Hansestadt LÜBECK

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

22. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	**Dienstag, 12.11.2024, 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 24.09.2024	
	Liegt vor	
2.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 15.10.2024	
	Liegt vor	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	AM Christopher Lötsch (CDU): Rechenzentrum Stadtwerke Lübeck	**VO/2024/13442**
	Zurückgestellt am 16.07.24	
3.1.1.	Antwort auf Anfrage von Herrn Christopher Lötsch (CDU): Rechenzentrum Stadtwerke Lübeck	
	Anlage wird nachgereicht	
3.2.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Verknüpfung des Monitorings der Klimaziele mit der Haushaltsaufstellung	**VO/2024/13589**
	Zurückgestellt am 24.09.24	

3.2.1.	Antwort zur Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Verknüpfung des Monitorings der Klimaziele mit der Haushaltsaufstellung	**VO/2024/13589-01**
3.3.	Anfrage von AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) zu Zwischenbericht zum Planungsstand "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)"	**VO/2024/13413-01**
	Zurückgestellt am 10.09.24	
3.3.1.	Antwort auf die Anfrage von AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) zu Zwischenbericht zum Planungsstand "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)"	**2024/13413-01-01**
4.	Berichte	
4.1.	Gutachten Herreninsel	**VO/2024/13147**
	Zurückgestellt am 15.10.24	
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Satzung zur Änderung der Hebesatzsatzung der Hansestadt Lübeck - Grundsteuer	**VO/2024/13645**
5.2.	Jahresabschluss des Eigenbetriebes Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2023	**VO/2024/13501**
5.3.	3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022	
	Anlage wird nachgereicht	
5.4.	1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP)	**0/09394-01-01-05**
	Zurückgestellt am 15.10.24	
5.5.	Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 200.000 Euro zur "Begleitung des Transformationsprozesses der Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup"	**VO/2024/13619**
5.6.	Annahme einer zweckgebundenen Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 105.000 Euro zugunsten der Nordischen Filmtage Lübeck - Projekt NFLplus	**VO/2024/13641**
5.7.	Verkehrsentwicklungsplan - Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn	**VO/2024/13418**

5.8.	Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung Lübeck in Höhe von 100.000,00 EUR für die Baumaßnahme Erneuerung des Kinderspielplatzes im Drägerpark 'Waldläuferpfad'	**VO/2024/13601**
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, CDU & FDP: AT zu Regelungen im Zusammenhang mit Interessenbekundungen und Ausschreibungen für städtische Immobilien und städtebauliche Verträge bei der Aufstellung von Bebauungsplänen	**VO/2024/13394-01**
	Mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft. Zurückgestellt am 10.09.24	
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 24.09.2024	
	Liegt vor	
11.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 15.10.2024	
	Liegt vor	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
13.1.	Erstattungsverfahren Grundsicherung SGB XII - fachaufsichtliche Prüfung	**VO/2024/13674**

14.	Beschlussvorlagen	
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

22. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 12.11.2024, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

3.1.1.	Antwort auf Anfrage von Herrn Christopher Lötsch (CDU): Rechenzentrum Stadtwerke Lübeck	**VO/2024/13442-01**
	Liegt nun vor	
3.4.	AM Juleka Schulte-Ostermann: Skatepark Travemünde	**VO/2024/13696**
5.3.	3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022	**VO/2024/13608**
	Liegt nun vor	
8.1.	AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN): Umsetzung von Gleichstellungsmaßnahmen in städtischen Gesellschaften	**VO/2024/13712**

► **Nr. VO/2024/13442**
öffentlich

Lübeck, 08.07.2024

Anfrage

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

AM Christopher Lötsch (CDU): Rechenzentrum Stadtwerke Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.07.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Die Stadtwerke Lübeck veröffentlichten am 24.04.2024 eine Pressemeldung zur Eröffnung eines regionalen Rechenzentrums.

Ich bitte um Beantwortung folgender Fragen:

Unternimmt die Hansestadt Lübeck Planungen, sich an diesem Rechenzentrum zu beteiligen?

Wenn nein – warum nicht?

Hat es Gespräche mit den Stadtwerken über eine Beteiligung der Stadt gegeben?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13442-01
öffentlich

Lübeck, 08.10.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.105 - Informationstechnik

Bearbeitung: Torsten Klahn (E-Mail: torsten.klahn@luebeck.de Telefon: 122-7467)

Antwort auf Anfrage von Herrn Christopher Lötsch (CDU): Rechenzentrum Stadtwerke Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Im Hauptausschuss am 16.07.2024 hat Herr Lötsch folgende Fragen gestellt:

Unternimmt die Hansestadt Lübeck Planungen, sich an diesem Rechenzentrum zu beteiligen? Wenn nein – warum nicht?
Hat es Gespräche mit den Stadtwerken über eine Beteiligung der Stadt gegeben?

Antwort:
Die Stadtwerke Lübeck (SWL) haben die Verwaltung - Bereich Informationstechnik - im Juni 2022 hinsichtlich der Planungen eines kommunalen Rechenzentrums informiert. Seither fanden mehrere fachliche Austauschtermine statt, in denen die Stadtwerke Lübeck das geplante Produkt- und Leistungsportfolio sowie den Projektfortschritt präsentierten. Auch fanden zwei Besichtigungstermine am kommunalen RZ-Standort durch Mitarbeitende des Bereiches Informationstechnik statt, um sich vor Ort ein Bild der fortschreitenden Umsetzung zu machen.

In einem laufenden Prozess wurde gemeinsam mit den Stadtwerken nach Möglichkeiten gesucht, die Anforderungen der Hansestadt Lübeck im kommunalen Rechenzentrum abzubilden. Dies insbesondere von dem Hintergrund, dass an einem Rechenzentrumsstandort der Verwaltung bauliche Ertüchtigungsmaßnamen zwingend erforderlich sind.

Im Juni 2024 wurde dem Bereich Informationstechnik ein Angebot seitens der Stadtwerke vorgelegt, um die städtischen Anforderungen im neuen kommunalen Rechenzentrum umzusetzen.

Das Angebot wird derzeit im Ergebnis aufgrund der folgenden Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt:

1) In ihrer Höhe signifikante einmalige Kosten für die Erschließung, die bauliche Ertüchtigung und die Inbetriebnahme
2) Die aktuell laufenden Kosten liegen aufgrund der niedrigeren Miet- und Energiekosten der Bestandslösung deutlich unterhalb des Angebots der SWL Digital

Das Rechenzentrum der SWL Digital ist insbesondere für Kund:innen ausgelegt, die aktuell kein eigenes professionelles Rechenzentrum betreiben oder die ihr Rechenzentrum näher am Standort betreiben möchten. Diese Parameter treffen aktuell auf die Hansestadt Lübeck nicht zu.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

► Nr. VO/2024/13589
öffentlich

Lübeck, 17.09.2024

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Verknüpfung des Monitorings der Klimaziele mit der Haushaltsaufstellung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.09.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
In der Bürgerschaftssitzung am 30.11.2023 wurde folgender Beschluss gefasst: "Der Bürgermeister wird aufgefordert, über den Stand der Erreichung des Ziels der Klimaneutralität einmal jährlich im Vorbericht für den Haushalt zu informieren, erstmals für das Haushaltsjahr 2025.

In dem Vorbericht ist über die Entwicklung des Ausstoßes von Treibhausgasen in Lübeck zu berichten. Etwaige Abweichungen zum Vorjahr sind aufzuzeigen und wesentliche Gründe für die Entwicklung zu benennen. Methodisch ist auf entsprechende Bilanzierungen der Landes- und Bundesebene zurückzugreifen. Der Bericht soll auch aufzeigen, welche Schritte mit welchem Effekt umgesetzt wurden, den Ausstoß von Treibhausgasen, der auch nach Erreichen der Klimaneutralität in Lübeck noch (legal) erfolgen wird, zu kompensieren. Der Stand des Aufwuchses der Kompensationsleistung und seine wesentlichen Ursachen sind aufzuzeigen."

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1) Welche Gründe führten dazu, dass der Beschluss der Bürgerschaft nicht umgesetzt wurde?

2) Beabsichtigt der Bürgermeister den Stand der Erreichung des Ziels der Klimaneutralität im Vorbericht für den Haushalt 2026 und die darauffolgenden Jahre darzustellen?

Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13589-01
öffentlich

Lübeck, 25.10.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Manfred Uhlig (E-Mail: manfred.uhlig@luebeck.de Telefon: 122 - 2010)

Antwort zur Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Verknüpfung des Monitorings der Klimaziele mit der Haushaltsaufstellung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Verknüpfung des Monitorings der Klimaziele mit der Haushaltsaufstellung

1) Welche Gründe führten dazu, dass der Beschluss der Bürgerschaft nicht umgesetzt wurde?

2) Beabsichtigt der Bürgermeister den Stand der Erreichung des Ziels der Klimaneutralität im Vorbericht für den Haushalt 2026 und die darauffolgenden Jahre darzustellen?

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

Antwort:
Zu 1): Die Inhalte des in Bezug genommenen Beschlusses sollen zu einer Berichterstattung von fachlichen Themen im Vorbericht des Haushaltsplans führen. Dieses würde entweder zu Doppelarbeit führen, oder aber die Fachinformationen ausschließlich im Haushaltsplan und damit an der falschen Stelle abbilden.

Der Ausstoß von Treibhausgasen wird mittels der Treibhausgasbilanz nach dem BISKO-Standard dargestellt. Grundlage für die Berechnung sind alle Verbrauchsdaten und Verkehrserhebungen des Zieljahres. Durch die verzögerte Bereitstellung dieser Daten durch die „Urheber“ kann die Treibhausgasbilanz erst mit einer Verzögerung von mind. 1 Jahr erstellt werden.
Zur Haushaltsplanung 2025 (im Frühling 2024) hätten somit nicht die Entwicklungen des Treibhausgasausstoßes in 2024 (liegen frühestens Ende 2025 vor) mit den Werten aus 2023 (liegen frühestens Ende 2024 vor) verglichen werden können, da keine dieser Werte zur Haushaltsplanung zeitgerecht vorliegen.

Die Treibhausgasbilanz umfasst den gesamten Treibhausgasausstoß innerhalb der Stadtgrenze (inkl. Unternehmen, private Haushalte, Güterverkehr etc.). Die Haushaltsplanung der Hansestadt Lübeck beschränkt sich hingegen auf die Möglichkeiten der Kernverwaltung. Eine Verknüpfung von Haushaltsplanungen des zukünftigen Jahres mit der Treibhausgasbilanz für vergangene Jahre ist daher wenig aussagekräftig.

In der Haushaltsplanung wird jedoch erfasst welche Investitionen im Klimaschutz und in der Klimaanpassung für das Haushaltsjahr geplant sind (siehe Klimastellschrauben).
Die Umsetzung dieser Projekte ist immer auch in Abhängigkeit der vorhandenen personellen Mittel zu betrachten.

Zu 2) Um die Klimaschutzbemühungen und ggf. Nachbesserungen veranlassen zu können empfiehlt die Verwaltung weiterhin das im Masterplan Klimaschutz (MAKS) vorgeschlagene und beschlossene Monitoring mittels Treibhausgasbilanz (alle 2 Jahre) und Stand der Umsetzung der Maßnahmen und Aktivitäten in Form eines Monitoringberichts. Dieser wird Mitte 2025 erstmalig erstellt und der Politik vorgelegt, nachdem die prioritären Aktivitäten am 28.06.2024 beschlossen wurden. Dieser Bericht wird die Treibhausgasbilanz für 2023 und den Umsetzungsstand der beschlossenen Aktivitäten beinhalten.

Der Monitoringbericht der Klimaleitstelle kann der Kommunalpolitik unterjährig immer aktueller zur Verfügung gestellt werden als ein jährlicher Vorbericht zur Haushaltsplanung. Die Verwaltung empfiehlt daher, auf die Abbildung von Treibhausgasausstoß im Haushalts-vorbericht zu verzichten.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

► Nr. VO/2024/13413-01
öffentlich

Lübeck, 03.09.2024

Anfrage

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

Anfrage von AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) zu Zwischenbericht zum Planungsstand "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:

Rückfragen zur Präzisierung der Vorgaben sowie Planungen in der Bau- und Nutzungsplanung für das "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)":

Es wird um schriftliche Beantwortung der nachfolgenden drei Rückfragen zur Präzisierung der Vorgaben sowie Planungen in der Bau- und Nutzungsplanung für das "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)" zum Hauptausschuss am 24.09.2024 gebeten:

1. Barrierefreiheit:
   Ist bei der gesamten baulichen Planung das Thema Barrierefreiheit inkl. sensorischer Barrierefreiheit vollumfänglich berücksichtigt worden, damit alle Menschen und vor allem auch die Schüler*innen mit z.B. Mobilitätseinschränkungen, Sehbeeinträchtigungen, sensorische Beeinträchtigungen usw. sich selbstständig im Gebäude bewegen und aufhalten können, damit eine zukünftige inklusive Beschulung an dem neuen Schulstandort Lübecks sichergestellt wird (Stichwort: Inklusive Schulentwicklung)?

   Inwieweit ist für die inklusive Schulentwicklung des ehem. Karstadt-Gebäudes bisher

   - das Stadtschüler*innenparlament,
   - die Initiative Inklusion und
   - der Beirat für Menschen mit Behinderung

   in die Planung im Rahmen der Beteiligungsprozesse einbezogen worden? Wenn das bisher nicht geschehen ist:

   - Zu wann wird diese Beteiligung erfolgen, damit sie rechtzeitig genug für alle baulichen Beschlüsse und Auftragsvergaben erfolgt sein wird?
2. Gastronomische Angebote:
   2.1 Café im Erdgeschoss mit Außenterrasse:

- Welche Funktion erfüllt das vorgesehene Café im Erdgeschoss inkl. der angedachten Außengastronomie und wer würde dort Betreiber*in werden?
- Geht es um einen schulischen Mensa-/Bistrobetrieb oder um ein kommerziell betriebenes Café? Wenn letzteres:
    - Ist dies in Anbetracht der Vielzahl an kommerziellen Cafés rund um das ehem. Karstadt-Gebäude notwendig und zielführend, wenn es ausreichend andere Cafés gibt und im Bericht **VO/2024/13413** festgehalten wurde, dass der kommerzielle Charakter der Innenstadtumgebung mit dem Weihnachtsmarkt, den Tourist*innen usw. auch Nachteile für die schulische Nutzung des Gebäudes für die Schüler*innen mit sich bringen wird?
    - Wie ist der schulische Schutzraum für die Schüler*innen gewährleistet, wenn das Café im Erdgeschoss öffentlich für alle Menschen und nicht nur für den schulischen Betrieb zugänglich sein sollte?

2.2 Café/ Kiosk auf der Dachterrasse:

Auf der Dachterrasse wird ein weiteres Café/ ein Kiosk vorgeschlagen. Hierzu die Nachfragen:

- Ist die Dachterrasse ausschließlich für den schulischen Betrieb zugänglich oder auch für die Öffentlichkeit, z.B. Tourist*innen?
- Ist das Café / der Kiosk als schulische „Mensa/Bistro“ oder als kommerzielles Angebot gedacht? Wenn es ein kommerzielles gastronomisches Angebot werden soll:
    - Wer wird Betreiber*in des Cafés/ Kiosk sein?
    - Ist ein Café/ Kiosk auf der Dachterrasse in Anbetracht der Vielzahl an kommerziellen Cafés rund um das ehem. Karstadt-Gebäude notwendig und zielführend, wenn es ausreichend andere Cafés um das Gebäude sowie nach der Planung auch im Erdgeschoss mit Außengastronomie des Gebäudes gibt und im Bericht **VO/2024/13413** festgehalten wurde, dass der kommerzielle Charakter der Innenstadtumgebung mit dem Weihnachtsmarkt, den Tourist*innen usw. auch Nachteile für die schulische Nutzung des Gebäudes für die SuS mit sich bringen wird?
    - Wie ist der schulische Schutzraum für die Schüler*innen gewährleistet, wenn das Café/der Kiosk öffentlich für alle Menschen und nicht nur für den schulischen Betrieb zugänglich sein sollte?

3. Fahrradstellplätze: Ist die Planung für die Anzahl an Fahrradstellplätzen in Abstimmung mit den Schulleitungen der beteiligten Schulen festgelegt worden und ist bei der Planung die zukünftig erwartete Steigerung der Schüler*innen, die aufgrund der Verkehrswende mit dem Fahrrad fahren werden, in die Berechnung mit eingeflossen? Zitat aus dem Bericht: *„Für den ruhenden Fahrradverkehr wurden in Absprache mit der Auftraggeberin 0,5 Fahrräder /Schüler*in angesetzt.“*

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2024/13413-01-01
öffentlich

Lübeck, 30.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Christina Friedrich (E-Mail: christina.friedrich@luebeck.de Telefon: 122-6592)

Antwort auf die Anfrage von AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) zu Zwischenbericht zum Planungsstand "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.10.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage von AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) in der Sitzung des Hauptausschusses am 10.09.2024 (VO/2024/13413-01) zu Zwischenbericht zum Planungsstand „Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)“:

Rückfragen zur Präzisierung der Vorgaben sowie Planungen in der Bau- und Nutzungsplanung für das "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)":

Es wird um schriftliche Beantwortung der nachfolgenden drei Rückfragen zur Präzisierung der Vorgaben sowie Planungen in der Bau- und Nutzungsplanung für das "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)" zum Hauptausschuss am 24.09.2024 gebeten:

1. Barrierefreiheit:
Ist bei der gesamten baulichen Planung das Thema Barrierefreiheit inkl. sensorischer Barrierefreiheit vollumfänglich berücksichtigt worden, damit alle Menschen und vor allem auch die Schüler*innen mit z.B. Mobilitätseinschränkungen, Sehbeeinträchtigun- gen, sensorische Beeinträchtigungen usw. sich selbstständig im Gebäude bewegen und aufhalten können, damit eine zukünftige inklusive Beschulung an dem neuen Schulstandort Lübecks sichergestellt wird (Stichwort: Inklusive Schulentwicklung)?

Inwieweit ist für die inklusive Schulentwicklung des ehem. Karstadt-Gebäudes bisher

- das Stadtschüler*innenparlament,
- die Initiative Inklusion und
- der Beirat für Menschen mit Behinderung

in die Planung im Rahmen der Beteiligungsprozesse einbezogen worden? Wenn das bisher nicht geschehen ist:

- Zu wann wird diese Beteiligung erfolgen, damit sie rechtzeitig genug für alle baulichen Beschlüsse und Auftragsvergaben erfolgt sein wird?

2. Gastronomische Angebote:

2.1 Café im Erdgeschoss mit Außenterrasse:

- Welche Funktion erfüllt das vorgesehene Café im Erdgeschoss inkl. der angedachten Außengastronomie und wer würde dort Betreiber*in werden?
- Geht es um einen schulischen Mensa-/Bistrobetrieb oder um ein kommerziell betriebenes Café? Wenn letzteres:
  - Ist dies in Anbetracht der Vielzahl an kommerziellen Cafés rund um das ehem. Karstadt-Gebäude notwendig und zielführend, wenn es ausreichend andere Cafés gibt und im Bericht **VO/2024/13413** festgehalten wurde, dass der kommerzielle Charakter der Innenstadtumgebung mit dem Weihnachtsmarkt, den Tourist*innen usw. auch Nachteile für die schulische Nutzung des Gebäudes für die Schüler*innen mit sich bringen wird?
  - Wie ist der schulische Schutzraum für die Schüler*innen gewährleistet, wenn das Café im Erdgeschoss öffentlich für alle Menschen und nicht nur für den schulischen Betrieb zugänglich sein sollte?

2.2 Café/ Kiosk auf der Dachterrasse:

Auf der Dachterrasse wird ein weiteres Café/ ein Kiosk vorgeschlagen. Hierzu die Nachfragen:

- Ist die Dachterrasse ausschließlich für den schulischen Betrieb zugänglich oder auch für die Öffentlichkeit, z. B. Tourist*innen?
- Ist das Café / der Kiosk als schulische „Mensa/Bistro“ oder als kommerzielles Angebot gedacht? Wenn es ein kommerzielles gastronomisches Angebot werden soll:
  - Wer wird Betreiber*in des Cafés / Kiosk sein?
  - Ist ein Café/ Kiosk auf der Dachterrasse in Anbetracht der Vielzahl an kommerziellen Cafés rund um das ehem. Karstadt-Gebäude notwendig und zielführend, wenn es ausreichend andere Cafés um das Gebäude sowie nach der Planung auch im Erdgeschoss mit Außengastronomie des Gebäudes gibt und im Bericht **VO/2024/13413** festgehalten wurde, dass der kommerzielle Charakter der Innenstadtumgebung mit dem Weihnachtsmarkt, den Tourist*innen usw. auch Nachteile für die schulische Nutzung des Gebäudes für die SuS mit sich bringen wird?
  - Wie ist der schulische Schutzraum für die Schüler*innen gewährleistet, wenn das Café/der Kiosk öffentlich für alle Menschen und nicht nur für den schulischen Betrieb zugänglich sein sollte?

3. Fahrradstellplätze:

Ist die Planung für die Anzahl an Fahrradstellplätzen in Abstimmung mit den Schulleitungen der beteiligten Schulen festgelegt worden und ist bei der Planung die zukünftig erwartete Steigerung der Schüler*innen, die aufgrund der Verkehrswende mit dem Fahrrad fahren werden, in die Berechnung mit eingeflossen? Zitat aus dem Bericht: *„Für den ruhenden Fahrradverkehr wurden in Absprache mit der Auftraggeberin 0,5 Fahrräder /Schüler*in angesetzt.“*

Antwort:

Zu 1.: Barrierefreiheit
Das Gebäude ist gemäß den aktuellen Richtlinien und Verordnungen hinsichtlich Barrierefreiheit nutzungs- und funktionsgerecht zu planen, auch für mobilitätseingeschränkte Personen („Leitfaden Barrierefreies Bauen“ des Bundes).

Mit der Unterstützung eines externen Beraters hinsichtlich Barrierefreiheit werden im Zuge des nun anstehenden Planungsprozesses (vorrangig im Entwurf) Zielvorgaben definiert und konkretisiert und mit den erforderlichen Gremien, insb. dem Beirat für Menschen mit Behinderung der Stadt Lübeck, abgestimmt. Die Umsetzung der Barrierefreiheit soll ein möglichst für alle Menschen komfortables Umfeld und einen begründeten Beitrag zum gesellschaftlichen Zusammenhalt und zur sozialen Integration schaffen. Als Teil erforderlicher Beteiligungsformate zur Klärung planungsrelevanter Themen im Rahmen der Vor- und Entwurfsplanung wurde bereits und wird auch weiterhin die Schülerschaft (ausgewählte Schüler:innen der vier Gymnasien) in die Planung mit einbezogen.

Zu 2.: Gastronomisches Konzept
In einem Gebäude im Sinne eines Mixed-Use-Konzepts mit einem vielfältigen Angebot an öffentlichen und nutzerspezifischen Veranstaltungen sowie dem Anspruch einer hohen Aufenthaltsqualität für alle Nutzenden und Besuchenden trägt ein gastronomisches Angebot maßgeblich zum Erfolg und zur Akzeptanz des Projektes bei.
In Phase 0 wurde das Thema unter intensiver Beteiligung der Schülergruppen vertieft thematisiert und das Erfordernis solch eines Angebotes allseits bekräftigt. Während im gesamten Erdgeschoss eine öffentliche Nutzung vorgesehen ist, ist der Bereich der sog. Verbraucherbildung im obersten Geschoss vorrangig den Gebäudenutzenden und Dritten zur Verfügung gestellt. D. h., hier handelt es sich um einen kontrollierten, geschützten Bereich, der während des Schulbetriebs die Belange der Schulen hinsichtlich Aufsichtspflicht etc. berücksichtigt. In wieweit sich dies ausweiten lässt für eine temporäre Nutzung als „Roof-Cafè“ oder ähnlichem muss im Zuge der Konzeptfindung eruiert werden.
Im Erdgeschoss soll es sich ausdrücklich nicht um einen Konkurrenzbetrieb zu den in den Stammschulen befindlichen Mensen handeln, sondern aktuelle Planungen gehen von einem Betreibermodell als Bistro oder kleine Cafeteria aus, welches bzw. welche für Veranstaltungen auch die Ansprüche an Cateringmöglichkeiten berücksichtigt.

Im Zuge der vertiefenden Vorentwurfs- / Entwurfsplanung wird gerade ein gastronomisches Konzept entwickelt, welches Fragen zu Ausstattung der Küche, Betriebsmodell, Kooperationsmöglichkeiten, mögliche Symbiosen mit Versorgungszentrale im 5. Obergeschoss, Angebots- und Preisstruktur sowie weitere Bedürfnisse der Nutzenden mit einbeziehen wird. Dies erfolgt unter Einbeziehung eines externen Küchenberaters sowie zusätzlicher Expertise in Bezug auf Catering als besondere Aufgabenstellung und stützt sich ebenfalls auf Erfahrungen der beiden Tochtergesellschaften KWL sowie LTM hinsichtlich Gastronomieangebote in der Altstadt. Sowohl der Fachbereich 4, Bereich Schule und Sport, als auch ggf. potentielle Mitnutzende, z. B. die Gewerbeschule Lübeck, sind selbstverständlich im Prozess mit einbezogen.

Von daher sind konkrete Aussagen zu den benannten Fragestellungen derzeit noch nicht möglich.

Zu 3.: Fahrradstellplätze
Der benannte Planungsansatz von 200 Stellplätzen resultiert aus den Abstimmungen mit den Schulen im Rahmen des Phase-0-Prozesses unter Beteiligung der Schülerschaft und stellt lediglich den Bedarf dar, der sich aus dem bereitzustellenden Raumprogramm für die Erweiterung der Gymnasien hinsichtlich G9 ergibt. Steigende Schülerzahlen aufgrund von innerstädtischen Verkehrsentwicklungen sind hier noch nicht berücksichtigt.
Im Zuge der Vorentwurfsplanung haben Nutzerabstimmungen ergeben, dass das Angebot für die Schulen voraussichtlich nicht reichen wird, weshalb nun im Rahmen der Planung funktional sowie flächentechnisch ausgelotet wird, wie sich die Anzahl erhöhen bzw. ob sich eine Öffnung der Nutzung für die Stadtgesellschaft realisieren ließe. Ein Flächenschlüssel pro Stellplatz hängt hierbei stark von der technischen Aufstelllösung ab, mit der Fahrräder geparkt werden können. Des Weiteren ist zunächst zu klären, welche Anforderungen die Stellplätze erfüllen werden und erfüllen können. Dies alles fließt nun in die bereits beauftragte Machbarkeitsstudie zum Schrangen inkl. Untersuchung einer Fahrradparkgarage ein (s. Vorlage VO/2024/13351).

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2024/13696
öffentlich

Lübeck, 06.11.2024

Anfrage

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

AM Juleka Schulte-Ostermann: Skatepark Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:
Wie war es ehemals möglich, in Travemünde einen Skatepark zu errichten, wenn heutzutage lt. Verwaltung so viele Gründe die Errichtung eines neuen Skateparks verhindern (siehe Antwort auf mündliche Anfrage des stellvertretenden AM Andreas Müller im Hauptausschuss: VO/2024/13551)?

Die Verwaltung möge darstellen, was sich seither verändert hat und welche Lösungen es gibt, um Bedarfe von Kindern und Jugendlichen in Travemünde baulich zu erfüllen.

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

ELBBERG 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

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

25 von 349 in Zusammenstellung

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.

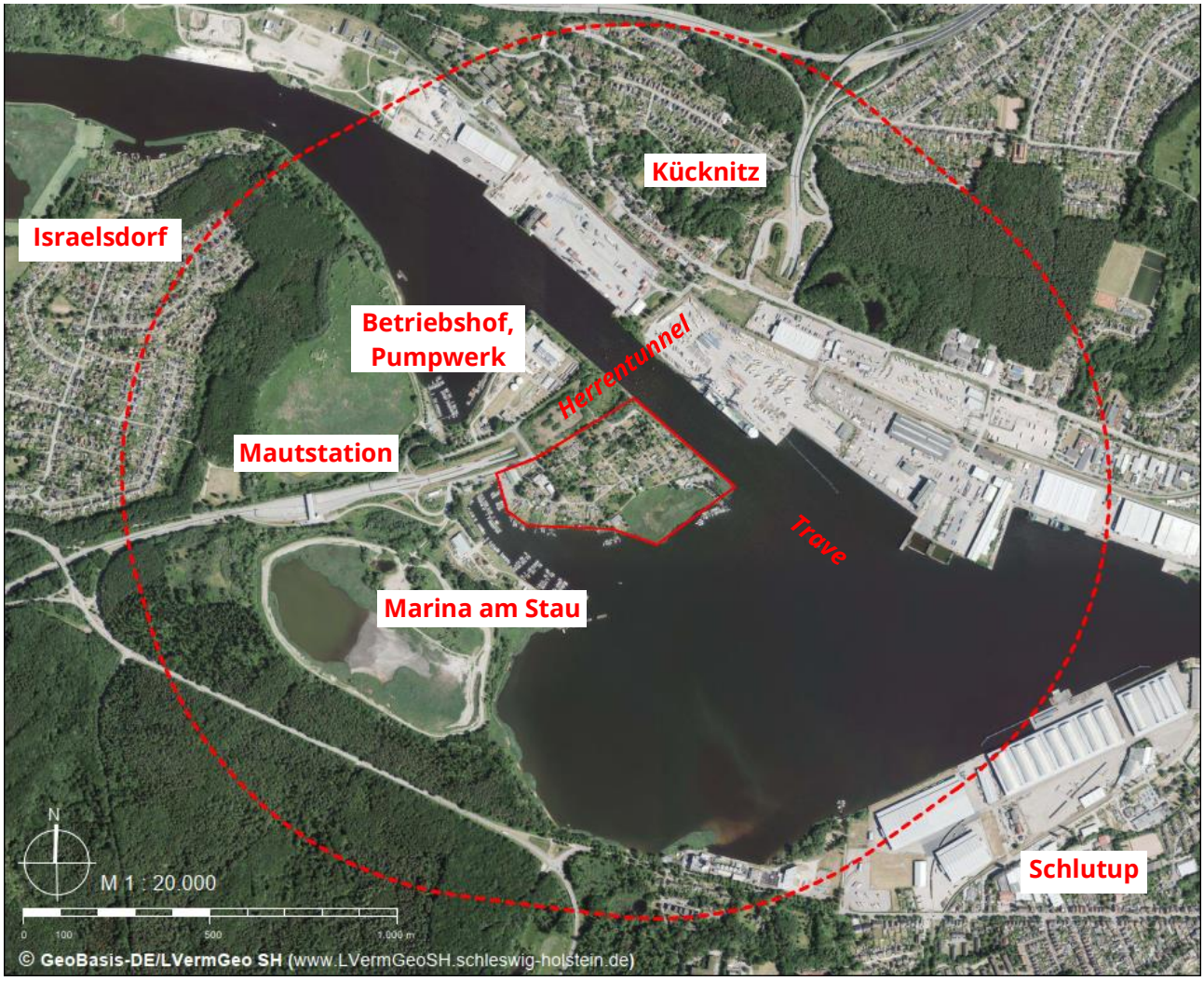


Abbildung 1 Luftbild mit dem Untersuchungsraum auf der Herreninsel (rot umrandet) sowie der unmittelbaren Umgebung (rot gestrichelt, 1 km-Radius um den Untersuchungsraum)

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.

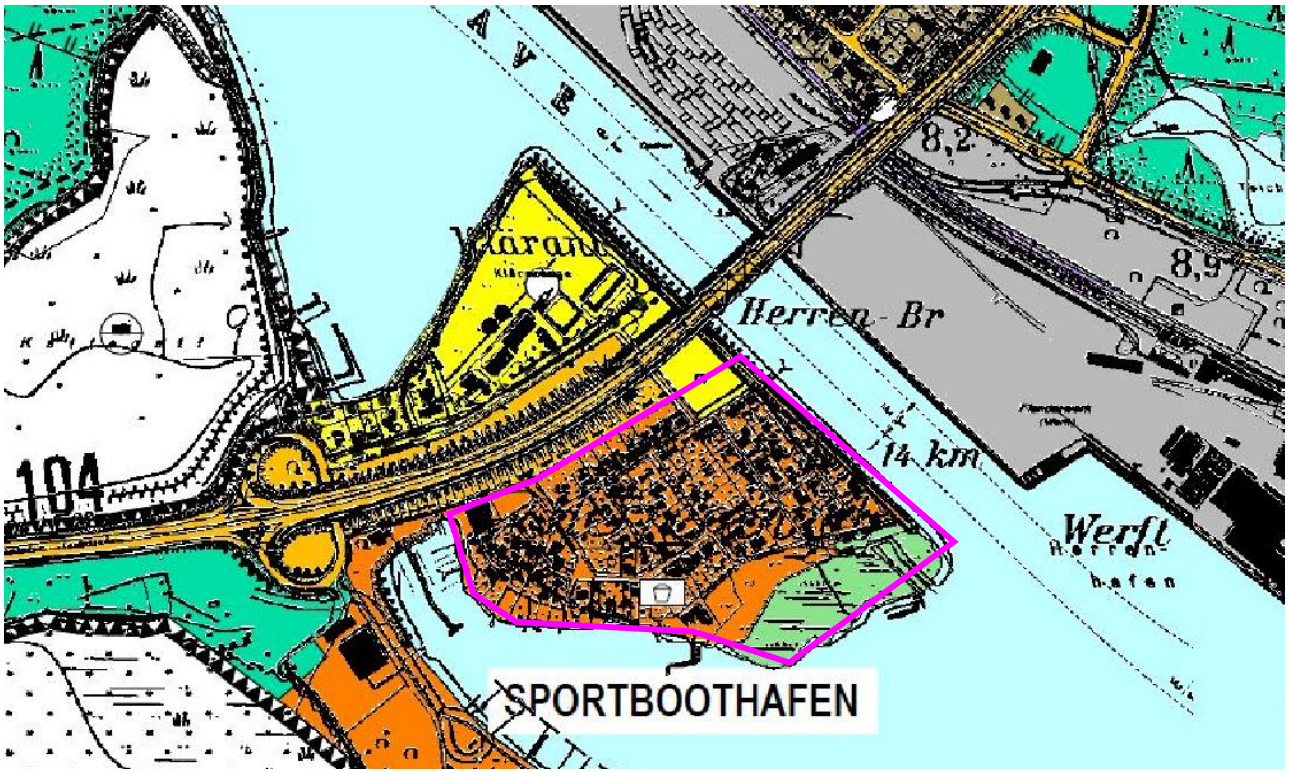


Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, Stand: 01.08.2023 - 128. Änderung / Berichtigung, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen)

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.

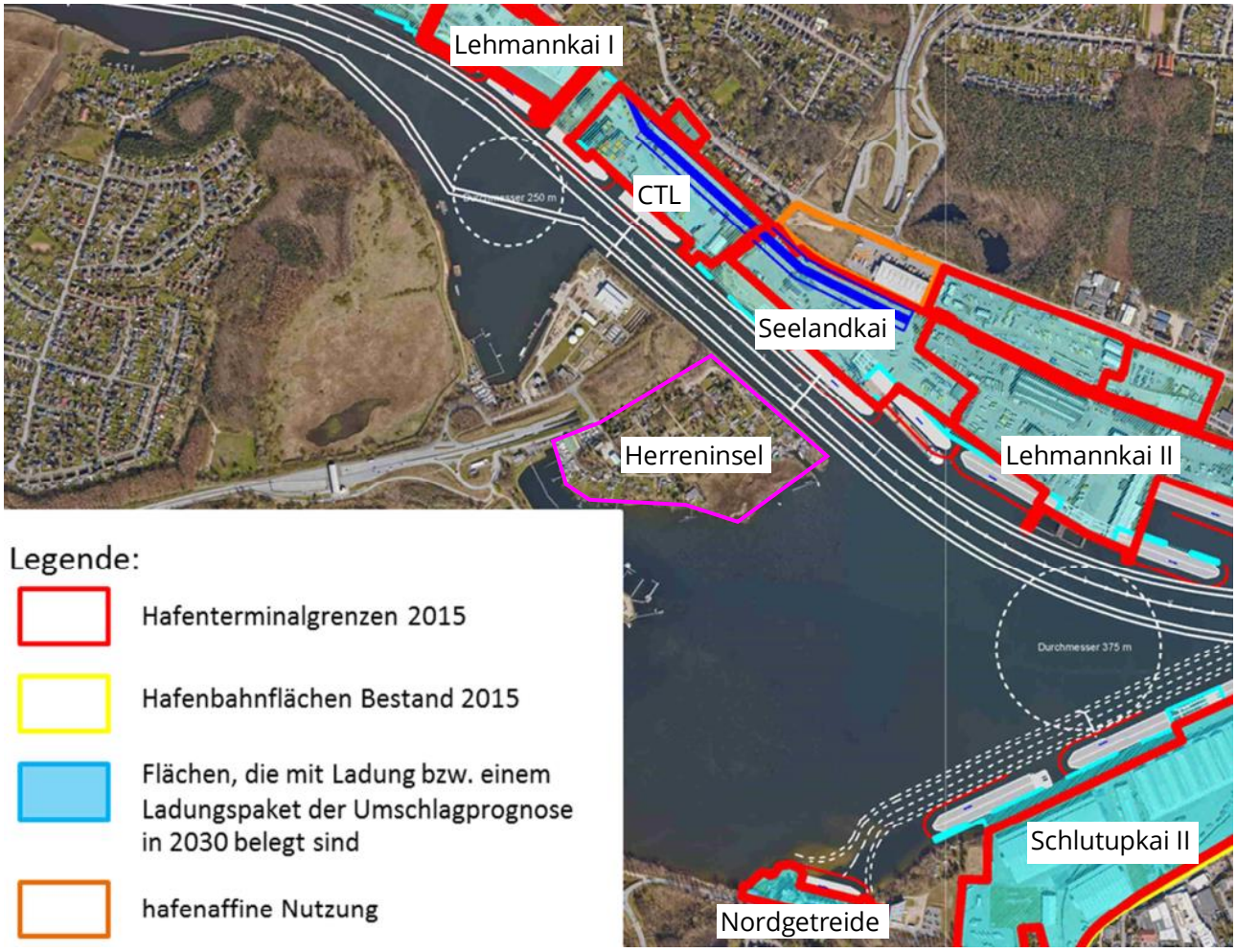


Abbildung 4 Ausschnitt Mittelhäfen, Hafenbereich Siems / Dänischburg / Schlutup, Layout Anordnungsvariante, mit Beschriftung, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: HEP Schlussbericht[2], Seite 153)

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

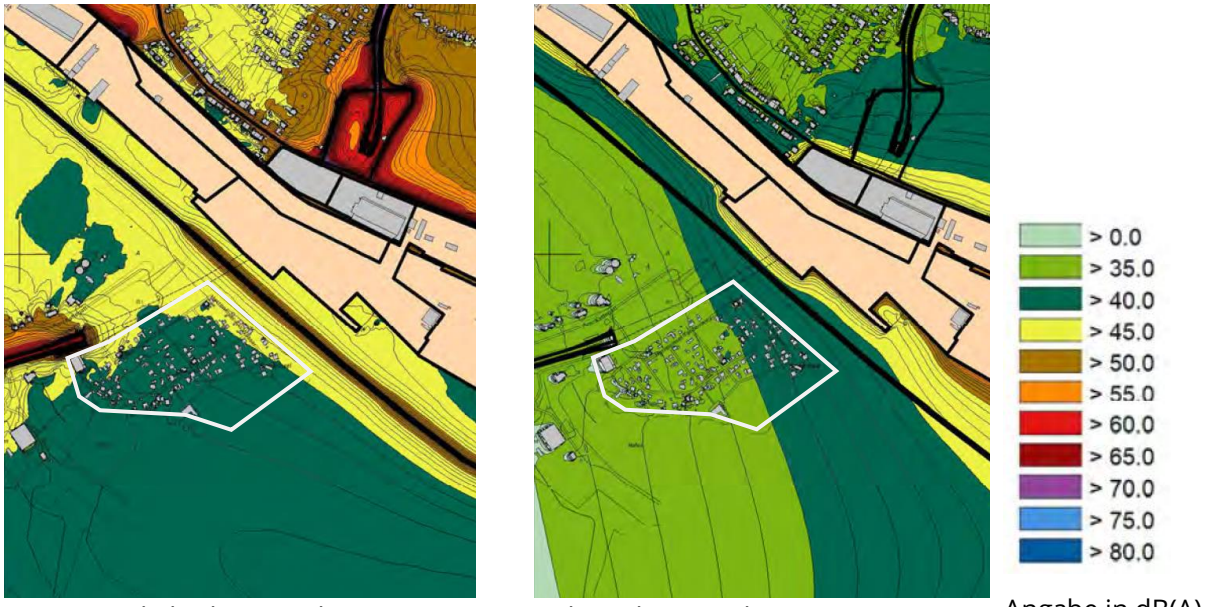
erstellt, welche den Gesamtverkehrslärm (Summe aus Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrslärm), den Anlagenlärm (Summe aus Hafen-, Industrie- und Gewerbelärm) sowie den Gesamtlärm (Summe aus Gesamtverkehrslärm und Anlagenlärm) auf Grundlage der DIN 18005 abbilden. Es wurden sämtliche rechtswirksamen 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

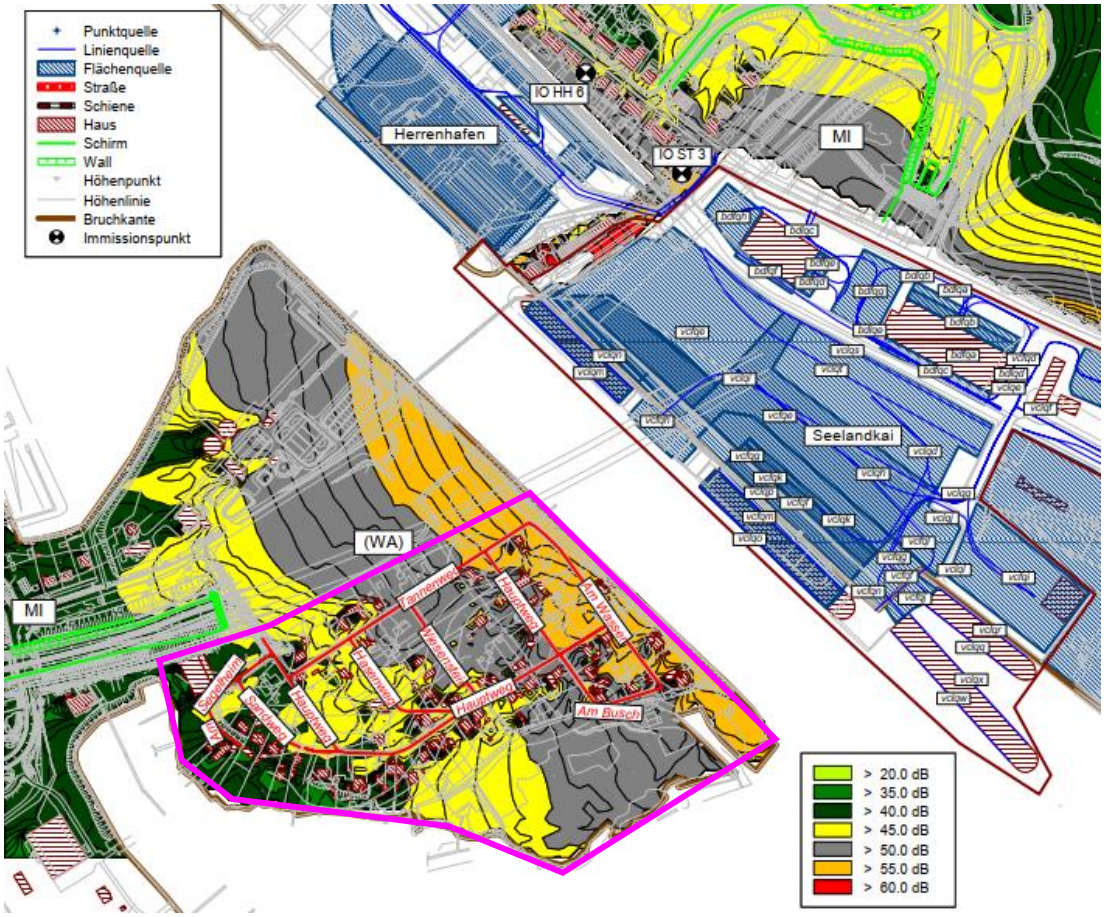


Abbildung 6 Ausschnitt Anlage 2.2 Einwirkungen aus dem nächtlichen Betrieb des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Nutzungen, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai 2009, Seite V)

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.

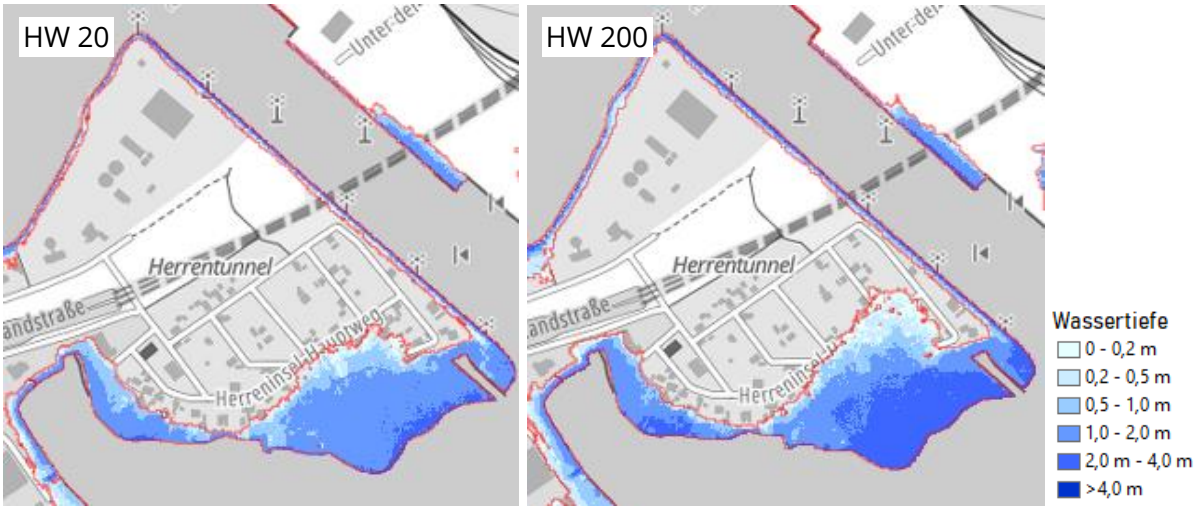


Abbildung 8 Ausschnitt Hochwassergefahrenkarte HW 20 und HW 200, Stand 2019 (Quelle: https://umweltanwendungen.schleswig-holstein.de/webauswertung/q/5HPGowaWSmg18Od8SJDRf7, bereitgestellt durch das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur)

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.

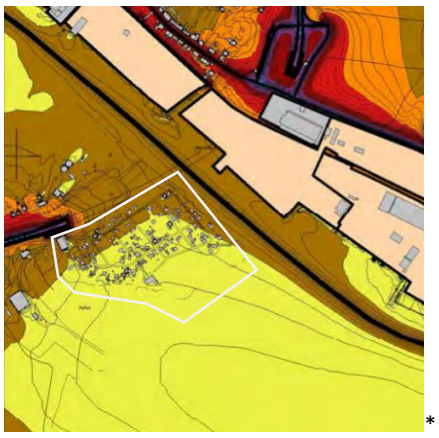
Für alternative Nutzungskonzepte liegt ein Wasserbezug auf der Hand und kann bestehende Einrichtungen wie den Sportboothafen und die Marina am Stau einbinden und damit ggf. stärken.

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.

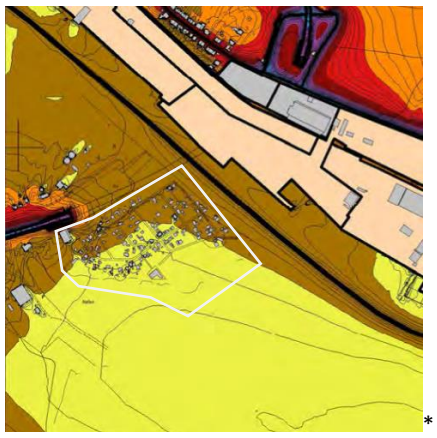
Zudem ist die Herreninsel aufgrund ihrer Lage und ihrer natürlichen Ausstattung auch optimal geeignet als Fläche für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen. Eine solche Nutzung würde zudem die Eignung der Flächen für die naturnahe Erholung stark verbessern.

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

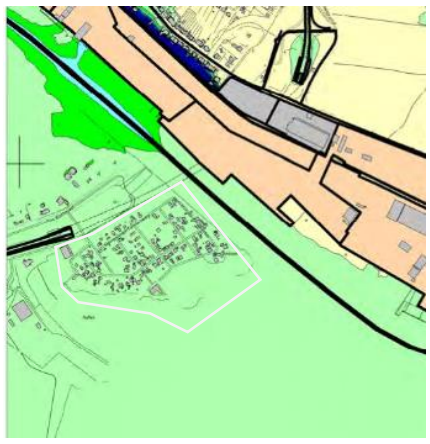
Anlage 1: Rasterlärmkarten Ausschnitt Herreninsel



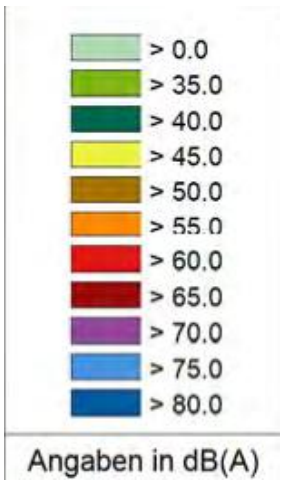
Gesamtverkehrslärm tags, Analysezustand 2015 *



Gesamtverkehrslärm tags, Prognose HEP 2030 *

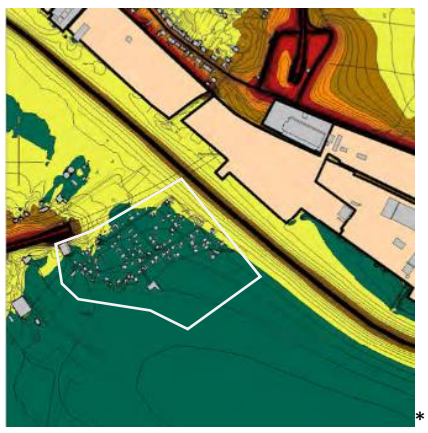


Gesamtverkehrslärm tags, Veränderungen

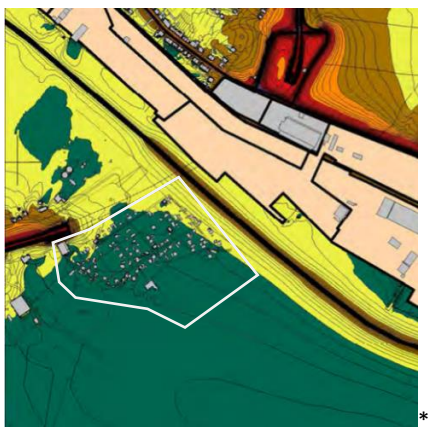


* Legende

Analysezustand + Prognose



Gesamtverkehrslärm nachts, Analysezustand 2015 *

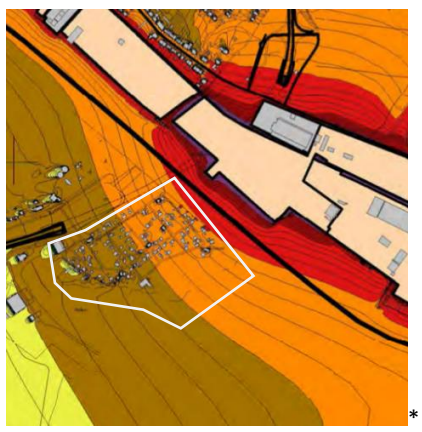


Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030 *

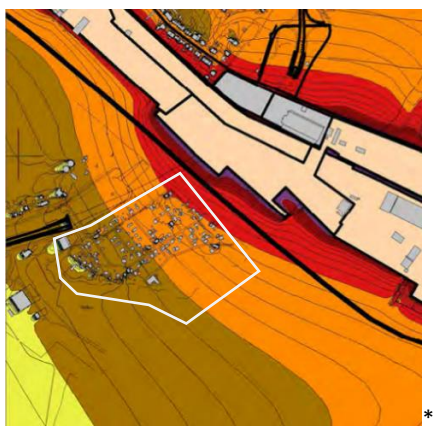
TOP 4.1



Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030



Anlagenlärm tags, Analysezustand 2015 *



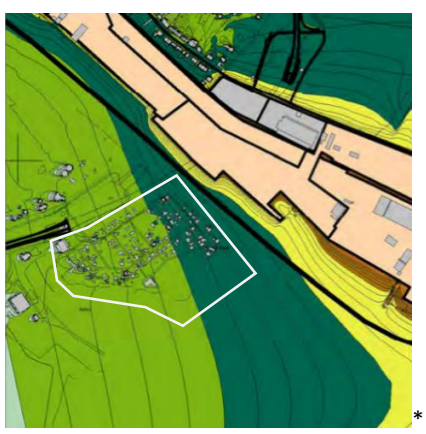
Anlagenlärm tags, Prognose HEP 2030 *



Anlagenlärm tags, Veränderungen



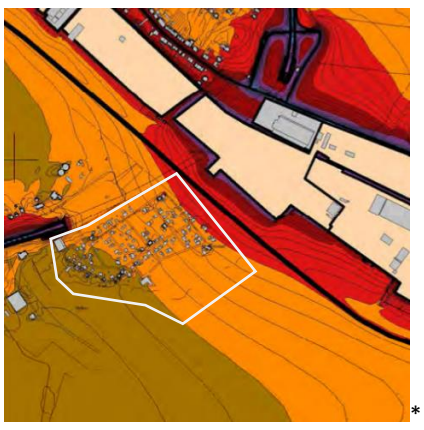
Anlagenlärm nachts, Analysezustand 2015 *



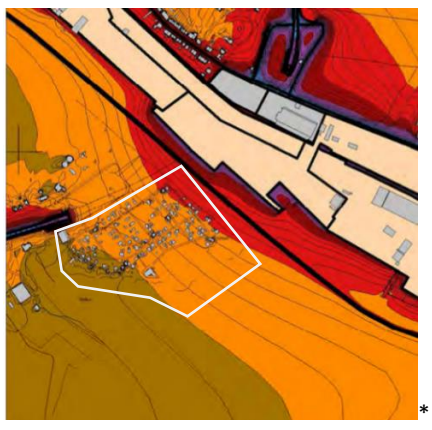
Anlagenlärm nachts, Prognose HEP 2030 *



Gesamtanlagenlärm nachts, Veränderungen



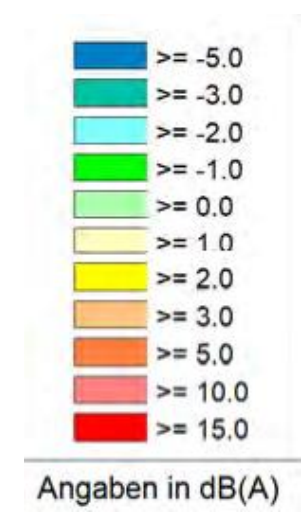
Gesamtlärm tags, Analysezustand 2015 *



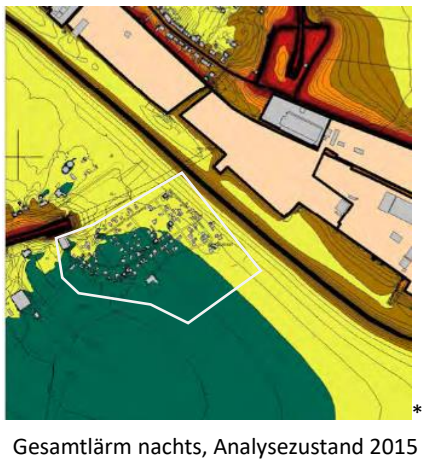
Gesamtlärm tags, Prognose 2030 *



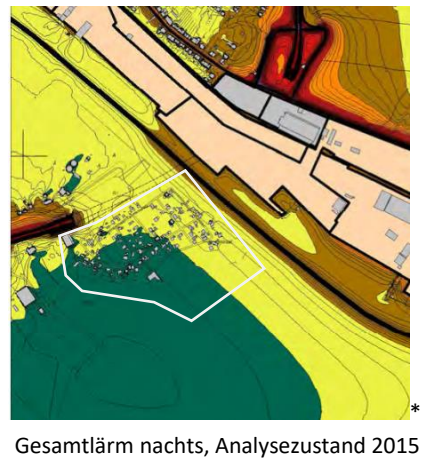
Gesamtlärm tags. Veränderungen



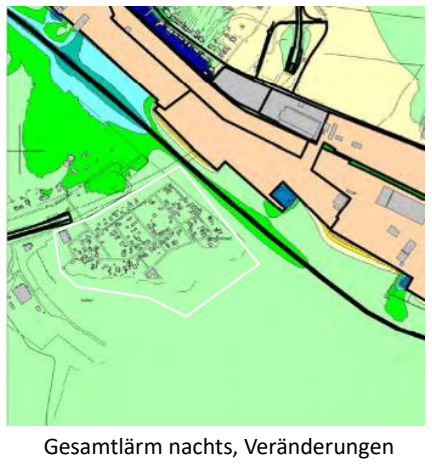
Legende Veränderungen



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/2024/13645
öffentlich

Lübeck, 16.10.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Manfred Uhlig (E-Mail: manfred.uhlig@luebeck.de Telefon: 122 - 2010)

Satzung zur Änderung der Hebesatzsatzung der Hansestadt Lübeck - Grundsteuer

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die als Anlage 1 beigefügte 10. Satzung zur Änderung der Hebesatzsatzung der Hansestadt Lübeck wird beschlossen.

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Interessen von Kindern und Jugendlichen sind nicht berührt

Die Maßnahme ist:		neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	X	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Steuerart und Rechtsstand:
Die Grundsteuer ist eine Realsteuer (auch Objektsteuer genannt) und knüpft an vorhandenen Grundbesitz an. Sie wird jährlich von der Gemeinde erhoben, auf deren Gemeindegebiet der Grundbesitz liegt. Steuerpflichtige sind die Eigentümer:innen des Grundbesitzes. Die Hansestadt Lübeck generiert mit Erhebung der Grundsteuer rund 39 Mio. EUR jährlich, die als allgemeines Deckungsmittel in den Haushalt einfließen.

Die Grundsteuer für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft wird als Grundsteuer A bezeichnet. Die Grundsteuer B wird für die übrigen Grundstücke erhoben.

Mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 10. April 2018 wurde die Unvereinbarkeit der bisherigen Grundsteuererhebung mit Art. 3 Abs. 1 des Grundgesetzes festgestellt. Diese Entscheidung führte zur Neuregelung der Grundsteuer, welche ab dem 01. Januar 2025 greift. Die Anwendung der bisherigen Normen hat das Bundesverfassungsgericht bis zum 31. Dezember 2024 befristet (Fortgeltungsanordnung). Für die Hansestadt Lübeck bedeutet dieses, dass ab 2025 rund 67.500 neue Grundsteuerbescheide zu versenden sind, und die Grundsteuer auf Grundlage des neuen Rechts erhoben wird.

Bisher wird die Grundsteuer anhand von Einheitswerten nach dem Bewertungsgesetz berechnet. Durch das Grundsteuerreformgesetz wurde die geforderte Neuregelung geschaffen. Im Dezember 2019 trat es als sogenanntes Bundesmodell in Kraft. Zugleich wurde den Ländern die Möglichkeit eingeräumt, eigene abweichende Regelungen über die Grundsteuer zu treffen (Länderöffnungsklausel). Schleswig-Holstein hat davon keinen Gebrauch gemacht, sondern setzt das Bundesmodell um.

Bundesweit wurde der gesamte Grundbesitz durch die jeweiligen Finanzämter mit der Hauptfeststellung zum 01. Januar 2022 neu bewertet und die neuen Grundsteuermessbeträge wurden durch die Finanzämter festgesetzt.

Berechnung der Grundsteuer
Die Berechnung der Grundsteuer besteht aus drei Stufen:

Grundsteuerwert x Steuermesszahl x Hebesatz = Grundsteuer

Stufe 1 Grundsteuerwert vom Finanzamt
Auf Grundlage der Daten, die alle Eigentümer:innen dem Finanzamt übermittelt haben, hat dieses den Grundsteuerwert berechnet. Der Grundsteuerwert wird durch den Grundsteuerwertbescheid festgestellt. Der Bescheid hat keine Zahlungsaufforderung enthalten. Er dient aber als Grundlage für die weiteren Berechnungsschritte.

Stufe 2. Grundsteuermessbescheid vom Finanzamt:
Der neu ermittelte Grundsteuerwert wird mit der gesetzlich festgeschriebenen Steuermesszahl multipliziert (§§ 14 und 15 Grundsteuergesetz):
- Für die Grundsteuer A wird mit der Steuermesszahl 0,55 v.T. multipliziert
- Für die Grundsteuer B wird mit der Steuermesszahl 0,31 v.T. (Wohnbebauung) bzw. 0,34 v.T. (sonstige Grundstücke) multipliziert.

Das Produkt ergibt den Grundsteuermessbetrag.

Stufe 3 Grundsteuerbescheid
Der Grundsteuermessbetrag wird mit dem von der Gemeinde festgelegten Hebesatz multipliziert und so die Höhe der Grundsteuer ermittelt. Der Grundsteuerbescheid kann damit erlassen werden.

Hebesatz
Der Hebesatz ist die maßgebliche Einflussgröße für das Grundsteueraufkommen jeder Gemeinde. Hierüber beeinflusst diese die Höhe des gesamten Grundsteueraufkommens, **in der Hansestadt Lübeck rund 39 Mio. EUR jährlich**. Im Zuge der Grundsteuerreform wurde das politische Ziel ausgegeben, dass das Gesamt-Grundsteueraufkommen reformbedingt weder steigen noch sinken soll (Aufkommensneutralität). Die Gesamtsumme aller Grundsteuermessbeträge ändert sich durch die Neubewertung der Grundstücke. Um die Aufkommensneutralität zu gewährleisten, ist es erforderlich, als Rechengröße den Hebesatz entsprechend anzupassen.

Unabhängig von der Hebesatzautonomie einer Kommune hat das Finanzministerium SH im September 2024 ein Transparenzregister veröffentlicht, in dem diejenigen Hebesätze enthalten sind, die bei Einhaltung der Aufkommensneutralität bewirken sollen, dass das Grundsteueraufkommen für die jeweilige Kommune für 2025 im Vergleich zu 2024 weder steigt noch sinkt. Das Transparenzregister ist öffentlich und kann unter dem Link www.schleswig-holstein.de/grundsteuer aufgerufen werden. Für die Hansestadt Lübeck wurden danach vom Finanzministerium SH folgende Hebesätze rechnerisch (unter Berücksichtigung vieler verschiedener Faktoren – Schleswig-Holsteinischer Landtag Umdruck 20/3424) ermittelt:

	Aktueller Hebesatz 2024	Aufkommensneutraler Hebesatz ab 01.01.2025
Grundsteuer A	400 %	**412 %**
Grundsteuer B	500 %	**575 %**

Ab 2025 können Kommunen einen Hebesatz **Grundsteuer C** erheben. Diese Grundsteuer kann für baureife, aber unbebaute Grundstücke erhoben werden. Über die Grundsteuer kann somit ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, baureife Grundstücke einer Nutzung durch Bebauung zuzuführen. Für die Einführung dieser Steuer wäre zunächst eine Kosten- und Nutzenanalyse notwendig, um die Erfolgsaussichten mit Blick auf die Lenkungsfunktion zu bewerten. Mangels geeigneter Daten zu den bisher besteuerten Grundstücken kann dazu aktuell noch keine Aussage getroffen werden. Alle Grundstücksdaten müssen neu klassifiziert und rechtssicher abgegrenzt werden, um dann eindeutig zwischen den drei Grundsteu-

erarten unterscheidbar zu sein. Die bislang vom Finanzamt erhaltenen Daten zu den Grundstücken im Lübecker Stadtgebiet enthalten diese Klassifizierung nicht, was folglich manuell in der städtischen Software nachzupflegen wäre. In Anbetracht, dass es sich bei der Grundsteuerreform um eine der größten Reformen im Steuerrecht der letzten Jahrzehnte handelt, wird zunächst das Augenmerk auf die Umsetzung des Bisherigen gelegt werden und von der Erhebung einer Grundsteuer C abgesehen. Gemäß Beschluss des Hauptausschusses vom 15.10.2024 VO/2019/08356-02 wird der Bürgermeister der Bürgerschaft bis Juni 2025 einen Bericht über die mögliche Einführung der Grundsteuer C in Lübeck vorlegen.

Bisher wurde der Hebesatz der Grundsteuer im Rahmen der Haushaltsberatung durch die Haushaltsatzung festgesetzt. Da zum Zeitpunkt zur Beschlussvorlage über die Haushaltssatzung 2025 die Veröffentlichung der Hebesätze im Transparenzregister noch nicht erfolgt war, wird nunmehr der Beschluss über die Hebesatzsatzung in dieser separaten Vorlage herbeigeführt

Fazit und Ausblick:
In Umsetzung der Grundsteuerreform wird für das Lübecker Stadtgebiet zunächst der Berechnung des Finanzministeriums SH gefolgt und die Hebesätze gemäß Transparenzregister erhoben. Neu und erstmalig für eine Steuerart erfolgt eine Datenübergabe von den Finanzverwaltungen an die Gemeinden elektronisch über das Verfahren ELSTER-Transfer. Seit 2023 sind die Mitarbeitenden aus dem Sachgebiet Grundsteuer im Bereich Haushalt und Steuerung u.a. damit beschäftigt, die übermittelten Datensätze mit denen der in der städtischen Veranlagungssoftware vorhandenen Daten abzugleichen, zu korrigieren oder anzupassen, damit zum Versand der Bescheide eine solide Datengrundlage besteht. Herausforderungen ergeben sich insbesondere durch das Mengengerüst der Daten (rd. 67.500 Objekte), die Qualität der Partnerdaten, sowie beim Import der Datensätze. Aktuell liegen der Verwaltung noch nicht alle neuen Messbeträge vom Finanzamt vor bzw. sind noch nicht systemseitig eingepflegt, sodass eine valide Vergleichsberechnung zu den im Transparenzregister veröffentlichten Hebesätzen noch nicht möglich ist. Auch werden mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgreiche Einspruchsverfahren beim Finanzamt und immer noch eingehende Messbescheide zu einer Veränderung der zur Aufkommensneutralität führenden Hebesätze führen. Die Entwicklung wird im Laufe des Jahres 2025 weiterhin begleitet, beobachtet und ggf. entsprechend angepasst. Wenn alle rd. 67.500 Steuerbescheide berechnet sind wird festgestellt, ob die nun festgelegte Hebesätze tatsächlich im Ergebnis dazu führen, dass die Hansestadt Lübeck wie im Jahr 2024 rd. 39 Mio. EUR Einnahmen erhält. Anderenfalls können die Hebesätze angepasst und somit auch nachträglich noch die Aufkommensneutralität sichergestellt werden. Bei einer derartigen Reform mit vorherigem sechzigjährigen Berechnungsmodell wäre dies nicht ungewöhnlich.

Auch wenn die Reform für die Hansestadt Lübeck in Summe aufkommensneutral umgesetzt wird, werden sich die individuellen Steuerbeträge zwangsläufig verändern, d.h. für einzelne Eigentümer wird es bedingt durch das neue Berechnungsverfahren zu einer Mehr- oder Minderbelastung kommen. Da bei diesem Berechnungsverfahren die Lage des Grundstücks eine Bedeutung spielt ist es möglich, dass privat genutzte Grundstücke eher zu einer höheren Grundsteuer kommen als gewerblich genutzte Grundstücke. Inwieweit die Kommunen diese Effekte korrigieren könnten, steht aktuell nicht fest. Auch dafür bedarf es ergänzender Datenauswertungen, die im Laufe des Jahres 2025 vorgenommen werden können.

Mit dem obigen Bericht zur Einführung einer Grundsteuer C wird auch zur Umsetzung der Grundsteuerreform insgesamt berichtet werden.

Anlagen:
10. Satzung zur Änderung der Hebesatzsatzung der Hansestadt Lübeck

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

10. Satzung zur Änderung der Hebesatzsatzung der Hansestadt Lübeck

Aufgrund des § 4 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 der Gemeindeordnung für das Land Schleswig-Holstein (GO) vom 28.2.2003 (GVOBl. 2003 Schleswig-Holstein, Seite 57), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24.05.2024 (GVOBl. Seite 404) sowie des § 25 Abs. 1 des Grundsteuergesetzes vom 07.08.1973 (BGBl. I, S. 965), zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 16.12.2022 (BGBl. I S. 2294), wird die Hebesatzsatzung der Hansestadt Lübeck vom 29.11.1983 (Lübecker Nachrichten vom 02.12.1983), zuletzt geändert durch Satzung vom 08.12.2014 (Lübecker Stadtzeitung vom 16.12.2014), nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx.xx.xxxx wie folgt geändert:

1. In § 1 Ziff. 1 a wird die Zahl 400 durch die Zahl 412 ersetzt.
2. In § 1 Ziff. 1 b wird die Zahl 500 durch die Zahl 575 ersetzt.
3. Diese Satzung tritt am 01.01.2025 in Kraft

Lübeck, den

Jan Lindenau
Bürgermeister

www. bekanntmachungen.luebeck.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13501
öffentlich

Lübeck, 02.09.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

Bearbeitung: Marina Köhn (E-Mail: marina.koehn@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 110)

Jahresabschluss des Eigenbetriebes Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2023

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.10.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Jahresabschluss des Kurbetriebes Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2023 wird gemäß Anlage festgestellt:

   Es betragen

die Bilanzsumme	14.996.290,94 EUR
die Erträge	4.621.672,68 EUR
die Aufwendungen	5.819.965,22 EUR
der Jahresverlust	**-1.198.292,54 EUR**

2. Der ausgewiesene Jahresverlust in Höhe von 1.198.292,54 EUR ist aus dem Haushalt der Hansestadt Lübeck auszugleichen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Die Jahresabschlussbesprechung fand am 29.08.2024 statt.	
Folgende Bereiche haben teilgenommen:	
Bereich 1.201.5 Beteiligungscontrolling Bereich 1.140 Rechnungsprüfungsamt Bereich 1.300 Passivbesteuerung	Es gab keine Bedenken gegen den Abschlussbericht des Wirtschaftsprüfers.

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil kein relevantes Thema.

Die Maßnahme ist:

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

Eigenbetriebsverordnung - EigVO

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (siehe Begründung)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[X] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

-

Begründung:
Finanzielle und allgemeine Auswirkungen
Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.198.292,54 EUR ist bereits durchlaufende Abschlagszahlungen in Höhe von 1.450.000,00 EUR ausgeglichen worden. Der Differenzbetrag in Höhe von 251.707,46 EUR ist an den städtischen Haushalt zurückzuzahlen. Davon wurden von Kurbetrieb bereits 200 T€ als Abschlag am 26.04.2024 an die Hansestadt Lübeck ausgezahlt.

Wirtschaftsplan 2023	Soll	**-1.450 TEUR**
tatsächlicher Verlust 2023	Ist	**-1.198 TEUR**
Auflösung Rücklage		**0 TEUR**
Saldo		**-252 TEUR**

Eigenkapitalausstattung

Stammkapital lt. Satzung		2.550 TEUR
Rücklage	"übertragene Grundstücke"	3.569 TEUR
Rücklage	"zweckgebunden"	1.421 TEUR
Rücklage	"freie / allgemeine"	143 TEUR
Bilanzverlust		-1.198 TEUR
Sonderposten	"Zuschuss Promenade"	3.942 TEUR
Eigenkapital inkl. Sonderposten 2023		**10.427 TEUR**

Bilanzsumme 2023 **14.996 TEUR**

Daraus ergibt sich eine
Eigenkapitalquote incl. Sonderposten von **69,53 %**
Eigenkapitalquote ohne Sonderposten von **43,24 %**

Anlagen:
KBT – Jahresbericht - 2023

Senatorin Pia Steinrücke

Jahresbericht 2023

des Eigenbetriebes

Kurbetrieb Travemünde

Inhaltsverzeichnis :

Jahresabschluss

- Bilanz — **Anlage I**
- Gewinn- u. Verlustrechnung — **Anlage II**
- Anhang incl. Anlagennachweis — **Anlage III**

Lagebericht — **Anlage IV**

Erfolgsübersicht — **Anlage V**

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten — **Anlage VI**

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Bilanz zum 31.12.2023

A K T I V A

	Stand 31.12.2023	Stand 31.12.2022
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	**9.667,00**	**7.330,00**
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	9.722.918,00	10.351.600,00
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	2.457.275,00	2.457.275,00
3. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu der Nr. 1 gehören	5.901,00	7.437,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	2.649,00	8.026,00
5. Betriebs- und Geschäftsausstattung	520.218,00	405.225,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	35.085,05	39.540,96
	12.744.046,05	**13.269.103,96**
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	1.400,00	1.400,00
	12.755.113,05	**13.277.833,96**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**10.250,00**	**10.250,00**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	178.570,92	192.927,55
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	15.699,43	7.953,03
3. Forderungen gegen die Hansestadt Lübeck	368.234,13	361.505,18
4. Sonstige Vermögensgegenstände	53.196,03	25.123,64
	615.700,51	**587.509,40**
III. Schecks, Kassenbestand, Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	**1.597.246,30**	**1.954.102,41**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**17.981,08**	**18.470,08**
	14.996.290,94	**15.848.165,85**

P A S S I V A

	Stand 31.12.2023	Stand 31.12.2022
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	2.550.000,00	2.550.000,00
II. Rücklagen		
Allgemeine Rücklagen	143.054,74	143.054,74
Zweckgebundene Rücklagen	4.990.636,21	4.990.636,21
	5.133.690,95	**5.133.690,95**
III. Jahresergebnis		
Bilanzverlust	-1.198.292,54	-828.494,94
Bilanzgewinn	0,00	0,00
	6.485.398,41	**6.855.196,01**
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse		
Strandpromenade / Travepromenade u.s.	**3.941.688,00**	**4.382.453,00**
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnl. Verpflichtungen	859.649,00	903.998,00
2. Steuerrückstellungen	300.000,00	300.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	224.680,00	329.420,00
	1.384.329,00	**1.533.418,00**
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.075.000,00	1.215.000,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	176.832,59	211.578,78
3. Verbindlichkeiten gg. verbundenen Unternehmen	111.726,20	87.958,52
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Lübeck	1.778.642,39	1.540.661,70
5. Sonstige Verbindlichkeiten - davon aus Steuern: EUR 11.546,86 (Vorjahr: EUR 11.915,25)	24.658,17	17.688,11
	3.166.859,35	**3.072.887,11**
E. Rechnungsabgrenzungsposten	**18.016,18**	**4.211,73**
	14.996.290,94	**15.848.165,85**

Anlage II

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2023

		2023	2022
		€	€
1.	Umsatzerlöse	4.131.703,13	4.030.135,57
2.	Sonstige betriebliche Erträge	477.783,06	399.065,81
		4.609.486,19	4.429.201,38
3.	Materialaufwand		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	396.741,04	331.743,35
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.314.940,38	1.965.336,15
		2.711.681,42	2.297.079,50
4.	Personalaufwand		
	a) Löhne und Gehälter	1.432.252,46	1.327.451,68
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	354.335,70	406.943,01
		1.786.588,16	1.734.394,69
5.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	941.582,97	812.595,13
6.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	333.019,10	355.467,09
		-1.163.385,46	-770.335,03
7.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12.186,49	1.907,15
8.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	35.069,94	39.760,07
9.	Finanzergebnis	-22.883,45	-37.852,92
10.	**Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit**	**-1.186.268,91**	**-808.187,95**
11.	Außerordentliche Aufwendungen	0,00	0,00
12.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	0,00
13.	Sonstige Steuern	12.023,63	20.306,99
14.	**Jahresverlust**	**-1.198.292,54**	**-828.494,94**
15.	Erträge aus der Auflösung der allgemeinen Rücklage	0,00	0,00
16.	**Jahresergebnis**	**-1.198.292,54**	**-828.494,94**

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Anhang für das Wirtschaftsjahr 2023

Allgemeines

Der Kurbetrieb Travemünde ist ein Eigenbetrieb der Hansestadt Lübeck mit Sitz in Lübeck - Travemünde.

Der Jahresabschluss für das Wirtschaftsjahr 2023 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie der Landesverordnung über die Eigenbetriebe der Gemeinden vom 05. Dezember 2017 (EigVO) aufgestellt.

Für den Jahresabschluss 2023 wurde das Handelsgesetzbuch in der Fassung des Bilanzrichtlinie - Umsetzungsgesetz (BilRUG) angewendet.

Die Wertansätze in der Bilanz zum 31. Dezember 2022 wurden als Saldovorträge unverändert übernommen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Gliederungen der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung und des Anlagennachweises erfolgten nach den Formblättern des § 20 ff. EigVO.

Immaterielle Vermögensgegenstände wurden entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Die Bewertung des Sachanlagevermögens erfolgte zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen. Die Abschreibungen erfolgen entsprechend der angenommenen Nutzungsdauer nach der linearen Methode. Zugänge werden zeitanteilig abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden in Übereinstimmung mit den steuerlichen Vorschriften mit Anschaffungskosten bis netto € 250 sofort abgeschrieben und als Abgang erfasst, mit Anschaffungskosten von € 250 bis € 1.000 in einem Sammelposten aktiviert und über fünf Jahre linear abgeschrieben sowie anschließend als Abgang behandelt.

Die Finanzanlagen wurden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Bei einer voraussichtlich dauernden Wertminderung am Bilanzstichtag erfolgt eine Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden gemäß § 256 Satz 2 HGB in Verbindung mit § 240 Abs. 3 HGB zum Festwert bewertet. Alle drei Jahre erfolgt eine körperliche Bestandsaufnahme und eine Neubewertung zu Anschaffungskosten bzw. den jeweils niedrigeren beizulegenden Werten bewertet, die niedrigeren beizulegenden Werte werden im Wesentlichen nach den Verhältnissen am Beschaffungsmarkt, aber unter Berücksichtigung der Einsatzmöglichkeit der Bestände ermittelt. Abwertungen für Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und verminderter Verwertbarkeit ergeben, werden in angemessenem und ausrecheichendem Umfang vorgenommen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten (in der Regel zum Nennbetrag) ausgewiesen. Auf die Forderungen waren zur Berücksichtigung von Ausfallrisiken zum Teil Einzelwertberichtigungen vorzunehmen. Für das latente Ausfallrisiko der nicht einzelwertberichtigten Forderungen wurde eine Pauschalwertberichtigung in Höhe von 1% gebildet.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten wurden zu Anschaffungskosten (in der Regel dem Nennwert) bilanziert.

Unter dem Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten wurden bereits bezahlte zukünftige Geschäftsjahre betreffende Aufwendungen aktiviert. Die Auflösung erfolgt zeitanteilig entsprechend der Fälligkeit und Laufzeit.

Die Zuschüsse des Landes zur Neugestaltung der Strandpromenade wurden in einen Sonderposten für Investitionszuschüsse eingestellt, der gemäß § 20 Abs. 3 EigVO in Verbindung mit § 40 GO - Doppik über die Abschreibungsdauer der damit finanzierten Anlagegüter linear aufgelöst wird. Ebenso wird mit den Zuschüssen für die Neugestaltung der Travepromenade und weiteren Zuschüssen zum Anlagevermögen verfahren.

Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erfolgte auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens - unter der Anwendung der Richttafeln 2018 (G) von Prof. Klaus Heubeck und nach der Projected Unit Credit Methode (PUC) - mit einem Rechnungszinssatz von 1,82 %, einem Gehaltstrend von 2,0 % sowie mit einem Rententrend von 2,25 %.

Die Abzinsung der Pensionsrückstellungen zum 31. Dezember 2023 erfolgt mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre.

Soweit für die Versorgungsberechtigen ein Beihilfeanspruch besteht, wurde die Pensionsrückstellung angemessen erhöht. Der Zuschlag beträgt 15,48 % des Rückstellungbetrages. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage der durchschnittlichen Inanspruchnahme der letzten sechs Jahre durch von der Hansestadt Lübeck versorgte Beamte und Pensionsempfänger.

Die Steuerrückstellungen wurden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Die sonstigen Rückstellungen wurden für alle erkennbaren Risiken bzw. Verpflichtungen gebildet. Die Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlichen Erfüllungsbetrags angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden grundsätzlich mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechendenden Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst. Bei der passivierten Rückstellung für Kosten der Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen wurde wegen Unwesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von einer Berücksichtigung künftiger Preissteigerungen und einer Abzinsung der Verpflichtung abgesehen.

Verbindlichkeiten wurden mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthalten Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, soweit sie Ertrag für künftige Geschäftsjahre darstellen. Die Auflösung erfolgt zeitanteilig entsprechend der Fälligkeit und Laufzeit.

Erläuterungen zur Bilanz

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagennachweis ersichtlich.

Abschreibungen auf das Anlagevermögen wurden in Höhe von T€ 942 vorgenommen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Die Forderungen gegen und die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren in voller Höhe aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Die Forderungen gegen die Hansestadt Lübeck resultieren in Höhe von T€ 18, die Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Lübeck resultieren in Höhe von T€ 329 aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Der Jahresfehlbetrag beträgt € 1.198.292,54.

Den Arbeitnehmern des Kurbetriebs wird eine Zusatzversorgung nach den Regeln im öffentlichen Dienst gewährt, die über eine öffentliche Zusatzversorgungskasse (VBL) abgewickelt wird. Die Zusatzversorgung umfasst eine Berufs- oder Erwerbsunfähigkeitsrente sowie ein Altersruhegeld und Hinterbliebenenversorgung, für die eine Wartezeit von 60 Monaten erfüllt sein muss.

Die Beiträge zur Zusatzversorgung des Bundes und der Länder (VBL) werden für alle ständig Beschäftigten des Kurbetriebes entrichtet.

Bei den Pensionsrückstellungen ergibt sich zwischen dem Ansatz nach dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz nach dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren ein Unterschiedsbetrag im laufenden Geschäftsjahr in Höhe von T€ 8, der einer Ausschüttungssperre unterliegt.

Die Rückstellungen für interne und externe Jahresabschlusskosten betragen T€ 21.

Die übrigen Sonstigen Rückstellungen in Höhe von T€ 204 beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Personalsachverhalte u. a. für Urlaub, Überstunden, Sonderzahlungen und leistungsorientierte Bezahlung (T€ 120) und Aufwandrückstellungen (84 T€).

Der Kurbetrieb Travemünde darf sich ab dem 01.01.2021 nur noch 50% der Vorsteuer auf Eingangsrechnungen für "Kurtaxleistungen" ziehen. Für eine mögliche Rückzahlung der anteiligen Vorsteuer für die Jahre 2017 bis 2020 wurde eine Rückstellung zuzüglich Verzinsung in Höhe von 320 T€ gebildet.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind mit geschäftsüblichen Eigentumsvorbehalten besichert.

Die Fristigkeiten der Verbindlichkeiten ergeben sich aus den nachfolgenden Aufstellungen:

Verbindlichkeiten	Insgesamt 2023			davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	€	€		€	€
Verbindlichkeiten gegenüber					
Kreditinstituten	1.075.000,00	140.000,00	935.000,00	348.750,00	586.250,00
aus Lieferungen und Leistungen	176.832,59	176.832,59	0,00	0,00	0,00
Hansestadt Lübeck	1.778.642,39	1.778.642,39	0,00	0,00	0,00
verbundene Unternehmen	111.726,20	111.726,20	0,00	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	24.658,17	24.658,17	0,00	0,00	0,00
	3.166.859,35	**2.231.859,35**	**935.000,00**	**348.750,00**	**586.250,00**

Im Vorjahr

Verbindlichkeiten	Insgesamt 2022			davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	€	€		€	€
Verbindlichkeiten gegenüber					
Kreditinstituten	1.215.000,00	140.000,00	1.075.000,00	413.750,00	661.250,00
aus Lieferungen und Leistungen	211.578,78	211.578,78	0,00	0,00	0,00
Hansestadt Lübeck	1.540.661,70	1.540.661,70	0,00	0,00	0,00
verbundene Unternehmen	87.958,52	87.958,52	0,00	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	17.688,11	17.688,11	0,00	0,00	0,00
	3.072.887,11	**1.997.887,11**	**1.075.000,00**	**413.750,00**	**661.250,00**

Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus sonstigen langfristigen Miet- und Dienstleistungsverträgen, die nicht in der Bilanz ausgewiesen sind, bestehen wie folgt:

	T€	davon verbundende Unternehmen T€
Fällig 2024	851	437
Fällig 2025 bis 2028	3.382	1.748
Fällig ab 2029 - jährlich -	829	437

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist in der Staffelform nach dem Gesamtkostenverfahren (§ 275 Abs. 2 HGB) aufgestellt.

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	2023	2022
	€	T€
Kurabgabe	2.526.770,76	2.592
Strandbenutzungsgebühren	152.514,95	159
Strandkorbstandgeld	44.491,90	44
Standgelder Verkaufswagen	26.836,73	26
Erbbauzinsen	88.156,26	59
Überlassung von Grundstücken	1.075.662,67	1.007
Kostenerstattungen	185.545,75	114
Übrige Umsatzerlöse	31.724,11	29
	4.131.703,13	**4.030**

Ergänzende Angaben

Das Honorar für die Abschlussprüfung beträgt T€ 7.

Der "Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde (KBT)" (Werkausschuss) setzt sich aus folgenden **ordentlichen** Mitgliedern zusammen:

	Name	Vorname	Berufsbezeichnung	bis	Monat/Jahr
Vorsitzender:	Krause	Ulrich	Rechtsanwalt	bis	06/2023
Stellvertreter:	Simon	Bernhard	Bankkaufmann i. R.	bis	06/2023
Ordentliche	Brozio	Philip	Student	bis	06/2023
Mitglieder:	Reinhardt	Peter	Personalberater	bis	06/2023
	Lengen	Dr. Marek	Lehrkraft	bis	06/2023
	Klüssendorf	Stefan	Bilanzbuchhalter	bis	06/2023
	Eymer	Dr. Burkhart	Geschäftsführer	bis	06/2023
	Prieur	Oliver	Unternehmer	bis	06/2023
	Siegenbrink	Mandy	Verwaltungsfachwirtin	bis	06/2023
	Lehrke	Lars	Bankkaufmann / Revisor	bis	06/2023
	Alt	Herwig	Unternehmensberater	bis	06/2023
	Stegemann	Heike	Bilanzbuchhalterin	bis	06/2023
	Möller	Nathalie	Immobilienkauffrau	bis	06/2023
	Hinrichs	Rüdiger	Versicherungskaufmann	bis	06/2023
	Küther	Lars	Einzelhandelskaufmann / Schauspieler	bis	06/2023
Beratende	Martens	Hans-Jürgen	Groß- und Aussenhandelskaufmann	bis	06/2023
Mitglieder:	Grädner	Anka	Freiberufliche Musiklehrerin	bis	06/2023

	Name	Vorname	Berufsbezeichnung	ab	Monat/Jahr
Vorsitzender:	Stegemann	Heike	Bilanzbuchhalterin	ab	07/2023
Stellvertreter:	Philipsen	Sibylle	Wirtschaftsprüferin	ab	07/2023
Ordentliche	Brozio	Philip	Softwareentwickler	ab	07/2023
Mitglieder:	Candan	Aydin	Selbstständig	ab	07/2023
	Ameln	Markus	Gewerkschaftssekretär	ab	07/2023
	Reinhardt	Peter	Technischer Angestellter	ab	07/2023
	Krause	Stefan	Geschäftsführer	ab	07/2023
	Simon	Bernhard	Bankkaufmann i. R.	ab	07/2023
	Puschaddel	Klaus	Personalleiter	ab	07/2023
	Tac	Hülya	Eventmanagerin	ab	07/2023
	Flasbarth	Dr. Axel	Diplom Volkswirt	ab	07/2023
	Kleyer	André	Informatiker	ab	07/2023
	Schwarz	Barbara Monika	Pädagogin und Volljuristin	ab	07/2023
	Alt	Herwig	Unternehmensberater	ab	07/2023
	Schulte-Ostermann	Juleka	Erziehungswissenschaftlerin	ab	07/2023

Nachtragsbericht

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, die noch das Geschäftsjahr 2023 betreffen würden.

Behandlung des Jahresfehlbetrages

Der Kurdirektor schlägt der Bürgerschaft vor, den Jahresfehlbetrag in Höhe von € 1.198.292,54 mit der von der Hansestadt Lübeck in 2023 unterjährig getätigten Verlustzuweisung in Höhe von insgesamt € 1.450.000,-- zu verrechnen.

Die Überzahlung in Höhe von € 251.707,46 ist an den städtischen Haushalt zurück zu zahlen.

Personalstatistik

Beim Kurbetrieb waren, im Wirtschaftsjahr 2023 durchschnittlich nach Vollkräften bemessen, 30 Personen beschäftigt (Vorjahr 30).

Verwaltung:	9
Technik:	21
	30

Darüber hinaus beschäftigt der Kurbetrieb Travemünde wie im Vorjahr zum 31. Dezember 2023 1 Auszubildende.

Werkleiter (= ausgeübter Beruf) **war im Jahre 2023:**
Herr Uwe Kirchhoff (Kurdirektor)

Für Herrn Kirchhoff wurden nachfolgende Bezüge gewährt:

	TEUR
Gehalt	104
geldwerter Vorteil	8
	112

Lübeck - Travemünde, den 28. März 2024



Uwe Kirchhoff
Kurdirektor

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck-Travemünde

Anlagennachweis 2023

Bezeichnung	Anschaffungswerte					Abschreibungen				31.12.2023	31.12.2022	Kennzahlen	
	Anfangsbestand 1.1.2023	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endbestand 31.12.2023	Anfangsbestand 1.1.2023	Zugang	Abgang	Endbestand 31.12.2023	Restbuchuchwerte		Durchschnitt-licher Abschrei-bungssatz	Durchschnitt-licher Restbuchwert
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	v.H.	v.H.
Kurtaxleistung													
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	17.861.363,05	0,00	0,00	13.227,30	17.874.590,35	8.537.888,05	676.272,30	0,00	9.214.160,35	8.660.430,00	9.323.475,00	3,8	48,5
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	2.347.993,00	0,00	0,00	0,00	2.347.993,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.347.993,00	2.347.993,00	0,0	100,0
4. Bauten auf fremden Grundstücken die nicht zu der Nummer 1 und 2 gehören	319.619,88	0,00	0,00	0,00	319.619,88	312.182,88	1.536,00	0,00	313.718,88	5.901,00	7.437,00	0,5	1,8
5. Maschinen und maschinelle Anlagen	59.493,87	0,00	0,00	0,00	59.493,87	51.467,87	5.377,00	0,00	56.844,87	2.649,00	8.026,00	9,0	4,5
6. Betriebs- u. Geschäftsausstattung	3.155.118,55	229.101,93	2.121,56	0,00	3.382.098,92	2.839.945,55	112.284,93	2.120,56	2.950.109,92	431.989,00	315.173,00	3,3	12,8
7. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.540,96	4.296,01	0,00	-13.227,30	30.609,67	0,00	0,00	0,00	0,00	30.609,67	39.540,96	0,0	0,0
	23.783.129,31	**233.397,94**	**2.121,56**	**0,00**	**24.014.405,69**	**11.741.484,35**	**795.470,23**	**2.120,56**	**12.534.834,02**	**11.479.571,67**	**12.041.644,96**	**3,3**	**47,8**
Nebengeschäfte													
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	1.577.570,20	131.675,82	0,00	0,00	1.709.246,02	549.445,20	97.312,82	0,00	646.758,02	1.062.488,00	1.028.125,00	5,7	62,2
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	109.282,00	0,00	0,00	0,00	109.282,00	0,00	0,00	0,00	0,00	109.282,00	109.282,00	0,0	100,0
3. Betriebs- u. Geschäftsausstattung	40.029,24	4.475,38	0,00	0,00	44.504,62	19.985,24	3.207,00	0,00	23.192,24	21.312,38	20.044,00	7,2	47,9
	1.726.881,44	**136.151,20**	**0,00**	**0,00**	**1.863.032,64**	**569.430,44**	**100.519,82**	**0,00**	**669.950,26**	**1.193.082,38**	**1.157.451,00**	**5,4**	**64,0**
Gemeinsame Anlagen													
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	110.403,85	7.957,50	0,00	0,00	118.361,35	103.073,85	5.620,50	0,00	108.694,35	9.667,00	7.330,00	4,7	8,2
2. Betriebs- u. Geschäftsausstattung	412.688,64	41.356,42	10.430,93	0,00	443.614,13	342.680,64	39.972,42	10.430,93	372.222,13	71.392,00	70.008,00	9,0	16,1
	523.092,49	**49.313,92**	**10.430,93**	**0,00**	**561.975,48**	**445.754,49**	**45.592,92**	**10.430,93**	**480.916,48**	**81.059,00**	**77.338,00**	**8,1**	**14,4**
Finanzanlagen													
Anteile an verb. Unternehmen	1.400,00	0,00	0,00	0,00	1.400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.400,00	1.400,00	0,0	100,0
	1.400,00	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.400,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.400,00**	**1.400,00**	**0,0**	**100,0**
Insgesamt:	**26.034.503,24**	**418.863,06**	**12.552,49**	**0,00**	**26.440.813,81**	**12.756.669,28**	**941.582,97**	**12.551,49**	**13.685.700,76**	**12.755.113,05**	**13.277.833,96**	**3,6**	**48,2**

Kurbetrieb Travemünde
Lagebericht zum 31.12.2023
Lübeck-Travemünde

Gliederung:

1. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen
2. Ertragslage
3. Finanzlage
4. Vermögenslage
5. Chancen- und Risikobericht
6. Prognosebericht

1. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

a) Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das Jahr 2023 war für den Fremdenverkehr in Travemünde erfolgreich.

Das Gästeaufkommen in Travemünde, die Übernachtungszahlen und die Einnahmen bei der Kurabgabe hielten sich auf dem Vorjahresniveau.

Für den Umsatz an Strandkarten konnte der Kurbetrieb Travemünde wetterbedingt ein Ergebnis von 153 T€ (Plan: 120 T€) erzielen.

b) Geschäftsgrundlagen und Geschäftsverlauf

Der Kurbetrieb Travemünde umfasst folgende Aufgabengebiete:

Kurtaxleistungen (Strand, Promenaden, Grünanlagen)
Grundstücksverwaltung (Vermietung und Verpachtung)

Die Kurtaxleistungen werden durch Strandbenutzungsgebühren am Kurstrand auf der Stadtseite und auf dem Priwall - Strand, durch Kurabgaben der Übernachtungsgäste, Strandkorbstandgelder und Standgelder für Verkaufswagen und die Promenadenbenutzung entgolten.

Über die Überlassung von Grundstücken bestehen neben rund 50 langfristigen Miet- oder Pachtverträgen auch Erbbaurechtsverträge und diverse Saisonverträge. Die Grundstücksverwaltung umfasst weiter die Gestellung von Parkplätzen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze erfolgt durch die KWL GmbH, Lübeck.

Der Geschäftsverlauf 2023 verlief besser erwartet. Nach dem vorgelegten und genehmigten Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2023 plante der Kurbetrieb ein negatives Ergebnis in Höhe von T€ 1.450. Das Geschäftsjahr 2023 endet nur mit einem Verlust in Höhe von T€ 1.198. Die Witterung in der Sommersaison bescherte dem Kurbetrieb Travemünde Mehreinnahmen (T€ 33) bei der Strandbenutzungsgebühr. Bei der Kurabgabe konnten Mehreinnahmen in Höhe von T€ 427 (jeweils gegenüber den Planwerten) verzeichnet werden.

c) Personalentwicklung

Im Geschäftsjahr 2023 beschäftigte der Kurbetrieb im Durchschnitt 31 (Vorjahr: 31) Personen inkl. 1 Auszubildenden zum 31. Dezember 2023.

Im Jahr 2023 gab es keine Tariferhöhung. Dafür wurde ein steuer- und sozialabgabenfreies Inflationsausgleichsgeld in Höhe von 3.000 Euro ausgezahlt. Die Auszahlung erfolgte im Juni 2023 mit einem Betrag von 1.240 Euro und ab Juli 2023 bis Februar 2024 mit monatlichen Zahlungen in Höhe von 220 Euro. Auszubildende erhielten im Juni 2023 eine Auszahlung von 620 Euro und ab Juli 2023 bis Februar 2024 monatliche Zahlungen in Höhe von 110 Euro.

Das Volumen für das Leistungsentgelt beträgt unverändert 2,00 %.

Die Auflösung der Pensionsrückstellungen für die Beamten beträgt 15 T€, die Auflösung der Beihilferückstellung beträgt 4 T€.

Entwicklung des Personalaufwands:

	2023				**2022**			
	Gesamt **T€**	Bezüge T€	Soziale Abgaben T€	Altersver-sorgung Unter-stützung T€	Gesamt **T€**	Bezüge T€	Soziale Abgaben T€	Altersver-sorgung Unter-stützung T€
Beschäftigte	**1.778**	1.432	274	72	**1.669**	1.327	259	83
Beamte	**0**			0	**57**	0		57
Unfallkasse	**8**		8		**8**		8	
Altersteilzeit	**0**				**0**			
	1.786	1.432	282	72	**1.734**	1.327	267	140

d) Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse entwickelten sich wie folgt:

	2023	**2022**
	€	**T€**
Kurabgabe	2.526.770,76	2.592
Strandbenutzungsgebühren	152.514,95	159
Strandkorbstandgeld	44.491,90	44
Standgelder Verkaufswagen	26.836,73	26
Erbbauzinsen	88.156,26	59
Überlassung von Grundstücken	1.075.662,67	1.007
Kostenerstattungen	185.545,75	114
Übrige Umsatzerlöse	31.724,11	29
	4.131.703,13	**4.030**

Kurbetrieb Travemünde

2. Ertragslage

Aus der Erfolgsübersicht ergibt sich eine Unterdeckung für den Bereich Kurtaxleistungen in Höhe von T€ -1.736 (Vj. T€ -1.287) und eine Überdeckung für den Bereich Grundstücksverwaltung in Höhe von T€ 126 (Vj. T€ 121). Die Kosten für die Verwaltung (T€ 871) wurden im Verhältnis 70 : 30 auf die Bereiche Kurtaxleistungen und Grundstücksverwaltung verteilt.

Die Personalgestellung wurde per 31.03.2022 beendet, die bis dahin gebuchten Urlaubsrückstellungen wurden storniert und gutgeschrieben.

	2023				2022			
Bereiche / Aufwendungen	**Gesamt** T€	**Kurtax-leitstung** T€	**Grund-stücks-verwaltung** T€	**Perso-nal-gestel-lung** T€	**Gesamt** T€	**Kurtax-leitstung** T€	**Grund-stücks-verwaltung** T€	**Perso-nal-gestel-lung** T€
Materialaufwand	2.712	2.290	422	0	2.297	1.938	359	0
Personalaufwand	1.786	1.479	307	0	1.734	1.441	300	-7
Abschreibungen	942	834	108	0	813	722	91	0
Zinsaufwand	35	30	5	0	40	34	6	0
sonst.betr. Aufwand inkl. Steuern	345	270	75	0	375	298	77	0
Aufwendungen	**5.820**	**4.903**	**917**	**0**	**5.259**	**4.433**	**833**	**-7**
Erträge lt. GuV	**4.210**	**3.167**	**1.043**	**0**	**4.093**	**3.146**	**954**	**-7**
Betriebsergebnis	**-1.610**	**-1.736**	**126**	**0**	**-1.166**	**-1.287**	**121**	**0**
Finanzerträge	12				2			
außerordentl. Ergebnis	400				336			
Steuern auf Gewinn	0				0			
Jahresergebnis	**-1.198**				**-828**			

Das außerordentliche Ergebnis betrifft die Auflösung der Sonderposten (Zuschüsse Strandpromenade und Travepromenade). Das Jahresergebnis 2023 entspricht der normalen Geschäftstätigkeit des Kurbetriebes Travemünde inclusive der 50% nicht mehr abzugsfähige Vorsteuer auf Kurtaxleistungen, die dann den Aufwand erhöht.

Ergebnisausgleich

Der Verlust 2023 in Höhe von 1.198 T€ soll gemäß des Ergebnisverwendungsvorschlags mit der von der Hansestadt Lübeck im Jahr 2023 unterjährig getätigten Verlustzuweisungen in Höhe von insgesamt 1.450 T€ verrechnet werden. Die Differenz in Höhe von 252 T€ wird an den städtischen Haushalt zurückgezahlt.

Kurbetrieb Travemünde

3. Finanzlage

Die Entwicklung der kurzfristigen Liquidität (ohne Verrechnungen mit der Hansestadt Lübeck) sowie der Saldo der Verrechnungen mit der Hansestadt Lübeck stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2023 T€	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
Flüssige Mittel	1.597	1.954	747
Kurzfristige Forderungen und Rechnungsabgrenzungsposten	266	244	402
Vorräte	10	10	7
kurzfristige realisierbare Vermögenswerte	1.873	2.208	1.156
Darlehn, Tilgung bis zu einem Jahr	140	140	140
übrige kurzfristige Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten	332	322	191
Liquiditätsüberdeckung	1.401	1.746	825
Saldo Verrechnung Hansestadt Lübeck	-1.411	-1.179	-1.817

4. Vermögenslage

Hinsichtlich des Anlagevermögens verweisen wir auf den Anlagennachweis am Ende des Anhangs.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 179 T€.

Aus dem Jahresabschluss ergibt sich folgende Vermögenslage und Gesamtkapitalstruktur:

	31.12.2023	%	31.12.2022	%	Veränderung
Aktiva	T€		T€		T€
Anlagevermögen	12.755	85,1	13.278	83,8	-523
Forderungen gegen die Hansestadt Lübeck	368	2,5	362	2,3	6
übriges Umlaufvermögen u. Abgrenzung	1.873	12,4	2.208	13,9	-335
Gesamtvermögen	14.996	100,0	15.848	100,0	-852

	31.12.2023	%	31.12.2022	%	Veränderung
Passiva	T€		T€		T€
Eigenkapital	6.485	43,3	6.855	43,2	-370
Sonderposten	3.941	26,3	4.382	27,7	-441
mittel- u. langfristiges Fremdkapital					
Rückstellungen (langfr.)	861	5,7	906	5,7	-45
Darlehen (langfr.)	935	6,2	1.075	6,8	-140
kurzfristiges Fremdkapital und Verbindlichkeiten gegenüber die Hansestadt Lübeck	1.779	11,9	1.541	9,7	238
Rückstellungen (sonst. - kurzfr.)	523	3,5	627	4,0	-104
Kurzf. Verb. gg. Kreditinstituten	140	0,9	140	0,9	0
Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	332	2,2	322	2,0	10
Gesamtkapital	14.996	100,0	15.848	100,0	-852

Kurbetrieb Travemünde

Die Struktur und Veränderung des Eigenkapitals stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2023 T€	%	31.12.2022 T€	%	Veränderung T€
Stammkapital	2.550	39,3	2.550	37,2	0
Allgemeine Rücklage	143	2,2	143	2,1	0
Zweckgebundene Rücklage aus Vermögensübertragungen u. Zuschüssen	4.991	77,0	4.991	72,8	0
Bilanzverlust	-1.199	-18,5	-829	-12,1	-370
	6.485	100,0	6.855	100,0	-370

Der Jahresverlust in Höhe von EUR 1.198.292,54 soll mit der von der Hansestadt Lübeck in 2023 unterjährig getätigten Verlustzuweisung in Höhe von EUR 1.450.000,00 verrechnet werden.

Der Differenzbetrag in Höhe von EUR 251.707,46 wird an den städtischen Haushalt zurückgezahlt.

Die Anlagendeckung ergibt sich wie folgt:

	31.12.2023 T€	31.12.2022 T€
Anlagevermögen	12.755	13.278
Eigenkapital	6.485	6.855
Sonderposten	3.941	4.382
Deckungslücke (+) / Überdeckung (-)	2.329	2.041
Langfristiges Fremdkapital	1.800	1.986
Finanzierungslücke (+) / Überdeckung (-)	529	55

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lageberichtes beurteilen wir unsere wirtschaftliche Lage (Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) insgesamt als zufriedenstellend.

Für das Jahr 2024 sind Neu - Investitionen in Höhe von T€ 1.935 vorgesehen, die Finanzierung der Investitionen soll durch eigene Mittel und Kreditaufmahmen erfolgen.

5. Chancen- und Risikobericht

a) Risikomanagement

Das Risikomanagement in dem Kurbetrieb beschränkt sich auf die für Einrichtungen unserer Größenordnung üblichen und erforderlichen Regularien. Dazu gehört vor allem die Förderung des Chancen- und Risikobewusstseins unserer Mitarbeiter. Durch den bewussten und kontrollierten Umgang mit Risiken lässt sich das Unternehmen auf nachhaltiges Wachstum ausrichten, können Chancen genutzt und Wettbewerbsvorteile realisiert werden.

Unser Risikomanagement hilft, Risiken möglichst zu vermeiden, zumindest aber frühzeitig zu erkennen und daraus resultierende Gefahren für das Unternehmen abzuwenden. Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs-, und Berichterstattungsprozesses.

Wir überwachen laufend die Abwicklung des Wirtschaftsplans und die Entwicklung der Besucherzahlen im Zuständigkeitsbereich des Kurbetriebes Travemünde.

Dem Aufgabenspektrum eines Kurbetriebes entsprechend haben Funktionsfähigkeit, Sauberkeit und ansprechende Gestaltung unserer Einrichtungen höchste Priorität. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind verpflichtet, ständig für die Einhaltung dieser Ziele zu sorgen. Dazu werden die Einsatzpläne unserer Mitarbeiter im Außendienst flexibel an den witterungsbedingten Erfordernissen orientiert gestaltet. Mit externen Unternehmen sind Rahmenvereinbarungen über Notfalleinsätze, wie z. B. die Seetangentsorgung, getroffen.

Interne Prozesse wie die Ablauforganisation und Kommunikation finden größte Beachtung und stehen unter ständiger Kontrolle. Personalstruktur und –qualifikation sind ausschlaggebend.

Hauptaufgabe des geführten Risikofrühwarnsystems ist, die Zahlungsfähigkeit des Kurbetriebes zu sichern. Dazu wird der Finanzsektor laufend analysiert.

Risiken bei Miet- und Nutzungsverträgen bestehen nicht, da die Mieten auch künftig für Jahre festgelegt sind und der Ausgleich der Forderungen laufend überwacht wird. Für die Saisonmietverträge bestehen i. d. R. feste Kundenbindungen.

b) sonstige Risiken

Nachfolgend werden Risiken beschrieben, die nachteilige Auswirkungen auf unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben können. Da ein Teil der Risiken außerhalb unseres Einflussbereichs liegt, kann auch ein funktionierendes Risikomanagement nicht garantieren, dass alle Risiken ausgeschaltet sind. Insoweit können sich Entwicklungen ergeben, die von unserer Planung abweichen.

Der Kurbetrieb unterliegt den allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Chancen und Risiken in der Tourismusbranche, die ihren Ausdruck insbesondere in den Besucherzahlen finden.

Investitionsprojekte sind aufgrund ihrer Zukunftsorientierung für die Sicherung der Einnahmen des Kurbetriebes notwendig, aber auch mit komplexen Risiken, u.a. hinsichtlich der Durchführung behaftet. Diese Risiken werden durch festgelegte Abläufe und Verfahren innerhalb solcher Projekte gesteuert und reduziert.

Risiken aus Investitionstätigkeiten sind derzeit nicht erkennbar.

Informationstechnischen Risiken begegnen wir mit regelmäßigen Investitionen in moderne Hard- und Software. Mit Hilfe moderner Security-Lösungen schützen wir unsere Daten und unsere Infrastruktur vor ungewollten Zugriffen. Derzeit sind keine IT-relevanten Risiken in unserem Unternehmen erkennbar.

Für das Wachstum und die weitere Entwicklung des Kurbetriebes sind die Mitarbeiter eine wichtige Ressource. Die wesentlichen Risiken im Personalbereich ergeben sich durch die Fluktuation von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen sowie bei der Personalbeschaffung und -entwicklung von Fach- und Führungskräften. Wir begrenzen diese Risiken durch die Schaffung motivierender Arbeitsbedingungen, intensive Qualifizierungsangebote und Weiterbildungsmöglichkeiten.

Die geplante Teil - Stilllegung des Parkplatzes Leuchtenfeld könnte einnahmeseitig den Kurbetrieb zukünftig vor erhebliche finanzielle Probleme stellen, für die rechtzeitig neue Einnahmequellen zu gestalten sind, wie z. B. der Wohnmobilparkplatz an der Travemünder Landstraße und die Erweiterung des Wohnmobilparkplatzes auf dem Kowitzberg. Mit dem bestehenden "Wohnmobilparkplätzen Kowitzberg I und Kowitzberg II" und dem "Wohnmobilparkplatz Travemünder Landstraße" konnte der Kurbetrieb Travemünde im Wirtschaftsjahr 2023 Kurabgaben in Höhe von 89 T€/netto sowie Parkentgelte in Höhe von 201 T€/netto generieren.

Vor dem Hintergrund, dass sich die Aufenthaltsqualität und die Infrastruktur auf dem Priwall, der auf der Stadtseite kaum noch nachsteht, wurde die Kurabgabe insgesamt ab dem 01.01.2021 von 2,80 Euro auf 3,00 Euro in der Hauptsaison und in der Nebensaison von 1,40 Euro auf 1,60 Euro erhöht.

Die Erhöhung der Parkentgelte auf den Wohnmobilparkplätzen erfolgt zum 01.01.2024. Die Parkentgelte werden in der Nebensaison von 8,- Euro auf 12,- Euro erhöht und in der Saison werden die Parkentgelte von 12,- Euro auf 18,- Euro angehoben.

Für 2024 ist auch eine Erhöhung der Parkentgelte auf den Parkplätzen Leuchtenfeld, Mövenstein und Backbord geplant. Das Tagesticket soll von 4,- Euro auf 6,- Euro angehoben werden. Hierfür wäre die Parkgebührensatzung der Hansestadt Lübeck zu ändern.

Als weiteres Risiko wäre die Energie - Krise zu nennen.

Weitere sonstige Risiken sind derzeit nicht erkennbar.

Gegenüber der letzten Berichterstattung haben sich keine wesentlichen Änderungen der Risikolage ergeben. Auf Basis der derzeit verfügbaren Informationen bestehen nach unserer Einschätzung gegenwärtig und in absehbarer Zeit für das Unternehmen keine wesentlichen Einzelrisiken. Auch die Gesamtsumme der Risiken sowie Risiko-Kombinationen gefährden nicht den Fortbestand des Unternehmens.

Unser implementiertes Risikomanagementsystem stellt sicher, dass Chancen und Risiken frühzeitig erkannt und adressiert werden. Für die typischen Geschäftsrisiken, deren Eintritt einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zur Folge haben könnte, ist Vorsorge getroffen.

c) Chancenbericht

Aus regelmäßigen Zuflüssen aus Kurabgaben und dem Vermietungs- und Verwaltungsgeschäft ergibt sich, dass akute Liquiditätsrisiken nicht zu erwarten sind.

Einem möglichen Besucherrückgang begegnen wir durch die Mitwirkung an der Bauplanung und der Unterstützung privater Investoren bei der Schaffung zusätzlicher Übernachtungsmöglichkeiten sowie der Anhebung der Attraktivität des Stadtteiles durch zusätzliche Freizeitangebote und Kureinrichtungen sowie Baumaßnahmen, wie z. B. der Neugestaltung der Travepromenade.

Es kann auch weiter von einer Ausweitung der Übernachtungskapazitäten ausgegangen werden.

6. Prognosebericht

Im Jahr 2023 sind die Übernachtungen, im Vergleich 2023 = 1.135.235 zu 2022 = 1.173.546, bei den Vermietern (ab 10 Betten) in Travemünde gemäß Statistik des Statistischen Landesamtes um rund 3,3 % gesunken. Die Kurabgabe, die der Kurbetrieb Travemünde insgesamt für die gewerblichen und privaten Vermieter vereinnahmt hat, ist um ca. 2,5 % im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Obwohl die touristische Nachfrage nicht ganz an das Rekordergebnis von 2022 heranreicht, kann man von einem sehr guten Geschäftsverlauf sprechen. Die die Aufenthaltsqualität negativ beeinträchtigenden Nebenwirkungen eines enormen Besucherandranges, so wie in 2022, waren in 2023 nicht zu verzeichnen. Die strategische Zielsetzung Qualität vor Quantität in allen touristischen Angebotsfeldern, wie im TEK 2030 beschlossen, bildet für eine nachhaltige Tourismusentwicklung die Grundlage.

Die Aufenthaltsdauer der Gäste in Travemünde ist mit ca. 3,7 Tagen im Vergleich zu anderen Destinationen aber noch relativ kurz. Damit gehört Travemünde zu den Kurzreisedestinationen. Das Wellnessangebot sowie der Tagungs- und Geschäftsreiseverkehr sind traditionelle Reisetätigkeiten mit geringer Aufenthaltsdauer.

Durch sein konsequentes wirtschaftliches und nachhaltiges Handeln hat der Kurbetrieb auch in diesem Jahr die ehrgeizigen finanziellen Ziele, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Pandemie, der Energie - Krise und der um 50% veränderten Vorsteuerabzugsfähigkeit für Investitionen und Kurtaxleistungen erreichen können.

Nach dem vorgelegten und genehmigten Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2024 plant der Kurbetrieb Erträge in Höhe von T€ 4.413 und Aufwendungen in Höhe von T€ 6.188, so dass sich ein negatives Ergebnis in Höhe von T€ 1.775 ergeben soll. Dieser Betrag soll durch eine Verlustzuweisung von der Hansestadt Lübeck ausgeglichen werden.

Der Kurbetrieb wird bei unveränderter Ausrichtung der Geschäfte voraussichtlich auch zukünftig auf jährliche Zuschüsse zum Verlustausgleich angewiesen sein.

Lübeck - Travemünde, den 28.03.2024



Uwe Kirchhoff
Kurdirektor

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Erfolgsübersicht 2023 gemäß § 21 EigVO (Formblatt 5)

Aufwendungen nach Bereichen nach Aufwandsarten	Betrag insgesamt €	Allgemeine Verwaltung €	Betriebszweige Kurtax-leistungen €	Betriebszweige sonstige Neben-geschäfte €
1. Materialaufwand	2.711.681,42	81.591,94	2.233.203,67	396.885,81
2. Löhne und Gehälter	1.432.252,46	445.935,34	874.374,51	111.942,61
3. Soziale Abgaben und Aufw. für Unterstützung	282.369,61	85.402,39	174.292,93	22.674,29
4. Aufwendungen für Altersversorgung	71.966,09	23.734,77	42.382,99	5.848,33
5. Abschreibungen	941.582,97	24.515,48	816.314,77	100.752,72
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	35.069,94	18.562,00	16.507,94	0,00
7. Steuern (soweit nicht in Zeile 17 auszuweisen)	12.023,63	399,72	8.915,77	2.708,14
8. Andere betriebliche Aufwendungen	333.019,10	191.041,37	127.408,66	14.569,07
9. Summe 1 - 8	**5.819.965,22**	871.183,01	4.293.401,24	655.380,97
10. Umlagen der Spalte 3				
Zurechnung	871.183,01	0,00	609.828,11	261.354,90
Abgabe	-871.183,01	871.183,01	0,00	0,00
11. Aufwendungen 1 - 10	**5.819.965,22**	0,00	4.903.229,35	916.735,87
12. Betriebserträge				
a) nach der GuV-Rechnung	**4.209.485,00**	0,00	3.166.517,53	1.042.967,47
b) aus Lieferungen an andere Betriebszweige	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Betriebserträge insgesamt	**4.209.485,00**	0,00	3.166.517,53	1.042.967,47
14. Betriebsergebnis				
Überschuss , Fehlbetrag (-)	**-1.610.480,22**	0,00	-1.736.711,82	126.231,60
15. Finanzerträge	**12.186,49**			
16. Außerordentliches Ergebnis einschließlich der Veränderung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	**400.001,19**			
17. Steuern vom Einkommen und Ertrag	**0,00**			
18. Unternehmensergebnis				
Überschuss (+), Fehlbetrag (-)	**-1.198.292,54**			

Kurbetrieb Travemünde

Entwicklung der Darlehen im Wirtschaftsjahr 2023

Konto-Nr.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Ursprungs - betrag	Zins-satz	Zinsen in 2023 gezahlt	Stand am 01.01.2023	Tilgung 2023	Stand am 31.12.2023	2024 Tilgung	2025 bis 2028 Tilgung	2029 usw. Rest Tilg.
		€	%	€	€	€	€	€	€	€
4123	Investitionsbank (ab 30.09.2005 bis 30.09.2025)	1.300.000,00	3,33	5.140,68	178.750,00	65.000,00	113.750,00	65.000,00	48.750,00	0,00
4129	Norddeutsche Landesbank (ab 15.07.2012 bis 30.06.2032)	800.000,00	2,48	9.052,00	380.000,00	40.000,00	340.000,00	40.000,00	160.000,00	140.000,00
4130	Deutsche Kreditbank (ab 01.10.2021 bis 30.09.2041)	700.000,00	0,36	2.315,26	656.250,00	35.000,00	621.250,00	35.000,00	140.000,00	446.250,00
	Darlehen gesamt	**2.800.000,00**		**16.507,94**	**1.215.000,00**	**140.000,00**	**1.075.000,00**	**140.000,00**	**348.750,00**	**586.250,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13608
öffentlich

Lübeck, 30.09.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Björn Bär (E-Mail: bjoern.baer@luebeck.de Telefon: 122-2320)

3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die 3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022 wird in der als Anlage 2 beigefügten Fassung beschlossen.

Verfahren:

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

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Eine Betroffenheit von Kindern und Jugendlichen ist nicht gegeben.

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [ ] freiwillig
- [x] vorgeschrieben durch:

	Kommunalabgabengesetz

Finanzielle Auswirkungen:	x	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:
Die Hansestadt Lübeck erhebt für die Durchführung der Wochenmärkte Gebühren nach der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022 zuletzt geändert mit der 2.Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 30.11.2023.

Mit dem Beschluss der Bürgerschaft vom 25.02.2022 (VO 2020/09427-02-01) wurde eine jährliche Neukalkulation der Wochenmarktgebühren gefordert. Über die kalkulierten Gebühren und den umzusetzenden Kostendeckungsgrad soll jedes Jahr neu entschieden werden.

Die grundlegenden Informationen zur Kalkulation der Gebühren für das Jahr 2025 findet sich in einer Gegenüberstellung zur Kalkulation der aktuellen Gebühren in der Anlage 4 dieser Vorlage wieder.

Weiterhin wurde gefordert, dass über den Fortschritt der Digitalisierung berichtet wird (siehe hierzu Anlage 5).

Rechtsgrundlage für die Zulässigkeit der Erhebung dieser Gebühren und ihrer Kalkulation ist das Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG). Nach dem KAG sind Gebühren regelmäßig auf ihre Angemessenheit zu überprüfen und neu zu kalkulieren. Die Gebührensätze in dieser Satzung sind für das Jahr 2025 überprüft und kostendeckend kalkuliert worden.
Die Hansestadt Lübeck wird durch das KAG i.V.m. der Gemeindeordnung verpflichtet kostendeckende Gebühren zu kalkulieren. Der bewusste Verzicht auf Gebühreneinnahmen ist aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu decken und geht somit zu Lasten aller Bürger:innen. Darüber hinaus führt der Verzicht auf Gebühreneinnahmen zu weiteren wirtschaftlichen Risiken für die Hansestadt Lübeck.

Aufgrund der Herausforderungen auf dem Lübecker Wochenmarkt und der schwierigen Akquise von neuen Händler:innen werden Marketingmaßnahmen ergänzt und intensiviert werden. Es geht vor allem darum ein Standortmarketing aufzubauen und einen Wiedererkennungswert zu schaffen.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Satzungsänderungen
Anlage 3 – Synopse
Anlage 4 – Gebührenkalkulation 2025
Anlage 5 – Optimierungen im Wochenmarktwesen
Anlage 6 – Entwicklung Wochenmarkt

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften **Anlage zur Vorlage vom 30.09.2024**
Produkt: 573002 - Wochen- und Jahrmärkte **VO-Nr.: 2024 / 13608**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2025	2026	2027	2028
Erträge	**20.000,00**	20.000,00	20.000,00	20.000,00
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**20.000,00**	**20.000,00**	**20.000,00**	**20.000,00**
Einzahlungen	**20.000,00**	20.000,00	20.000,00	20.000,00
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**20.000,00**	**20.000,00**	**20.000,00**	**20.000,00**

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

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2025	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	573002000.4321000	Wochen- und Jahrmärkte - Benutzungsgebühren und ähnliche Entgelte	**20.000,00**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**20.000,00**

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	573002000.6321000	Wochen- und Jahrmärkte - Benutzungsgebühren und ähnliche Entgelte	**20.000,00**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**20.000,00**

Anlage 2

3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom XX.XX.XXXX

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) und der §§ 1, 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 27) zuletzt geändert durch Verordnung vom 27.10.2023 (GVOBl. Schl.H. S. 514) wird die Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022 (veröffentlicht am 31.03.2022 unter www.bekanntmachungen.luebeck.de) zuletzt geändert mit der 2. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 30.11.2023 (veröffentlicht am 07.12.2023 unter www.bekanntmachungen.luebeck.de) nach Beschlussfassung der Bürgerschaft vom XX.XX.XXXX wie folgt geändert:

1. § 3 Abs.1-erhält folgende Fassung:

(1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Frontmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 4,24 Euro netto für Dauerhändler:innen und 5,29 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Frontmeter werden auf volle Frontmeter aufgerundet.

2. § 3 Abs.2 erhält folgende Fassung:

(2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,47 Euro netto.

3. Diese Satzung tritt am 01.01.2025 in Kraft.

Lübeck, den XX.XX.XXXX

Der Bürgermeister

Synopse

Gebührensatzung vom 30.11.2023	Änderung	Begründung
§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren (1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Frontmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 4,00 Euro netto für Dauerhändler:innen und 4,98 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Frontmeter werden auf volle Frontmeter aufgerundet.	**§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren** (1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Frontmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 4,24 Euro netto für Dauerhändler:innen und 5,29 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Frontmeter werden auf volle Frontmeter aufgerundet.	Die Gebühren für den laufenden Frontmeter und den Strom sind für das Jahr 2025 neu berechnet worden. Die Gebühren sind zur Kostendeckung erforderlich.
§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren (2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,45 Euro netto.	**§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren** (2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,47 Euro netto.	Die Gebühren für den laufenden Frontmeter und den Strom sind für das Jahr 2025 neu berechnet worden. Die Gebühren sind zur Kostendeckung erforderlich.

Kalkulation 2025

Kalkulation Gebühr 2025	Wochenmarkt	Dauerhändler	Tageshändler	Stromverkauf	Kontrolle	
Schlüssel Verteilung VW	**97%**	80%	20%	**3%**	**100%**	
ILA und Infrastrukturkosten (VKSt.)	95.068,01 €	76.130,46 €	18.937,55 €	2.940,25 €	**98.008,26 €**	**IST-Zahlen aus 2023**
Leitung (VKSt.)	6.062,29 €	4.854,68 €	1.207,61 €	187,49 €	**6.249,78 €**	
Interner Service (VKSt.)	13.198,98 €	10.569,74 €	2.629,24 €	408,22 €	**13.607,19 €**	
AL Wirtschaft und Märkte	12.675,36 €	10.150,43 €	2.524,93 €	667,12 €	**13.342,48 €**	
Marktaufsicht	78.199,07 €	56.303,33 €	21.895,74 €	2.418,53 €	**80.617,60 €**	
Marktaufsicht	78.199,07 €	56.303,33 €	21.895,74 €	2.418,53 €	**80.617,60 €**	
Debitorenmanagement	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**	
Sach- und Bewirtschaftungskosten	35.759,36 €	28.636,09 €	7.123,26 €	1.882,07 €	**37.641,43 €**	
Personal- und Sachkosten	**319.162,14 €**	**242.948,07 €**	**76.214,07 €**	**10.922,21 €**	**330.084,35 €**	
Kalkulatorische Kosten	**18.304,00 €**	14.657,84 €	3.646,16 €	**11.081,20 €**	**29.385,20 €**	**AfA aus MACH**
Summe der Einzelkosten	**337.466,14 €**	**257.605,91 €**	**79.860,22 €**	**22.003,41 €**	**359.469,55 €**	
Gebührenfähige Kosten	**337.466,14 €**	**257.605,91 €**	**79.860,22 €**	**22.003,41 €**	**359.469,55 €**	
Einkaufkosten Strom				**0,29 € / kwh**		
Gesamtkosten	**337.466,14 €**	**257.605,91 €**	**79.860,22 €**	**36.162,01 €**		
Gebührenleistung	**75.836 lfd. Meter**	**60.733 lfd. Meter**	**15.103 lfd. Meter**	**123.851 kw/h**		**IST-Zahlen aus 2023**
gültiger Gebührensatz (netto)		**4,01 € / lfd. Meter**	**4,66 € / lfd. Meter**	**0,45 € / kwh**	Einkaufskosten kwh Netto	
Solleinnahmen	**337.466,14 €**	**257.605,91 €**	**79.860,22 €**	**0,18 €**	Kosten Vertrieb	
Jahresüber- / -unterschuss	**0,00 €**	**0,00 €**	**0,00 €**			
neuer Gebührenvorschlag (netto)	**4,45 €**	**4,24 €**	**5,29 €**	**0,47 €**		

** Die Aufteilung der Personalkosten der Zeilen 7-9 teilt sich im Verhältnis 72:28 auf, da Tageshändler mehr Aufwand verursachen.*

Hansestadt LÜBECK

Optimierungen im Wochenmarktwesen

Digitalisierung

Die Vergabe von Frontmetern und der Kilowattstunden Strom werden ab dem 01.01.2025 digital erfasst und abgerechnet. Hierfür sind die Stromabnahmen auf den Marktflächen digitalisiert und eine Fachsoftware angeschafft worden. Durch die beiden Maßnahmen können Arbeitsschritte eingespart und Schnittstellen reduziert werden.

In den nächsten Jahren sollen weitere Schnittstellen zwischen der neuen Fachsoftware und der noch zu beschaffenden Finanzsoftware geschaffen werden, um weitere Arbeit zu reduzieren.

Wochenmarktflächen

Auf den verschiedenen Wochenmarktflächen wurden im Jahr 2024 folgende Fortschritte erzielt.

Brink:

- Stromversorgung wird erneuert, erweitert und digitalisiert.

Hanseplatz:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.

Hasenweg:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.

Kücknitz:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.

Schlutup:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.
- Neue Fahrradständer sind errichtet worden.

Hansestadt LÜBECK



Entwicklung Wochenmarkt

Entwicklung Verkauf Frontmeter

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamt
2018	4986	4787	5931	6143	6689	6472	6517	6454	6852	4996	6540	5649	72016
2019	5182	4482	5948	5838	6642	6207	6275	6913	6158	6014	5981	5425	71065
2020	5648	5451	6048	6664	7282	7057	7695	7347	6950	7670	6894	6225	80931
2021	6239	6036	7310	7808	7509	7603	8137	7720	7608	7326	6906	7122	87324
2022	6369	6052	7847	7484	7457	7572	7289	7291	7630	6482	6360	6668	84501
2023	5650	5639	6689	6467	6407	7004	6726	6789	6594	6259	6100	5512	75836
2024	5344	5808	6434	6421	6775	6701	6375	7002	6033	6330	6000	5200	74387

Wochenmarktstandorte nach Wochentagen 2024



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 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan 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 Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan 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.

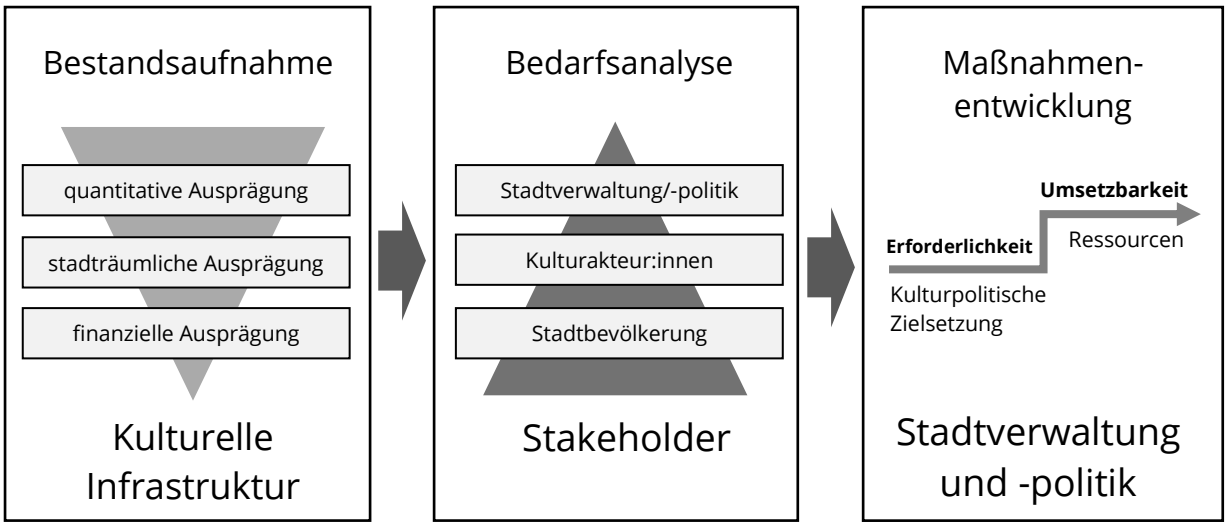
Die Entscheidung gegen eine Bewerbung zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025, aber für einen weiteren Kulturentwicklungsprozess fand seinen Niederschlag im Beschluss des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege für eine Bestandsaufnahme des kulturellen Angebots in allen Lübecker Stadtteilen im Februar 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 Theater 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/2024/13619
öffentlich

Lübeck, 01.10.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Annika Jarrens (E-Mail: Ausschuss.Kultur-und-Denkmalpflege@luebeck.de Telefon: 122 - 4102)

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 200.000 Euro zur "Begleitung des Transformationsprozesses der Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.10.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2024	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 200.000,00 Euro zur "Begleitung des Transformationsprozesses der Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup" wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen werden durch das Verfahren zur Annahme der Spende nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Die Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup ist ein authentischer Ort deutsch-deutscher Geschichte und von überregionaler Bedeutung. Die Weiterentwicklung der Einrichtung ist Teil des Koalitionsvertrages der Landesregierung und Bestandteil des Konzeptes zur Erinnerungskultur der Hansestadt Lübeck. Stadt und Land begleiten daher gemeinsam den anstehenden Transformationsprozess, der im Ergebnis zu einem innovativen Lern- und Erinnerungsort führen soll.

Das Land Schleswig-Holstein stellt auf Beschluss des Landtages Projektfördermittel in Höhe von 150.000 Euro für die Jahre 2024 und 2025 in Aussicht. Zweck der Förderung ist die Durchführung von Zeitzeugen-Interviews sowie die Inventarisierung und Digitalisierung zur Sicherung des kulturellen Erbes.

Die von der Possehl-Stiftung bewilligte Zuwendung in Höhe von 200.000 Euro dient der Steuerung und Umsetzung des Transformationsprozesses. Bis Ende 2026 soll ein Nutzungskonzept entstehen, das besonders die historisch-politische Bildungsarbeit fokussiert, um den Erhalt der Grenzdokumentationsstätte als Ort der Erinnerung und historisch-politischen Bildungsarbeit langfristig sicherzustellen.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.
Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.

Mit der Spende über 200.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2024 einen Gesamtwert von 2.351.819,18 Euro (Stand: 26.09.2024). Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 200.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
Anlage 1: Förderzusage der Possehl-Stiftung vom 01.08.2024

Senatorin Monika Frank

Förderkennzeichen: C1_365

Possehl-Stiftung • Beckergrube 38 – 52 • 23552 Lübeck
Hansestadt Lübeck - Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Schildstraße 12
23552 Lübeck

Datum: 01.08.2024

Antrag „Begleitung des Transformationsprozesses der Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup“ (C1_365)

Sehr geehrte Frau Jakubczyk,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung folgenden Beschluss gefasst hat:

Förderung in Höhe von € 200.000,00 für das Projekt "Begleitung des Transformationsprozesses der Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup".

Die Possehl-Stiftung hat sich ausnahmsweise für eine Konzeptförderung entschieden und geht davon aus, dass die Realisierung des Museums durch andere Förderer ermöglicht wird.

Bitte reichen Sie uns vor Zahlungsabruf die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung nach. Abschließend bitten wir um Vorlage eines Zahlungsplans.

Die Details zum Mittelabruf / Verwendungsnachweis entnehmen Sie bitte der Anlage bzw. dem Förderportal.

Wir wünschen alles Gute und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender des Stiftungsvorstandes

Prof. Dr. Klaus-Peter Wolf-Regett
Stellv. Vorsitzender des Stiftungsvorstandes

(Dieses Dokument wurde maschinell erstellt)

Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

Anlagen zum Antrag „Begleitung des Transformationsprozesses der Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup“ (C1_365)

Förderung in Höhe von € 200.000,00 für das Projekt "Begleitung des Transformationsprozesses der Grenzdokumentationsstätte Lübeck-Schlutup".

Die Possehl-Stiftung hat sich ausnahmsweise für eine Konzeptförderung entschieden und geht davon aus, dass die Realisierung des Museums durch andere Förderer ermöglicht wird.

Bitte reichen Sie uns vor Zahlungsabruf die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung nach. Abschließend bitten wir um Vorlage eines Zahlungsplans.

1. Grundlage für diese Zuwendung und die sich daraus ergebende Förderquote (prozentualer Anteil der Possehl-Förderung an den Gesamtkosten) sind u. a. die in der Antragstellung genannten Gesamtkosten.

2. Wir bitten zu beachten:
   Änderungen in der Kosten-/Finanzierungsaufstellung müssen umgehend mitgeteilt werden. Bei Abweichungen behält sich der Stiftungsvorstand vor, den Zuwendungsbetrag prozentual zu reduzieren. Die ursprünglich beantragte Förderquote sollte weitestgehend eingehalten werden.

3. Für den Mittelabruf öffnen sie die entsprechende Zuwendung im Förderportal unter https://www.possehl-stiftung.de. Eine Liste aller bewilligten Zuwendungen erreichen Sie über die Kachel Alle Zuwendungen auf der Startseite. Mittelabrufe können unter der Rubrik Mittelabrufe & Verwendungsnachweise der Zuwendung erstellt werden.

4. Der bewilligte Betrag steht längstens für 18 Monate ab Bewilligungsdatum zur Verfügung. Vor Ablauf des Bewilligungszeitraums kann schriftlich eine Verlängerung beantragt werden. Sollte die Maßnahme bis dahin nicht realisiert sein, ist ggf. ein erneuter Antrag (unter Anführung der Gründe für die bisherige Nichtinanspruchnahme) einzureichen. Nicht abgerufene Mittel werden dem Verfügungsfonds ohne vorherige Mitteilung wieder zugeführt.

Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13641
öffentlich

Lübeck, 14.10.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Susanne Kasimir (E-Mail: susanne.kasimir@luebeck.de Telefon: 122-1320)

Annahme einer zweckgebundenen Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 105.000 Euro zugunsten der Nordischen Filmtage Lübeck - Projekt NFLplus

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2024	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 105.000 Euro zugunsten der Nordischen Filmtage Lübeck – Projekt NFLplus - wird angenommen.

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 - Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

Kinder und Jugendliche sind im Rahmen des Spendenannahmeverfahrens nicht direkt betroffen.
Eine inhaltliche Beteiligung erfolgt im Rahmen des partizipativ ausgerichteten Projektes.

Die Maßnahme ist:		neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:

Das Festival Nordische Filmtage Lübeck ist in seiner Grundstruktur gut aufgestellt und nachhaltig in der Lübecker Stadtgesellschaft verankert. Trotz der hohen Sehkultur schöpft die Bespielung der beliebten und stark nachgefragten Marke Nordische Filmtage an den fünf Festivaltagen im Jahr das vorhandene Potenzial nicht in vollem Umfang aus. Ihre immense Strahlkraft könnte wesentlich tiefer in die Stadt hineinwirken und einen effektiveren Beitrag zur Kinokultur und Filmbildung leisten.

Besonderes Augenmerk gilt hier den Zielgruppen Kinder und Jugendliche, deren Sehgewohnheiten sich in dramatischer Geschwindigkeit vom Kino als Erlebnisort weg entwickeln, zusätzlich katalysiert durch Veränderungen im Nutzungsverhalten durch die Corona-Pandemie. Das Projekt NFLplus adressiert diese Herausforderung, indem es das Angebot der Nordischen Filmtage auf das gesamte Jahr ausdehnt. Durch regelmäßige Filmvorführungen und medienpädagogische Workshops werden Kinder und Jugendliche kontinuierlich und aktiv an Film- und Kinokultur herangeführt, wodurch die nachhaltige Wirkung der Nordischen Filmtage in der Region erheblich gesteigert werden kann.

NFLplus als zentraler Baustein des Audience Building bietet Schüler:innen, Lehrkräften und Vermittler:innen in der außerschulischen Bildung ganzjährig Filme aus dem Katalog vergangener Festivaleditionen und Zugang zum Kulturort Kino. Nach der ersten Pilotphase ab 2021 bis 2023, mit einer inhaltlichen Anpassung und Verlängerung bis Juli 2024 soll dieses erfolgreiche partizipative Projekt fortgeführt werden.

Aufgenommen ist NFLplus als zu 100% drittmittelfinanzierte Maßnahme in der Kulturentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck.

Für die Durchführung des Projektes „NFLplus: Ganzjährig Kino für Lübecker Kinder & Jugendliche. Projektdauer 01.01.2025 – 31.12.2027“ im Rahmen der Nordischen Filmtage ist von Seiten der Possehl-Stiftung mit Schreiben vom **01.08.2024** eine Spende in Höhe von **105.000,00** bewilligt worden.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von §76 Abs. 4 GO: Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.
Mit der Spende über 105.000 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2024 einen Gesamtwert von 2.456.819,18 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 31.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 105.000 Euro zuständig.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13418
öffentlich

Lübeck, 26.06.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Verkehrsentwicklungsplan - Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn

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
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck nimmt die Potenzialanalyse für eine Straßenbahn zur Kenntnis.
2. Die Einführung eines Straßenbahnsystems wird im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) nicht berücksichtigt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.101 Bürgermeisterkanzlei	zustimmend
1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie	zustimmend
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
3.370 Feuerwehr	zustimmend
3.390 Umwelt, -Natur- und Verbraucherschutz	zustimmend
3.700 Entsorgungsbetriebe	zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	zustimmend
Lübeck Travemünde Marketing	zustimmend
Stadtwerke Lübeck GmbH (SWL Mobil, Travenetz)	zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ☐ Ja

gem. § 47 f GO ist erfolgt:	x	Nein- Begründung: Da es sich zunächst um eine Potenzialanalyse handelt, wurde nur eine verwaltungsinterne Beteiligung durchgeführt.

Die Maßnahme ist:		neu
	x	freiwillig
		vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	x	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Anlass und Verfahren

In Lübeck soll 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 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.

Erster Schritt in diese Richtung soll der 5. Regionale Nachverkehrsplan (RNVP) sein, der für die kommenden Jahre deutliche Verbesserungen im Busverkehr vorsieht. Neben der Einführung von 10-Minuten-Taktachsen soll ein sog. Integraler Taktfahrplan implementiert werden, der optimierte Anschlüsse, insbesondere an den Bahnhaltepunkten sowie die Einführung einer stadtweiten Fahrplansymmetrie vorsieht. Die mögliche Einführung einer Straßenbahn bietet darauf aufbauend eine langfristige Perspektive für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Der ebenfalls in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für das Zieljahr 2040 stellt eine integrierte Planung dar, die für sämtliche Verkehrsarten den Bedarf prognostiziert, damit das Verkehrsnetz darauf hin ausgelegt werden kann. Dabei sind politische Zielwerte für den zukünftigen Verkehr zu berücksichtigen und Maßnahmen aufzuzeigen, wie diese Zielwerte erreicht werden können. In der VO 2020/09617 sowie der VO 2021/10558-

08-01 wurde beschlossen, den Modal Split-Anteil nach Wegen des ÖPNV (d. h. Hauptwege mit Bus, Bahn und Taxi) gemäß Grundlagenbeschluss für den VEP von derzeit 11 % auf 20 %, sowie den Modal Split-Anteil des ÖPNV nach Verkehrsleistung von derzeit 27 % auf 40 % zu erhöhen und damit die Verkehrswende in Lübeck voranzubringen.

Zentrale Herausforderung wird dabei sein, die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten übereinander zu bringen. Die Ausweitung des ÖPNV – insbesondere die Einführung einer Straßenbahn – wird zwangsläufig auch zu Konfliktpunkten in der Flächenkonkurrenz mit dem Kfz- und dem Radverkehr geraten. Insbesondere die Verteilung des öffentlichen Raums wird daher ein wichtiges Thema im VEP darstellen. Das Straßenbahngutachten klammert diese möglichen Zielkonflikte zunächst aus. Es obliegt dem VEP-Hauptgutachten, am Ende die unterschiedlichen Anforderungen in Einklang zu bringen und bei begrenztem öffentlichen Raum sinnvolle Kompromisse aufzuzeigen.

Methodik

Das Straßenbahngutachten umfasst kurz zusammengefasst folgende Arbeitsschritte:

1. **Prognose des Fahrgastpotenzials im Stadtraum**
   Um möglichst viel Nachfrage zu generieren, wurden im städtischen Verkehrsmodell Linienverläufe unterstellt, die ein hohes Maß an Wohnbevölkerung (verdichtetes Wohnen) und wichtige Quelle-Ziel-Standorte (zentrale Versorgungsbereiche, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen, …) bedienen können.

2. **Prüfung der Machbarkeit**
   Die in Frage kommenden Korridore wurden grob auf ihre bauliche Machbarkeit geprüft. Hierbei wurden Korridore ausgeschlossen, für die die Indikation des Verkehrsmodells zwar hinreichende Nachfrage aufzeigte, aber baulich deutliche Herausforderungen aufweisen und für die ein gleichwertiger anderer Korridor existiert. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Durchfahrbarkeit der Altstadt sowie realisierbare Führungsformen gelegt.

3. **Festlegung straßenbahnwürdiger Korridore und Ableitung Liniennetz**
   … auf Basis der beiden ersten Arbeitsschritte, die iterativ erfolgen.

4. **Entwicklung eines ergänzenden Busnetzes**
   Auch bei einem realisierten Straßenbahnnetz sind weiterhin Buslinien zur Erschließung der nicht von der Straßenbahn erschlossenen Stadtteile notwendig. Das begleitende Busnetz wurde aufbauend auf das Straßenbahnnetz ausgearbeitet.

5. **Abschätzung der Aufwendungen**

Mit Hilfe des neuen Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck konnten die Nachfrageeffekte der unterschiedlichen Trassenvarianten untersucht werden. Dadurch wird gewährleistet, dass das erarbeitete Liniennetz verkehrlich sinnvoll den größtmöglichen Potentialen folgt.

Ausprägungen des Liniennetzes

Verkehrsplanerisch können die Ergebnisse des Gutachtens wie folgt zusammengefasst werden:

- Im Lübecker Stadtgebiet sowie in die angrenzenden Kommunen Stockelsdorf und Bad Schwartau bestehen mehrere Korridore, auf denen eine hohe potenzielle Fahrgastnachfrage besteht, welche die Einführung einer Straßenbahn rechtfertigen. Es wurden zunächst vier Straßenbahnlinien definiert, auf denen die potenzielle Nachfrage besonders hoch ist und durch welche man eine hohe Netzabdeckung erreicht. Auch handelt es sich um Trassen, bei denen der bauliche Aufwand im Vergleich weniger hoch ausfällt.

- Derzeit kommt der ÖPNV (mit Bus, Bahn und Taxi) noch auf 194.732 Personenfahrten pro Werktag in der Region Lübeck und 73.300 Personenfahrten im Lübecker Binnenverkehr. Durch die Einführung einer Straßenbahn mit Busergänzungsnetz belaufen sich diese Zahlen auf insgesamt täglich 234.018 Fahrten in der Region und 100.966 im Binnenverkehr. Eine höhere Anzahl ist möglich, wenn das Liniennetz ausgeweitet wird.
- Die Umsetzung einer Straßenbahn in Lübeck ist baulich möglich, auch wenn nicht überall im Stadtgebiet optimale Voraussetzungen bestehen. So ist die Durchfahrbarkeit der Altstadt zwar möglich, stellt aber gleichzeitig einen begrenzenden Faktor dar. Eine separate Führungsform als „besonderer Bahnkörper“ ist grundsätzlich optimal, ist aber nur in bestimmten Abschnitten möglich (23% des Netzes in beide Richtungen, 33% in eine Richtung). An vielen Stellen müsste die Straßenbahn gemeinsam mit den Kfz im Mischverkehr geführt werden (41% des Netzes). 3% verlaufen eingleisig.

Ein mögliches Straßenbahnnetz in Lübeck würde vier Linien vorsehen, die im Zehn-Minuten-Takt verkehren würden (vgl. Abb. 1):

- Linie 1: Bad Schwartau – UKSH (11,7 km)
- Linie 2: Cleverhof – Hochschulstadtteil (11,4 km)
- Linie 3: Stockelsdorf – Eichholz (9,6 km)
- Linie 4: Buntekuh – Marli / Kaufhof (9,1 km)

Mit diesem Straßenbahnnetz werden die Stadtteile und Hauptziele (z. B. Hbf / ZOB, Innenstadt, Universität, UKSH) mit dem größten Fahrgastpotenzial erschlossen. Aus dem Netz mit vier Linien auf der Altstadtinsel ergibt sich auch die Möglichkeit, weniger Busse im Kerngebiet der Altstadt fahren zu lassen. Daraus ergeben sich auch Chancen für die städtebauliche Aufwertung des Straßenbahnumfelds. Die vier Linien fahren jeweils im Zehn-Minuten-Takt und gewährleisten damit einen leicht merkbaren und attraktiven Fahrplan mit sechs Abfahrten pro Stunde in Haupt- und Nebenverkehrszeit. Aus Überlagerungen im Linienverlauf ergeben sich Taktverdichtungen, beispielsweise bei den Linien 1 und 2, die im gemeinsamen Abschnitt im exakten Fünf-Minuten-Takt verkehren. Darüber hinaus wird insbesondere in der Altstadt das Angebot durch Linienüberlagerungen verdichtet, weil hier alle vier Linien verkehren und die Hauptrelation zum Hauptbahnhof bedienen.

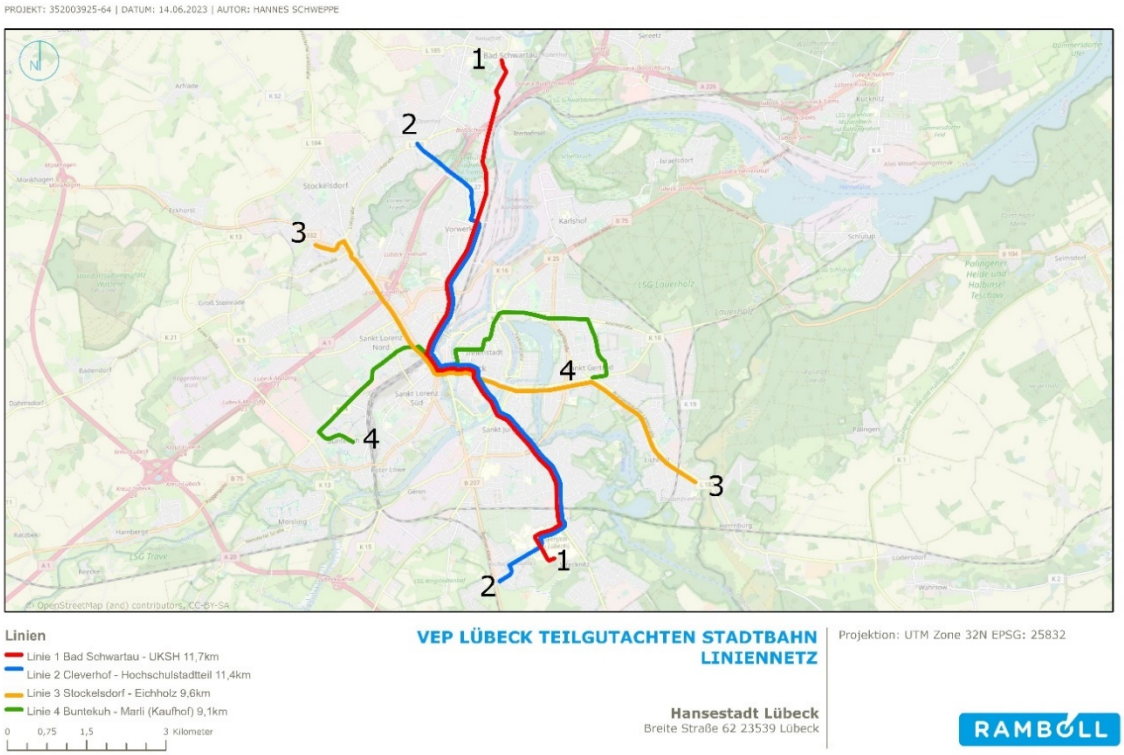


Abb. 1: Straßenbahn-Liniennetz

Die Neuimplementierung eines Stadtbahnnetzes zeichnet sich durch folgende Parameter aus:

- Straßenbahnen gelten als wichtiges Instrument zur Verkehrswende im straßengebundenen ÖPNV, wenn es um eine besonders große Hebelwirkung in Bezug auf die Fahrgastzahlen geht; durch den im Vgl. zu einem Busverkehrssystem deutlich erhöhten Komfort (sog. Schienenbonus), gelingt es mit einer Straßenbahn deutlich mehr wahlfreie Fahrgäste anzusprechen – dies sind Fahrgäste, die theoretisch auch mit dem eigenen Auto fahren könnten
- Städte mit schienengebundenen Nahverkehrssystemen (Straßen- / Stadtbahn, U-Bahn) erreichen im Durchschnitt einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split; mit einem Anteil von 20,2 % nach Hauptwegen liegt dieser fast doppelt sich hoch wie bei anderen Städten (11,5%). Der höhere ÖPNV-Anteil verringert dabei vorwiegend Wege mit dem MIV
- Straßenbahnsysteme weisen höhere Beförderungskapazitäten pro Fahrzeug (mehr als 200 Fahrgäste) im Vgl. zum Bus (100 Fahrgäste pro Gelenkbus) auf und ermöglichen dadurch eine erhebliche Kapazitätserhöhung auf dicht belegten Innenstadtrelationen, die so mit dem Bus nicht möglich wäre (im Fall von Lübeck: Zugang für deutlich mehr Menschen pro Stunde auf die Altstadtinsel im Vgl. zu Bus oder Auto)
- Straßenbahnen gelten als einziges innerstädtisches Verkehrsmittel, deren Infrastruktur dank des Rasengleises Flächenversiegelung aktiv entgegenwirken kann und für eine Verbesserung des Mikroklimas sorgt (Schaffung 0,5 ha urbaner Grünflächen pro Strecken-km mit Rasengleis)
- die Frage nach einer klimaneutralen Ausgestaltung des ÖPNV geht abseits einer Straßenbahn, die seit vielen Dekaden ausgereifte E-Mobilität bietet, mit technischen Herausforderungen einher. Die ersten Elektrobusse befahren bereits die Lübecker Straßen, allerdings sind diese in Bezug auf Einsatzmöglichkeiten und Reichweite den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor noch deutlich unterlegen; Klimaneutralität kann hier wahrscheinlich nur mit deutlich verbesserten Batterien, Oberleitungs- oder Wasserstoff-basierten Lösungen erzielt werden

Aufwendungen

Insgesamt ist für die Realisierung einer Straßenbