten	Die Anträge des Senior:innenbeirats VO/2024/13045: Buslinie 12 für Ivendorf und VO/2024/13177-01: Taktung der Linie 35 für Travemünde sind sinngemäß auf das gesamte Stadtgebiet zu übertragen. Der Senior:innenbeirat begrüßt die Bestrebungen zu entsprechenden Verbesserungen im Rahmen des 5. RNVP.	Kenntnisnahme	( )
ADFC 14.06.2024	Allgemein	Auszug: … Der Landesverband Schleswig-Holstein des ADFC hat 2021 ein Positionspapier erarbeitet, welches am Beispiel eines ländlichen Kreises die Anforderungen an den ÖV als Teil eines intermodalen Mobilitätskonzepts skizziert. Die Stellungnahme des ADFC zum Entwurf des 5. RNVP basiert wesentlich auf diesem Positionspapier… Die Leitlinien formulieren das Ziel, den Anteil des ÖV an allen Wegen auf 20% zu steigern…. Erstrebenswert erscheint das ebenfalls formulierte Ziel, den Anteil des ÖV an der Verkehrsleistung auf 40% zu steigern.	Kenntnisnahme	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		Erreichbar ist dieses Ziel, wenn Pkw-Fahrten durch die beschriebene Kombination aus Fahrrad und öffentlichem Verkehr ersetzt werden. Dies erfordert ein gutes Grundan-gebot des ÖV im innerstädtischen Bereich, vor allem aber eine drastische Verbesserung im Regionalverkehr… Ebenso ist eine wirklich gute Verknüp-fung mit dem Radverkehr herzustellen. Dies bedeutet eine sichere, angstfreie, und komfortable Erreichbarkeit aller Haltestellen, ausreichende Fahrradstellplätze in guter Quali-tät, und eine verlässliche Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern …. Nur so kann es gelingen, wesentliche Verkehrs-anteile vom MIV auf die Kombination von Rad und ÖV zu verlagern.		
ADFC 14.06.2024	Kapitel 6.1 bis 6.5	Die formulierten Maßnahmen erscheinen insgesamt sinnvoll. Wie erwähnt schätzt der ADFC aber den Einfluss auf den Modal Split als begrenzt ein. Die höchsten Potenziale dürften auf den langen Linien nach Travemünde / Timmendorfer Strand sowie nach Krummesse liegen. Gerade auf diesen Linien sollten Taktung, Betriebsdauer, und Verknüpfung mit dem Radverkehr so realisiert werden, wie es zu Kapitel 3.4 beschrieben ist.	Kenntnisnahme	( )
	Kapitel 6.9	Regionalbusverkehr: Die beschriebene Netzgestaltung erscheint im Wesentlichen rational. Bezüglich der qualitativen Ausgestaltung verweise ich auf die vorherigen Abschnitte.	Kenntnisnahme	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	Kapitel 6.19	Auszug: Grundsätzlich begrüßt der ADFC die Einrichtung einer Regio-S-Bahn, weil sie auf längeren Strecken ein relativ dicht getaktetes Angebot bereitstellt. Hinsichtlich der qualitativen Ausgestaltung wird erneut auf die vorherigen Absätze verwiesen. ...Im Falle einer Stilllegung der Bäderbahn wäre ein zusätzlicher Schnellbus von Lübeck über Niendorf nach Timmendorfer Strand erforderlich. Der Flughafen Lübeck könnte zu einem intermodalen Hub entwickelt werden, an dem ein Wechsel zwischen MIV, ÖV, und Rad stattfinden kann. Raum für Kfz-Parkplätze ist hier vorhanden; die Radverbindungen in Richtung Hochschulen, westliche Gewerbegebiete, und Stadtzentrum sind zu verbessern.	Kenntnisnahme Ausgestaltung der Regio-S-Bahn ist nicht Gegenstand des Lübecker RNVP. Die Vorschläge entsprechen z. T. nicht denen der HL und der NAH.SH.	( )
ADFC 14.06.2024	Kapitel 6.19, Regio-S-Bahn	Auszug: • Die Perspektiven für eine Regio-S-Bahn von Schlutup zum Hauptbahnhof erscheinen weniger gut... Der ADFC empfiehlt stattdessen eine qualitativ hochwertige Radverbindung von Schlutup ins Zentrum und zu den Hochschulen, sowie für beide Relationen einen echten 10-Minuten-Takt des Busverkehrs. Eine Regio-S-Bahn über den Flughafen hinaus nach Ratzeburg würde einen zweigleisigen Streckenausbau erfordern. Sinnvoller erscheint die Verdichtung der Buslinie Lübeck – Ratzeburg – Mölln auf einen 30 Minuten Takt ... Der RE 83 Kiel – Lübeck – Lüneburg muss hingegen im 30 Minuten-Takt verkehren. Der RE 8 / 80 sollte nach Fertigstellung der Neubaustrecke im 30 Minuten-Takt verkehren...ein Teil sollte nach Travemünde	Die Regio-S-Bahn soll der Konzeption gemäß den Busverkehr von Schlutup ins Stadtzentrum sowie zu den Einkaufsbereichen nicht ersetzen, sondern insbesondere um tangentiale Verbindungen ergänzen. Schlutup erhält gemäß RNVP-Planungen einen direkten 10-Minuten-Takt in die Innenstadt. Am Kaufhof ist diese Linie mit der 10-Minuten-Taktachse in Richtung Hochschule verknüpft. Ratzeburg wird als wichtiger Zielpunkt der Regio-S-Bahn angesehen. Ansonsten handelt es sich um Ausführungen, die nicht für den Lübecker RNVP relevant sind und auch nicht in der zeitlichen Perspektive des RNVP liegen. Ggf. Einbringung in den Landesweiten	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		weiterfahren....Für Fahrgäste in und aus Richtung Travemünde ist ein solches umsteigefreies Angebot attraktiver als eine Regio-S-Bahn. Für den Schienenverkehr in und um Hamburg wurde kürzlich das Konzept „Schiene Plus Hamburg“ veröffentlicht. Für den Regionalverkehr zwischen Hamburg und Lübeck empfiehlt das genannte Konzept einen Weiterbetrieb der Linien RE 8 und RE 80 ohne Zwischenhalt zwischen Lübeck Hbf und Bad Oldesloe. Ergänzt wird dieses Angebot wie bereits jetzt durch Sprinterzüge.... Zusätzlich soll die RB 81, im Halbstundentakt, bis Lübeck verlängert werden mit Halt an allen bestehenden Haltepunkten mit einem Zusatzhalt in Lübeck – Buntekuh.	Nahverkehrsplan	
ADFC 14.06.2024	Kapitel 7.1.3 bis 7.1.5	Eine gute Verknüpfung zwischen ÖV und Radverkehr ist essenziell für das Gelingen einer rationalen, humanen, und umweltverträglichen Verkehrswende. Diese Verknüpfung muss folgende Elemente enthalten: • Flächendeckend attraktive Radzufahrten zu allen Haltestellen zumindest des Regional- und Fernverkehrs; • Gute und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen an allen Haltestellen zumindest des Regional- und Fernverkehrs; • Verlässliche Mitnahme von Fahrrädern zumindest im gesamten Regional- und Fernverkehr... • Mindestens Beibehaltung des aktuellen Angebots im	Die genannten Punkte beziehen sich überwiegend auf den Schienenverkehr, der nicht Gegenstand des RNVP ist. Die Mitnahme von Fahrrädern im lokalen Busverkehr erzeugt Konflikte im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Flächen und soll daher in der Laufzeit des 5. RNVP evaluiert werden.	✗

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		Lokalverkehr für Ausnahmesituationen; • Ergänzend Angebot von Mieträdern.		
	Kapitel 7.11	Auszug: Gemeinsame Bus- und Radspuren können den Busverkehr auch dort beschleunigen, wo die Einsatzgrenzen für einen reinen Busfahrstreifen… verfehlt werden. Das ADFC-Konzept „Velorouten für Lübeck 2023“ sieht solche Elemente z.B. auf der Mühlenbrücke und in der Kronsforder Allee vor. Eine weitere Beschleunigungsoption ist die Umwidmung von allgemeinen Verkehrsstraßen in Fahrradstraßen mit Freigabe lediglich für Kfz-Anlieger und Linienbusse …z.B. für die Große Burgstraße und für die Roeckstraße vor. Bushaltebuchten sollten regelhaft durch Fahrbahnrandhaltestellen oder durch Kaps ersetzt werden. Schließlich unterstützt der ADFC …die Beeinflussung von Ampelanlagen durch Linienbusse	Kenntnisnahme Thema gemeinsame Nutzung von Fahrradstraßen ist nicht Gegenstand des RNVP, sondern wird im VEP aufgegriffen. Im Übrigen ist die Ausweisung von Fahrradstraßen entlang von ÖPNV-Achsen umstritten.	( )
Tram für Lübeck e.V.	Allgemein	Auszug: Ausdrücklich begrüßen wir die im 5. RNVP festgeschriebenen verkehrspolitischen Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck, in denen wir übergeordnet die Ausrichtung hin zu einem attraktiven, zukunftsgerichteten und somit hoch-wertigen ÖPNV sehen. In der kritischen Auseinandersetzung mit verkehrspolitischen Fehlentscheidungen der Vergangenheit im Bereich des ÖPNV erkennen wir einen Wandel zu strategischen Weichenstellungen, die die Chancen des ÖPNV und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen wieder in den Vordergrund stellen ….. Viele der im RNVP enthaltenen Handlungsfelder und Maßnahmen ….	Kenntnisnahme	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		entsprechen unseren Erwartungen an den RNVP. Wir hoffen auf entsprechende Beschlüsse und Umsetzung entsprechend der geplanten Horizonte.		
	Ohne Bezug	Verknüpfungsanlagen (Park&Ride / Bike&Ride) hätten … mehr Beachtung finden müssen, da sie eine große Bedeutung für die Wege- und Mobilitätsketten und damit auf die Wahl der Verkehrsmittel der Menschen haben.	Bereits in Kapitel 7.1.5 enthalten.	✔
	Allgemein	Auszug: Wir als Verein Tram für Lübeck vermissen insbesondere, dass die Straßenbahn keinen Einzug in den RNVP genommenen hat. Wir verstehen, dass erst nach Vorliegen der Potenzialanalyse eine, auf fundierte Grundlagen beruhende, weiterführende Betrachtung erfolgen kann. Dennoch sehen wir vorliegend eine vertane Chance, das Thema Straßenbahn neben dem noch in Erarbeitung befindlichen VEP auch im RNVP zumindest als Baustein für den ÖPNV in Lübeck in Betracht zu ziehen.	Neben dem Aspekt der laufenden Potentialanalyse spielt hier auch noch eine Rolle, dass eine Straßenbahn im RNVP als Rahmenplan für einen Fünf-Jahres-Zeitraum nicht umgesetzt werden kann.	✘
Handelsverband Nord	Park&Ride	Auszug: Grundsätzlich tragen wir als Interessenvertreter für den Einzelhandel vor Ort das Gros der aufgeführten Punkte und Verbesserungen mit. Die Stadt und mit ihr der Handel lebt jedoch nicht nur von Anwohnern und Touristen sondern insbesondere auch von den aus Umland und den benachbarten Kreisen nach Lübeck kommenden Besuchern. Entsprechend braucht es für Tagestouristen oder Besucher aus den ländlichen Regionen unserer Ansicht nach deutlich mehr und bessere Umsteigemöglichkeiten vom eigenen Pkw	Das Thema Park&Ride ist im RNVP grundsätzlich berücksichtigt (auch im Bezug auf den Ausbau von Haltestellen zu Mobilitätsstationen). Bei einem reinen Busnetz wie in Lübeck erscheint das Potential für ein umfangreiches Park&Ride-Konzept aber geringer – auch im Vergleich zu den Verbesserungen im SPNV und im Regionalbusverkehr	✔

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		in das ÖPNV-Netz. Dies setzt ein gutes P+R-Angebot und zudem eine gute Bewerbung desselben voraus. Diesen wichtigen Aspekt der Erreichbarkeit der Stadt durch Besucher aus dem Umland finden wir im vorliegenden Entwurf noch nicht ausreichend berücksichtigt. Unserer Ansicht nach sind die Umsteige-Angebote für überregionale Pkw-Nutzer unzureichend erläutert und ausgeführt. Wir haben dieses Thema lediglich in einer kurzen Anmerkung in Ziffer 7.1.4 (S.125) gefunden. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie diesen Aspekt bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage mit in den Fokus nehmen würden.	in die umliegenden Gemeinden.	
VCD Landesverband Nord 14.06.2024	S. 35,	Einige der im RNVP angesprochenen Maßnahmen wie z.B. tarifliche Integration der Busverkehre aus MV, sind bereits umgesetzt	Wird überprüft und ggf. korrigiert.	✔
	Allgemein, vgl. S 32, Kap. 3.4, vgl. S. 115ff, Kap. 6.13	Straßenbahn/Stadtbahn: im Gegensatz zu den Überlegungen zur Regio-S-Bahn findet die Betrachtung einer Umstellung besonders hochbelasteter Linien-Korridore des Busnetzes auf Straßenbahn- bzw. Stadtbahn-Betrieb keine Erwähnung. Dabei könnten sich beide Konzepte ergänzen und haben zur Zeit einen ähnlichen Planungshorizont. Anders als die Regio-S-Bahn wäre eine Straßenbahn ein originärer Bestandteil des	Die Betrachtungen zu einer Stadtbahn für Lübeck erfolgen im Rahmen des VEP. Von einer Aufnahme in den RNVP wurde Abstand genommen, da diese im RNVP als Rahmenplan für einen Fünf-Jahres-Zeitraum nicht umgesetzt werden kann.	✘

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		kommunalen ÖV-Angebots und damit kommender Fortschreibungen des RNVP. Die Verlagerung von ÖV auf schienengebundene Verkehrsmittel dient auch der Erfüllung der in Kapitel 3.4 angeführten verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Lübeck. Auch in Bezug auf die zu erwartenden Auswirkungen der demografischen Entwicklung auf den Personalbedarf der Verkehrsunternehmen sollte diese Option baldmöglichst mit betrachtet werden.		
	S.104, Kap. 6.4, S.108, Kap. 6.5	Busnetz / Tangentialachsen: Die neue Tangentialverbindung über die Wallbrechtstraße / Wakenitzbrücke ist zu begrüßen. Eine Fortsetzung in Richtung Genin fehlt jedoch.	Die Tangentialverbindung über die Wallbrechtstraße dient der Bedienung der Nachfrage zwischen dem Stadtteil Sankt Gertrud und dem Aufkommensschwerpunkt Campus/UKSH. In Richtung Genin konnte über das Verkehrsmodell kein entsprechendes Fahrgastpotential festgestellt werden.	( )
	S.113, Kap. 6.12.1	Busnetz / SPNV: die Verknüpfung weiterer vorhandener Haltepunkte des SPNV mit Buslinien in der Nähe ist zu begrüßen und sollte vorrangig umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	( )
VCD Landesverband Nord 14.06.2024	S. 104, Kap. 6.4, S.113, Kap. 6.12.1, S.115, Kap. 6.12.3, vgl. Anh. L	Busnetz / SPNV Kücknitz: Zur Verbesserung der Netzwirkung sollten die über den Westpreußenring geführten Buslinien ebenfalls zum Bahnhaltepunkt Kücknitz weitergeführt und dort mit dem SPNV verknüpft werden.	Es ist geplant, den Fußweg vom Westpreußenring zum Bahnhaltepunkt zu einer Busstraße auszubauen, damit die Busse sowohl die Haltestelle Roter Hahn als auch den Bahnhaltepunkt bedienen können.	✔

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S. 104, Kap. 6.4 S.114 Kap 6.12.2	Busnetz: auf der Achse Herrentunnel – Travemünder Allee – GRP sollte, um das Angebot übersichtlicher zu gestalten, nur noch zwischen allgemeinen Linien (halten grundsätzlich an allen Haltestellen) und Schnellbuslinien (halten nur an Knotenhaltestellen, derzeit Linien 39, 40) unterschieden werden. Auf diese Weise wird bei einer Reihe Haltestellen eine aufwandsneutrale Taktverdichtung erreicht. Die geplante Aufwertung der Knotenhaltestellen Kreuzwegbrücke und Ehrenfriedhof wird unterstützt.	Die 10-Minuten-Taktachse auf dieser Strecke soll zwischen dem Herrentunnel und dem Gustav-Radbruch-Platz nur an den Knotenhaltestellen Ehrenfriedhof und Kreuzwegbrücke sowie an der Haltestelle Jungborn halten. Die übrigen Haltestellen werden durch andere Linien bedient.	✔
	S.126, Kap. 7.1.5	Mobilitätsstationen: gerne etwas konkreter, z.B. denkbare Standorte oder Beispiele für vorhandene Standorte aufführen, die bereits Teile der Kriterien erfüllen.	Auf eine Nennung konkreter, möglicher Standorte wird verzichtet, da eine Umsetzung jeweils von den jeweiligen Bedingungen vor Ort abhängt. Die Eignung zu einem Ausbau zu Mobilitätsstationen soll beim Haltestellenausbau mitgeprüft werden. Als bestehendes Beispiel wird der Bahnhof Moisling genannt.	( )
	S.104, Kap. 6.4 S.108, Kap. 6.5	Busnetz / Tangentialachsen: Eine Weiterentwicklung der Tangentialverbindung über die Eric Warburg-Brücke fehlt. Im Istzustand (Linie 8) ist die Linie schlecht verknüpft (unattraktive Anschlüsse) und zu umwegig, Fahrplan und Linienendpunkte sind zu spezifsch auf Schülerverkehr abgestimmt. Die alternative Führung in Anlehnung an die jetzige Line 3 über Untertrave – Marienbrücke, führt mit Hubbrücke (bis auf	Eine Umsetzung der vorgesehenen Linienführung über die Hubbrücke ist erst möglich, wenn die Hubbrücke wieder uneingeschränkt zur Verfügung steht. Mit den Haltestellen am Hansemuseum und am Drehbrückenplatz erhält sie neben der tangentialen Verbindung aber auch noch einen erschließenden Charakter und erzielte damit im Verkehrsmodell eine bessere Auslastung als eine mögliche weiterentwickelte Linie über die Eric-Warburg-Brücke.	✘

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		weiteres gesperrt), Drehbrücke und Rampe der Marienbrücke über 3 für den Busverkehr betrieblich schwierige Engstellen und stellt keine attraktive Routenalternative - auch zur Führung über Holstentorbrücke/Puppenbrücke - dar.	Die hier relevante Haltestelle Einsiedelstraße soll durch eine andere Linie weiterhin angebunden werden.	
NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH 16.06.2024	allgemein	Gültigkeit der diversen Qualitätsvorgaben im Regionalverkehr, insbesondere zu den Fahrzeugvorgaben	Die im 5. RNVP dargestellten Qualitätsvorgaben gelten für die Verkehre in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck, nicht zwingend für die Regionalverkehre	( )
	7.11 ÖPNV-beschleu-nigende Maß-nahmen	NAHBUS möchte zukünftig uneingeschränkt an den aufgezeigten Maßnahmen zu ÖPNV-Beschleunigung teilhaben und bittet um Bekanntgabe der hierfür erforderlichen technischen Ausstattung und Schnittstellen zur Implementierung der NAHBUS–Fahrzeuge in die ITCS Systeme. Wir bitten dafür erforderliche Regeln zu schaffen bzw. uns diese mitzuteilen, um sie entsprechend vorbereiten zu können.	Die Hansestadt Lübeck unterstützt das Ansinnen der NAHBUS und wird entsprechende Schritte in die Wege leiten. Ein Hinweis, dass die beschriebenen ÖPNV-beschleunigenden Maßnahmen auch im Regionalverkehr Anwendung finden sollen, wird ergänzt.	✔
Frauenbüro HL 16.06.2024	S.4 (Inhaltsver-zeichnis)	Nach Punkt 7.1.4. sollte ein Kapitel eingefügt werden zu ÖPNV und Fußwegen	Die Zuwegung von Haltestellen als Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fußwegen wird unter 7.9 Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur behandelt.	✘
	S.7 (Abbild-ungen)	Nach Abb. 5 sollte aus unserer Perspektive noch eine Karte mit den Standorten der Kitas (und ggf. auch Kindertagespflegestellen) in Lübeck ergänzt werden, ggf. auch	Die Entwicklung der Standorte von Kindertagesstätten und Pflegeheimen ist kein im ÖPNV-Gesetz geforderter Inhalt des RNVP. Die Daten sind allerdings in das Verkehrsmodell	✘

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		eine der Pflegeheime	als Grundlage für das Liniennetz eingeflossen.	
	S.12	Fehler? statt NVV sollte hier sicher HVV stehen, oder?	Die Abkürzung NVV kommt ebenfalls im Bericht vor.	✗
	S. 20	Weitere relevante rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben: „Gender Mainstreaming“ Am 18. Juni 2002 hat die Landesregierung SH die flächendeckende Umsetzung von Gender Mainstreaming erstmals beschlossen. Ebenfalls 2002 hat die Lübecker Bürgerschaft ein entsprechendes Konzept verabschiedet. Zudem ist Lübeck im Juni 2019 der Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene beigetreten und hat sich damit auch den Zielen verpflichtet (z.B. Art. 21 Sicherheit, Artikel 25 Stadtplanung, Art. 26 Mobilität und Verkehr).	An dieser Stelle werden gesetzliche Vorgaben auf EU-, Bundes- und Landesebene aufgezählt, daher wäre der Punkt inhaltlich hier unpassend. An anderer Stelle (s. u.) wird der Begriff Gender Mainstreaming eingeführt.	✗
	S.21	Den Satz ergänzen: Daneben haben nicht unerheblichen Einfluss auf die Gestaltung Gesetze aus den Politikbereichen des Klimaschutzes, der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und der Gleichstellung der Geschlechter.	“Gender Mainstreaming” wird hier ebenfalls erwähnt.	✓

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S.22	Hier nennen Sie Ziele, die im ÖPNV-Gesetz SH genannt sind. Darunter auch das ZIEL, die spezifischen Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen und insbesondere dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen. Im weiteren Bericht / der Vorlage vermissen wir dann leider Ausführungen dazu, an welchen Stellen dies berücksichtigt wurde. Gerne verweisen wir auf ein aktuelles Policy Paper des DJB: www.djb.de/presse/stellungnahmen/detail/st24-04Hilfreich hierfür könnte ggf. auch ein Gutachten des Kreises Stormarn 2019/20 zu „Mobilitätsbedürfnissen im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten“ (mit Bewertungsmatrixen und Checklisten) sein.		
	S.39 Fahrradbe-förderung	Wir teilen die Ansicht, dass IN den Bussen neben Kinderwägen, Rollatoren und Rollstühlen nach wie vor nicht ausreichend Platz für Fahrräder ist. Dennoch wäre es wichtig, eine Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen. Daher regen wir an, zu prüfen, ob und wie Fahrräder auf andere Art und Weise am Bus außen befördert werden können – wie z.B. beim FlixBus (Bsp. Weg nach Travemünde). Infos dazu sind auf S. 125 zu finden. Daher bitte auf S. 39 einen Verweis auf S. 125 einbauen.	Eine Fahrradmitnahme über Heckträger (wie bei Flixbus) erscheint im Stadtbusverkehr aufgrund des notwendigen An- und Abbaus und der damit verbundenen Zeitverzögerungen nicht betrieblich umsetzbar.	✗

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S.39 Sozialtickets	Da Frauen im Schnitt weniger verdienen und daher weniger finanzielle Mittel zur Verfügung haben (v.a. Alleinerziehende, Teilzeitbeschäftigte oder ältere Frauen), sind viele von ihnen auf günstige Tarife angewiesen. In der Praxis wird uns regelmäßig rückgespiegelt, dass diese Mädchen und Frauen aus den Stadtteilen aufgrund der Kostenproblematik weniger mobil sind. Auch der Zugang zu Beratungsstellen und zentralen Institutionen ist daher für diese Zielgruppe (Menschen mit wenig finanziellen Spielräumen) erschwert.	Eine Beschlussvorlage zu Sozialtickets soll im Jahr 2024 in die Gremien eingebracht werden.	( )
	S.40 und S.152 Haltestellen	Zum Teil fühlen sich Frauen an einigen Haltestellen nicht sicher. Die Überprüfung des Sicherheitsgefühls sollte daher im Haltestellenkataster berücksichtigt, dargestellt und aktiv angegangen werden.(siehe auch S. 150, allerdings sind die dort genannten Maßnahmen Einsehbarkeit und Beleuchtung nicht die einzig notwendigen Maßnahmen, weitere wären mit den Nutzer:innen zu erörtern, z.B. ein SOS-Knopf oder anderes)	Die Hinweise zur subjektiven Sicherheit werden ergänzt. Eine Eingliederung in das Haltestellenkataster erfolgt nicht, da das Sicherheitsempfinden nicht quantifizierbar ist. “SOS-Knöpfe” oder andere Notfalleinrichtungen sind gemäß den Haltestellenvorgaben an Schwerpunkthaltestellen bei Bedarf vorzusehen.	✔
	S.41 On-Demand-Mobilität, LÜMO	In Lübeck – wie in anderen Städten – gab es früher ein Frauen-Nacht-Taxi. Dieses sollte gewährleisten, dass Frauen auch nachts sicher nach Hause kommen. On-Demand-Angebote sind auch heute noch besonders wichtig für Frauen, die nachts unterwegs sind (z.B. um zur Arbeit zu kommen oder zurück oder an andere Orte). Bei der noch laufenden Auswertung des LÜMO sollten auch Aspekte der Geschlechtergerechtigkeit untersucht und	Kenntnisnahme.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des
5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		berücksichtigt werden.		
	S. 47	Neben der Darstellung der PKWs pro Stadtteil (Tab 7) halten wir die Ergänzung einer Übersicht der FahrradVerfügbarkeit für sinnvoll und notwendig.	Hierzu liegen uns keine Daten vor.	✗
	S. 48	Zahl der Schulen/ Schüler:innen (Tab 8) – ergänzen um Zahl der Kitas/Kindertagespflegestellen und Kita-Kindern pro Stadtteil, sowie ggf. Senior:inneneinrichtungen und Wohnmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung.	Die entsprechenden Daten liegen uns in der notwendigen Kleinräumigkeit und Genauigkeit nicht vor. Die Standorte der Kindertagesstätten, Senioreneinrichtungen und Wohnmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung sind in das Verkehrsmodell eingeflossen.	✗
	S. 51	Planung neuer Kita-Standorte (und Senior:inneneinrichtungen etc. pp.) ergänzen.	Die Daten liegen uns nicht vor.	✗
	S. 52, Tabelle 10	Hier sollte auch die Arbeitszeit (VZ/TZ) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten berücksichtigt und dargestellt werden, da diese Auswirkungen auf die notwendigen Zeiten des Busangebotes haben.	Die Daten liegen uns nicht vor. Die Betriebszeiten im 5. RNVP sind weit gewählt und überwiegend ohne Unterschied zwischen Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten., da sich die Nachfrage auch durch Teilzeitmodelle immer weiter anpasst.	✗

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S. 52/53	Die Tabellen 11 und 12 Auspendler:innen und Einpendler:innen – bitte ebenfalls nach Geschlecht (m/w/d) darstellen.	Die Daten liegen uns nicht vor. Eine Relevanz für den 5. RNVP ist nicht erkennbar.	✗
	S.54	Bei der Darstellung der Einkaufsmöglichkeiten sollten die Wochenmärkte eingefügt / ergänzt werden	Die Bezugsgrafik ist aus dem Einzelhandels- und Nahverkehrskonzept und zeigt die Wochenmarktstandorte nicht.	✗
	S.73	Die Einsatzzeiten des LÜMO sind vorwiegend am Wochenende. In der Woche (So—Do) kann dieses nicht von Menschen genutzt werden, die keine Auto haben, aber mit dem Bus aufgrund der dort angebotenen Betriebszeiten nicht zur Arbeit kommen können (z.B. Reinigungskräfte) und für dieTaxi-Preise einfach nicht bezahlbar sind	Kenntnisnahme.	( )
	S.75 Fahrrad-verleih-system und E-Scooter	Schön wäre, wenn hier auch die Nutzungszahlen (mit Geschlecht!) dargestellt werden könnten. Wie viele Menschen (m/w/d) nutzen in anderen Städten Fahrradverleihsysteme und wie viele in Lübeck E-Scooter (m/w/d)	In dem Bezugsabschnitt werden weitere öffentlich verfügbare Mobilitätsangebote bzw. Planungen hierzu nachrichtlich dargestellt. Der 5. RNVP trifft keine Aussagen zu diesen Verkehren,	✗

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S.78	Neben der Bus-, Schienen- und Straßeninfrastruktur sollte hier auch die Fahrradinfrastruktur dargestellt werden. Bitte ergänzen.	In dem Bezugsabschnitt wird lediglich die für den ÖPNV relevante Infrastruktur dargestellt, z. B. bei den Schienen auch nur Strecken mit Personenverkehr.	✗
	S.80 Zugangs-stellen zum übrigen ÖPNV	Bei der Planung des Fahrradparkhauses sollten Aspekte berücksichtigt werden, die für Frauen wichtig sind (z.B. Zugang ermöglichen durch Berücksichtigung des Sicherheitsgefühls; Platz für Fahrräder, in denen auch Kinder transportiert werden usw.).	Konkrete Maßgaben zum Fahrradparkhaus gehen nicht aus dem 5. RNVP hervor.	✗
	S.80 Zugangs-stellen zum übrigen ÖPNV	Neben dem Lübecker Hauptbahnhof sollte im Text auch auf den ZOB näher eingegangen werden, der den Zugang vom Bus zum Zug und umgekehrt darstellt. In einer Online-Umfrage zu „Angsträumen“ in Lübeck, die der Bereich Stadtgrün und Verkehr im Jahr 2020 durchführte, gab es 600 Rückmeldungen und dabei kristallisierten sich 26 Angsträume heraus. Der ZOB landete nach der Innenstadt auf Platz zwei der am häufigsten genannten Angsträumen. Beim Umbau des ZOB sollte daher nicht nur die Barrierefreiheit berücksichtigt werden, sondern auch, dass die Gäste sich sicher fühlen können, die den ZOB zum Umstieg nutzen.	Das subjektive Sicherheitsempfinden am ZOB wird als besonderes Handlungsfeld unter 7.9 (Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur) ergänzt.	✓
	S.93 Kostenfreie Schnupper-	Dieses Angebot könnte ausgeweitet werden z.B. auf Personen, die gerade Eltern geworden sind.	Es handelt sich um ein Angebot von SWL Mobil.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	angebote			
	S. 95 Informa-tionen in den Fahrzeugen	Hier sollen die Beschäftigten im Fahrdienst auch für Auskünfte zur Verfügung stellen. Allerdings wird uns regelmäßig rückgemeldet, das einige der Mitarbeitenden die Informationen selbst nicht haben (sowohl über die Strecken als auch über die Tarife) und sich leider z.T. auch nicht bemühen, diese ggf. nachzufragen.	Bereits im 5. RNVP enthalten (7.4 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst)	✔
	S.97 Mobilitäts-trainings	Aus unserer Sicht könnte auch Betrieben Informationen über das ÖPNV-Angebot (als Fortbildung) angeboten werden. Praktische „Übungen“ sollten integriert werden. Ggf. könnten dadurch weitere Menschen zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV bewegt werden.	Es handelt sich um ein Angebot von SWL Mobil.	( )
	S. 97 Fahrschein gegen Führer-schein	Bitte im Text ergänzen, dass von den 501 Teilnehmenden 402 Frauen waren und das Durchschnittsalter bei 79 Jahren gelegen hat.	Ergänzt.	✔

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S. 98/119	Kooperationen mit Angeboten der Freizeitgestaltung Aus unserer Sicht sollten weit mehr kulturelle und Freizeit Angebote (z.B. MuK, SH Musikfestival, JazzBaltica, Zirkus, Sport …) und Ausflugsziele für eine Anfahrt mit dem ÖPNV werben und entsprechend an den ÖPNV angeschlossene Orte für ihre Angebote wählen (oder Shuttles anbieten). Positives Beispiel ist das Superkunstfestival, bei dem die Anreise mit ÖPNV „inkludiert" war.	Wird im RNVP bereits unter 6.14 (Veranstaltungsverkehre) adressiert.	✔
	S. 111/112 Verknüpf-ungen	Neben den Verknüpfungen Bahn-Bus und Bus-Bus sollte hier die Verknüpfung Bus-Fahrrad ergänzt werden. Dies steht erst auf Seite 123 …	In dem Bezugskapitel wird die Strukturierung des Angebotskonzepts beschrieben, die sich aus den Verknüpfungen Bahn-Bus und Bus-Bus ergibt. Die Verknüpfung mit dem Fahrrad ist hier nicht relevant.	✘

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S.126 Mobilitäts-stationen	Bei den Ausstattungsmerkmalen sollte ergänzt werden: Außerdem sollten die Nutzer:innen sich an den Stationen sicher fühlen und diese gerne nutzen. (Grund: Siehe oben: Vermeidung von Angsträumen, wie am ZOB). Ggf. gute Beleuchtung oder „Notfall-Schalter“ einplanen?	Aspekt ergänzt.	✔
	S.137/166	Maßnahme 26: Mobilität in Lübeck stärker geschlechtergerecht planen Bitte ergänzen: Darüber hinaus empfehlen wir, ein Gutachten in Auftrag zu geben, dass konkrete Maßnahmen zur Berücksichtigung von Aspekten und zur Herstellung von geschlechtergerechter Mobilität aufzeigt und in die vorhandenen Planungen integriert; wir nehmen hierbei Bezug auf den Beitritt Lübecks zur „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene“. Bei der Vergabe von Verkehrsgutachten sollte in Zukunft Bestandteil des Auftrages sein, dass geschlechtsspezifische Zahlen zur Mobilitätsnutzung und Mobilitätsbedarfen dargestellt und bei der Planung berücksichtigt werden.	Das Thema stellt einen ganzheitlichen Arbeitsauftrag dar und ist damit kein Regelungsinhalt des 5. RNVP.	✘
	S.147/152 Werbe-flächen	Ergänzen: Nicht zulässig ist Werbung, die sexistisch (ggf. weitere Kategorien nennen) ist	Ergänzt.	✔

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
	S.165	Maßnahme 13 –Controlling und Monitoring sollten eine geschlechtergerechte Verkehrsplanung ermöglichen und daher geschlechtsspezifische Daten abbilden. (bitte im Text ergänzen)	Die für das Monitoring des Verkehrsangebots erhobenen Daten geben eine geschlechtsspezifische Auswertung nicht her (z. B. Fahrkartenverkäufe, Ein- und Aussteiger an den einzelnen Haltestellen)	✗
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH, 19.06.2024	S.59 Gewerbe-flächen-entwicklung Anhang N	In den vergangenen Jahren sind im Gewerbegebiet Genin-Süd nahezu alle Gewerbeflächen fertig entwickelt und z.T. von Großunternehmen belegt worden (u.a. Dräger, Nikon SLM Solutions, Coherent, zukünftig folgt noch der neue Ausbildungscampus der Handwerkskammer an der Wasserfahr / Kronsforder Landstraße). Im Zuge des Baus der Baltischen Allee wurden bereits Busbuchten südlich des Knotenpunktes mit der Novgorodstraße bzw. dem Estlandring hergestellt. Derzeit verkehrt im GE-Gebiet Genin-Süd noch ein Linientaxi bis zu einem provisorischen Endhaltepunkt im Estlandring. Diese Linie ist auch im A0-Plan als Linie 82 „Estlandring - Vorrader Straße – Zentrum – ZOB – Stockelsdorf – Rensefelder Weg – Bad Schwartau“ dargestellt. Weiterhin befindet sich der erste Bauabschnitt des neuen	Die Haltestelle “Semiramis” ist in dem Plan falsch an der Stelle der Bestandshaltestelle “Obstgut” eingezeichnet. Die Darstellung wird korrigiert.	✓

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		Gewerbeparks Semiramis an der Kronsforder Landstraße in der Erschließungsphase. Ein erstes Großunternehmen hat seine neue Betriebsstätte bereits bezogen und wird den Betrieb aufnehmen. Im A0-Plan ist an der Kronsforder Landstraße noch die derzeitige Haltestelle „Obstgut“ der aktuell dort verkehrenden Linie 16 dargestellt. Die Linie 16 soll lt. Abstimmung mit dem Erschließungsträger KWL GmbH zukünftig durch den ersten Bauabschnitt des neuen Gewerbeparks geführt werden und dort eine Haltestelle erhalten. Es bleibt allerdings unklar, welche der gem. A0-Plan zukünftig dort verkehrenden Linien 80 bzw. 81 (als Ersatz für die Linie 16 ?) dort halten werden.		
		Im Sinne einer besseren Vernetzung der Gewerbegebiete Semiramis und Genin-Süd wird angeregt, die zukünftige Linie 82 über die Baltische Allee zu führen und die dort bereits befindlichen Bushaltebuchten in Betrieb zu nehmen, um gleichermaßen die Gewerbeflächen in der Novgorodstraße als auch im Estlandring anzubinden. Mit der Öffnung der Wasserfahr kann dann die Anbindung der Gewerbeflächen am Aldermannweg und des zukünftigen Ausbildungscampus der Handwerkskammer und die Verbindung zur Kronsforder Landstraße und zum Gewerbepark Semiramis hergestellt	Der “Lückenschluss” zwischen Estlandring und Schiereichenkoppel ist im RNVP-Zielnetz nicht vorgesehen, da die Erschließungskriterien durch die nun angefahrenen Haltestellen bereits erfüllt werden. Im Rahmen der konkreten Umsetzung des Planwerks wird die vorgeschlagene Verlängerung der Linie vom Estlandring zum Gewerbegebiet Semiramis überprüft.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Anzuhörender Datum	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Abwägung / Kommentierung	Ergebnis
		werden. Dabei könnte z.B. die Haltestelle „Schiereichenkoppel“ eine Verteilfunktion im Busnetz als auch eine bedeutendere Servicefunktion für die Busfahrer:Innen (z.B. für Ruhepausen, etc.) einnehmen.		
		Weiterhin regen wir an, die Busanbindung des GE-Gebietes Roggenhorst durch eine Taktverdichtung der jetzigen Linie 12 und/oder eine zweite Linie zu verbessern.	Teile des Gewerbegebiets werden durch die vorgesehene neue Haltestelle Gürtlerstraße in der Kieler Straße zusätzlich angebunden. Durch das neue Netzkonzept verbessern sich die Anschlussverbindungen vom bzw. In das Gewerbegebiet Roggenhorst, z. B. Roggenhorst – Stockelsdorf, Roggenhorst oder Roggenhorst - Schönböckener Straße.	( )

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 – 2028

Ergebnis der Abwägung (letzte Spalte):

✔ Wird berücksichtigt oder ist bereits im RNVP enthalten

( ) Kenntnisnahme, allgemeine oder zustimmende Ausführungen, ohne Relevanz für den RNVP

✘ Wird nicht berücksichtigt

Erarbeitung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes (5. RNVP) der Hansestadt Lübeck
AG ÖPNV Politik, Lübeck 29.11.2023

Baumaßnahmen
- neue Bushaltestelle
- zu bauende Busschleuse

Linien
- 010 Herrnburg Bhf - Eichholz - Kaufhof - ZOB - Kurzer Weg - Bauernweg - Buntekuh - Moisling Bhf
- 011 Eichholz - Kaufhof - ZOB - Kurzer Weg - Sereezer Weg
- 012 Eichholz - Kaufhof - ZOB - Kurzer Weg - Sereezer Weg
- 020 Schlutup - Kaufhof - ZOB - Bauernweg - Stockelsdorf - Ravensbusch
- 021 Schlutup - Kaufhof - ZOB - Bauernweg
- 022 Schlutup - Kaufhof - ZOB - Lohmühle - Marienbrücke - GRP - Falkenwiese - Sanaa Klinik
- 02R Grevesmühlen - Dassow - Selmsdorf - Schlutup - Kreuzwegbrücke - GRP - ZOB
- 030 Eichholz - Wesloer Brücke - GRP - ZOB - Ziegelstraße - Buntekuh - Moisling
- 031 Silberstraße - Kreuzwegbrücke - GRP - ZOB - Ziegelstraße - Buntekuh - Moisling
- 032 Normannenweg - Luisenstraße - GRP - ZOB - Ziegelstraße - Buntekuh - Moisling - Klein Wesenberg
- 033 Schlutup - Normannenweg
- 040 Gleisdreieck - Wesloer Brücke - Kaufhof - GRP - ZOB - Kolberger Platz - Buntekuh - Citti Park - Gg Roggenhorst - Bauernweg
- 041 Dorothea-Erxleben-Str. - Campus - Kaufhof - GRP - ZOB - Kolberger Platz - Buntekuh - Citti Park
- 042 Dorothea-Erxleben-Str. - Campus - Kaufhof - GRP - ZOB - Kolberger Platz - Buntekuh
- 043 Bornkamp - HP Hochschulstadtteil - Campus - Kaufhof - Marli - Niels-Bohr-Ring
- 050 Scharbeutz - Timmendorf - Travemünde - Skandinavienkai - Kücknitz - (Express) - GRP - Zentrum - Mönkhofer Weg - Campus
- 051 Travemünde - Pommernzentrum - Kücknitz - (Express) - GRP - Zentrum - Mönkhofer Weg - Campus
- 052 Travemünde - Skandinavienkai - Kücknitz - (Express) - GRP - Zentrum - Mönkhofer Weg - Campus
- 060 Sereetz/Am Rugenberg - IKEA - Bad Schwartau - Schwartauer Allee - Marienbrücke - Zentrum - ZOB - Roter Hahn - Moisling
- 061 Groß Parin - Bad Schwartau - Schwartauer Allee - Marienbrücke - Zentrum - ZOB - Roter Hahn - Moisling
- 062 Bad Schwartau - Schwartauer Allee - Marienbrücke - Zentrum - ZOB - Roter Hahn - Moisling
- 06R Timmendorf - Ratekau - Sereetz - Bad Schwartau - Schwartauer Allee - ZOB
- 070 Krummesse/Vorrader Straße - Flughafen - UKSH - Zentrum - ZOB - Vorwerk - Cleverhofer Weg - Bad Schwartau
- 071 Flughafen - Blankensee - Groß Grönau - UKSH - Zentrum - ZOB - Vorwerk - Cleverhofer Weg - Bad Schwartau
- 072 UKSH - Zentrum - ZOB - Vorwerk - Cleverhofer Weg - Bad Schwartau
- 073 Groß Grönau - UKSH
- 07R Mölln - Ratzeburg - Groß Grönau - Uni - Zentralhst - ZOB
- 080 Krummesse - Vorrader Straße - Zentrum - ZOB - Stockelsdorf - Ravensbusch - Erich-Kästner-Schule
- 081 Kronsforde - Vorrader Straße - Zentrum - ZOB - Stockelsdorf - Lohstraße - Bad Schwartau
- 082 Estlandring - Vorrader Straße - Zentrum - ZOB - Stockelsdorf - Rensefelder Weg - Bad Schwartau
- 083 Bäckergang - Bad Schwartau
- 08R Trittau/Mölln - Krummesse - Vorrader Straße - Sanaa Klinik - Zentrum - ZOB
- 08S Bad Segeberg - Lübeck ZOB
- 09U Grillenweg - Campus - Sanaa Klinik - ZOB - Einsiedelstr.
- 09M Campus - Sanaa Klinik - Moisling
- 09G Vorrader Str. - Revalstr. - Genin - Welsbachstr. - Zentralhst - ZOB
- 09Q Bad Schwartau - Kücknitz
- 09O Ortsbus Travemünde
- 09P Warnstorf - Priwall

Kartenhintergrund © OpenStreetMap und Mitwirkende

N

27 km
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0

Ostholstein
TOP 5.3
Herzogtum Lauenburg

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13515
öffentlich

Lübeck, 27.08.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Nils Dibbern (E-Mail: nils.dibbern@luebeck.de Telefon: 122-6929)

Fortführung der Maßnahme "Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.10.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
15.10.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Maßnahme „Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation“ fortzuführen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
Lübecker-Hafen-Gesellschaft mbH	Kenntnisnahme

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

[x] neu
[ ] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Gemäß Beschluss des Hauptausschusses vom 20.04.2021 (Vorlage Nr. VO/2021/09923) wurde der Bürgermeister ermächtigt, mit der Maßnahme „Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation“ zu beginnen. Neben dem Umbau des Anlegers 5 für die neuen größeren Schiffsgenerationen sollte mit der Maßnahme gleichzeitig der Anleger 7 für die angekündigten längeren Schiffe mit einem Zusatzpoller angepasst sowie an Anleger 4 eine Übergangslösung realisiert werden, sodass die größeren Schiffe bereits vor Fertigstellung des Anlegers 5 am Skandinavienkai abgefertigt werden konnten. Diesem Vorgehen wurde mit dem o. g. Beschluss zugestimmt.

Es wurden folgende Haushaltsmittel geordnet:

552001 543.7852000 – Skandinavienkai / Anleger 5 (2020 bis 2022)	19,5 Mio. EUR
552001 509.7852000 – Skandinavienkai / Dalbensteg Anleger 5a (2021)	2,5 Mio. EUR
552001 510.7852000 – Skandinavienkai / Dalbensteg Anleger 7 (2021)	2,5 Mio. EUR
Gesamt „Anleger 5PLUS“	**24,5 Mio. EUR**

Förderung

Für die Maßnahme konnten im Zuge der Förderung aus dem Landesprogramm Wirtschaft (2014-2020) mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) Fördergelder in einer gedeckelten Summe von 13.310.022,00 EUR vom Land Schleswig-Holstein akquiriert werden.

Innovationspartnerschaft - Vergütungsregelung

Die Planung zur Ausführung sowie die spätere Baurealisierung des neuen Anlegers wurden im Zuge einer Innovationspartnerschaft zwischen der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority (LPA) und der Arbeitsgemeinschaft Skandinavienkai, bestehend aus Firma Ed. Züblin AG und der Firma Depenbrock Ingenieurwasserbau (Arbeitsgemeinschaft Skandinavienkai) durchgeführt. Das partnerschaftliche Modell war erstmals Ausdruck einer seitens der LPA geförderten neuen Kultur am Bau. Ziel von Auftraggeber:in und -nehmer:in war eine alternative Beschaffungsvariante, die eine kooperative, effiziente, transparente und ausgewogene Zusammenarbeit aller Partner:innen über den gesamten Zeitraum des Projektes ermöglichen sollte. Mit Ausschreibung der Leistung im Dezember 2020 wurden durch die LPA die Zielkosten für die Maßnahme festgelegt und allen Bietenden kommuniziert.

Mit Abschluss des Vergabeverfahrens im April 2021 konnte der Auftrag für die Planung zur Ausführung (Partneringphase) an die Arbeitsgemeinschaft Skandinavienkai erteilt werden. Der Generalübernehmervertrag über Projektentwicklungs-, Planungs- und Bauleistungen (Partnering), im Folgenden Partnering-Vertrag genannt, sah dabei vor, dass es am Ende der Partneringphase (September 2021) automatisch zu einer Baurealisierung kommt, sollten die Zielkosten erreicht werden. Sollte dies jedoch nicht geschafft werden, so hatte die LPA noch einmal die Möglichkeit von der Baurealisierung zurückzutreten oder die Wirtschaftlichkeit des Angebotes neu zu bewerten und den Zuschlag zu erteilen. Dies war beim Projekt „Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation“ der Fall, da die Zielkosten am Ende der Partneringphase aufgrund von allgemeinen Preissteigerungen im Bauwesen trotz aller Optimierungen nicht erreicht werden konnten. Die finale Angebotssumme wurde abschließend auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft und lag im Rahmen der freigegebenen Baukosten für die Maßnahme, sodass der Zuschlag erteilt wurde und die Umsetzung im Oktober 2021 beginnen konnte.

Der Partnering-Vertrag sah vor, dass die technische Lösung im Zuge der Partneringphase in einen Pauschalvertrag mündet, der alle bekannten und für die Umsetzung erforderlichen Leistungen berücksichtigt. Im Zuge der Baumaßnahme kam es dann zu zusätzlichen und geänderten Leistungen (Nachträge), die gem. Partnering-Vertrag § 6 zusätzlich zu vergüten waren. 14 der insgesamt 18 Nachträge bei diesem Projekt konnten dabei noch über die geordneten Haushaltsmittel in Höhe von 24,5 Mio. EUR abgedeckt werden, da diese kein großes Volumen hatten und hier ein Puffer nach Abzug aller bisher beauftragen Leistungen vorhanden war.

Da der Bau der neuen Liege- und Heckwand des Anleger 5 bereits abgeschlossen war, es nur noch um den Rückbau des davorliegenden Altbestandes ging, alle Hauptleistungen beauftragt waren und die Nachtragsleistungen dem Grunde nach anzuerkennen waren, wurde die Baustelle weiter vorangetrieben und abgeschlossen. Ein Anlegen der neuen Schiffe konnte somit ohne weitere Verzögerung gewährleistet werden.

Erst nach Abschluss der Baumaßnahme konnte die Arbeitsgemeinschaft Skandinavienkai die Kosten für aufwändigere zusätzliche Arbeiten wie z. B. Leistungen im Zusammenhang mit den Rückbauarbeiten ermitteln und überreichen. Die Prüfungen der Nachträge war sehr zeitintensiv und es fanden hierzu viele Gespräche miteinander statt. Zu diesem Zeitpunkt konnte noch nicht abgesehen werden, ob es zu einer Überschreitung der Kosten kommt. Erst nach Abschluss der Nachtragsprüfungen konnte festgestellt werden, dass die Steigerung über 175.000 EUR liegt. Im Abgleich mit dem Gesamtvolumen der Kosten handelt es sich prozentual um eine sehr geringe Überschreitung von 3,5 %.

Anlass für die Vorlage

Nach § 1 Nr. 1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist eine erneute Entscheidung des Hauptausschusses zur Fortführung des beschlossenen Vorhabens herbeizuführen, wenn das Gesamtvolumen um mehr als 20 % oder um 175.000 EUR netto überschritten wird. Diese Entscheidung ist erforderlich, da die freigegebenen Gesamtkosten von 24,5 Mio. EUR um knapp 3,5 % bzw. 841.705,39 EUR überschritten werden.

Begründung der Höhe von Mehrkosten

Die nachfolgend aufgeführten Leistungen beschreiben die zusätzlichen Arbeiten, die während der Bauausführung erforderlich wurden und zu einer finalen Überschreitung des Budgets geführt haben:

Preissteigerungen im Zuge des Krieges in der Ukraine

Die Baustelle Anleger 5 PLUS wurde mitten in der Ausführung von den Turbulenzen in Folge des Ukrainekrieges getroffen. In fast allen Bereichen der Materialbeschaffung und der Energiekosten kam es ab Februar 2022 zu erheblichen Kostensteigerungen während der Ausführung des Projektes. Im Zuge dessen wurden Stoffpreisgleitklauseln auf die relevanten Baumaterialien und Betriebsstoffe festgelegt und im weiteren Bau berücksichtigt.

Durch das partnerschaftliche Vertragsmodell konnten im Vorwege größere Kosten abgewendet werden, da noch am gleichen Tag des Vertragsabschlusses eine erhebliche Materialbestellung durch die Arge Skandinavienkai ausgelöst werden konnte. Hierdurch wurde ein Großteil der Stahlmaterialien für den Spundwandbau auf den zur Verfügung gestellten Flächen im Hafen noch im 4.Quartal 2021 geliefert.

Insbesondere die Lieferung von Bewehrungsstahl für den Betonholm und die Heckrampe sowie die Lieferung der neuen Poller und Fender für den Anleger konnten erst in der zweiten Jahreshälfte in 2022 getätigt werden. Hier wurde die Preisgleitklausel angewendet. Des Weiteren wurden die stark angestiegenen Kosten für Kraftstoffe während der Bauausführungsphase bewertet und berücksichtigt.

Die Gesamtkosten für die gestiegenen Preise in Folge der Ukrainekrise belaufen sich auf 190.631,36 EUR. Diese Kostensteigerungen waren in diesem Umfang im Rahmen der Planungsphase nicht vorherzusehen und sind zu vergüten.

Rückbau der Liege- und Heckwand

Beim Rückbau der Tiefgründung des alten Anlegers wurde festgestellt, dass sich der Bestand in der Örtlichkeit anders darstellt, als zuvor durch die bestehenden Unterlagen in der Planung angenommen. Beim Bau des Anlegers vor über 40 Jahren wurden beispielsweise in Teilbereichen der Liegewand deutlich längere Spundwandbohlen eingebaut, als in den Bestandsplänen eingetragen. Beim Rückbau der Tiefgründung im Bereich der ehemaligen Hauptdeckbrücke musste festgestellt werden, dass die tragende Konstruktion zusätzliche konstruktive Stahlverbindungen im Untergrund aufwies, was das geplante Ziehen der Träger unmöglich machte. Des Weiteren wurden im Bereich der alten Pfahlgründungen diverse Steinschüttungen gefunden, die sich über die Jahre zwischen den Einzelpfählen verkeilt hatten.

Alle genannten Umstände führten dazu, dass die geplanten Bauverfahren für den Rückbau der Bestandskonstruktionen in den betroffenen Bereichen immer wieder umgestellt werden mussten. Hierdurch entstanden deutliche höhere Aufwendungen beim Rückbau des alten Anleger 5. Es wurden beispielsweise zusätzliche Taucherkolonnen in der Baustelle eingesetzt, die die nicht ziehbaren Spundbohlen und zusätzlichen konstruktiven Verbindungen sukzessive abgebrannt haben, sodass ein Ausbau möglich wurde. Weiterhin wurde bestehendes Personal und Geräte über einen längeren Zeitraum auf der Baustelle vorgehalten. Für den Rückbau der Pfahlgründungen musste zusätzlich ein Bagger mit Stemmhammer auf die Baustelle gebracht werden, welcher ein Abbrechen der Steinschüttungen unter Wasser ermöglichte.

Die zusätzlichen Kosten für den Rückbau belaufen sich auf rd. 670.061,50 EUR, aufgeteilt in drei unterschiedliche Nachträge. Diese Mehrkosten waren im genannten Umfang im Rahmen der Planungsphase nicht vorherzusehen und sind zu vergüten. Bei der Ermittlung der einzelnen Nachtragssummen wurde zwischen beiden Partner:innen klar differenziert und abgestimmt, welche Abbrucharbeiten schlussendlich unvorhersehbar waren und damit zusätzlich durch die Hansestadt Lübeck zu vergüten sind und welche Arbeiten unter erschwerten Bedingungen durchgeführt werden mussten, was die Baufirmen durchaus im Zuge der Planungsphase hätten erkennen können. Diese Mehraufwendungen wurden vollständig durch die Arge Skandinavienkai getragen.

Zusammenfassung der Mehrkosten

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die zuvor beschriebenen Mehrkosten, welche zu einer Überschreitung des Budgets geführt haben:

Stoffkosten Ukraine-Krise	rd. 190.631,36 EUR
Erschwerter Rückbau Block 9	rd. 203.856,04 EUR
Erschwerter Rückbau Kolkschutz	rd. 173.115,88 EUR
Erschwerter Rückbau Heckwand	rd. 293.089,58 EUR
Gesamt Mehrkosten	**rd. 860.692,86 EUR**

Von diesen Mehrkosten in Höhe von insgesamt 860.692,86 EUR konnten 18.987,47 EUR noch aus den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln in Höhe von 24,5 Mio. EUR finanziert werden. Demnach ergeben sich 841.705,39 EUR als Mehrkosten zur freigebenden Summe.

Die Refinanzierung der Kosten erfolgt über den Nutzungsvertrag mit der LHG.

Deckung der Mehrkosten

Die fehlenden 841.705,39 EUR konnten per Sollübertragungen aus anderen Maßnahmen der Lübeck Port Authority bereitgestellt werden, da diese zum Teil nicht im geplanten Umfang in 2023 umgesetzt werden konnten. Die dort zur Deckung herangezogenen Mittel werden im Rahmen der nächsten Investitionsplanung entsprechend den aktuellen zeitlichen Bedarfen wieder eingeplant.

Fazit zur Innovationspartnerschaft

Bereits im Zuge der Partneringphase hat sich gezeigt, dass ein gemeinsames Erarbeiten der bestmöglichen Umbauvariante mit der ausführenden Firma und dem vorherigen Planungsteam der richtige Weg für die Abwicklung von großen und komplizierten Bauvorhaben sein kann. Durch die partnerschaftlichen Abstimmungen und die gemeinsame Planung konnten vor Baubeginn viele Risiken im Bau ausgeschlossen werden. Durch das Know-How der Baufirmen konnten zusätzliche Ideen in die Planung einfließen, die einen wirtschaftlichen Vorteil sowie eine bessere Logistik auf der Baustelle nach sich zogen. Da die ausführende Firma sich in dieser Vertragsart deutlich länger und intensiver mit der Vorbereitung der Baustelle beschäftigen konnte, entstanden hierdurch wirtschaftliche Vorteile, die an den Bauherren weitergegeben wurden.

Zu Baubeginn konnte so ein Großteil der Materialbestellungen direkt ausgelöst werden, wodurch die Materialien kurze Zeit später auf der Baustelle waren. Dies war nur möglich, weil vor Baubeginn viel Zeit für Verhandlungen mit unterschiedlichen Lieferanten zur Verfügung stand. Auch die Zusammenarbeit im Verlauf der Bauausführung stellte sich deutlich partnerschaftlicher dar, als dies größtenteils in Bauvorhaben mit klassischer Vertragsform der Fall ist. Ausschlaggebend ist hier die gemeinsame Erarbeitung der Leistung sowie des Pauschalvertrages auf Basis aller vor Baubeginn bekannten Informationen. Nachträge, die durch mangelhafte oder zweideutige Ausschreibungstexte generiert werden, gibt es hier nicht. Ebenso wie Nachträge, die durch fehlende Leistungen im Leistungsverzeichnis entstehen. Hierdurch wird ein großes Diskussionspotenzial während der Bauausführung ausgeschlossen, da zusätzliche Leistungen nur gewertet werden, wenn Sie vorher nicht bekannt waren oder eine Änderung der geplanten Ausführung durch die Auftraggebenden gewünscht ist.

Die geschätzten Kosten für die Baumaßnahme konnten trotz zusätzlich angeordneter Leistungen aufgrund von geänderten Planungsrandbedingungen eingehalten werden. Erst durch den erschwerten Rückbau des Altbestandes, der maßgeblich durch Lücken in der Bestandsdokumentation des bestehenden Anlegers von vor über 40 Jahren begründet ist, sowie den Stoffkosten wurden die Projektkosten schlussendlich um rd. 3,5 Prozent überschritten.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691
Produkt: 55201

Anlage zur Vorlage vom 27.08.2024
VO-Nr.: VO/2024/13515
INVESTIV

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2024	2025	2026	2027
Erträge	**0,00**	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Aufwendungen	**-841.705,39**	**0,00**	-14.028,42	-14.028,42	-14.028,42
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Abschreibungen (AfA)	**-841.705,39**	-7.014,21	-14.028,42	-14.028,42	-14.028,42
Anlagenabgang	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-841.705,39**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-378.767,43**	0,00	-25.251,16	-25.251,16	-25.251,16
Einzahlungen	**0,00**	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Auszahlungen	**-841.705,39**	**-381.000,00**	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-841.705,39**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2024	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**				
Zusätzl. **zu ordnen**		x		
Haushalts**belastend**		x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2024	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:	552001 000.5711000	Wasser und Hafen, Wasser und Hafen,	**-7.014,21**
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**-7.014,21**

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:	552001 543.7852000	Wasser und Hafen, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS, Tiefbaumaßnahmen	**-381.000,00**
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**-381.000,00**

► Nr. VO/2019/08356-01
öffentlich

Lübeck, 27.11.2019

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:
Geschäftsstelle der SPD Fraktion
Fraktionslos
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

SPD, CDU u. BM Möller: Antrag zu VO/2019/08356, Grundsteuer C einführen - für mehr Wohnraum in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.11.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der BM wird gebeten zu prüfen, wie eine Umsetzung der im Bundestag verabschiedeten Grundsteuerreform in Lübeck umgesetzt werden kann, welcher Zeitpunkt sinnvoll wäre und welche Folgen hiermit verbunden sind.

Begründung:
Erfolgt mündlich

Anlagen:

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2019/08356-02
öffentlich

Lübeck, 23.09.2024

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: AT zu VO/2019/08356 Grundsteuer C einführen - für mehr Wohnraum in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
26.09.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis Juni 2025 einen Bericht über die Einführung der Grundsteuer C in Lübeck vorzulegen. Dieser Bericht sollte grob überschlägig das zu erwartende Aufkommen, die Kosten der Einführung und der laufenden Erhebung, die Anreizwirkung auf Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie einen Zeitplan bis zur Einführung angeben.

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen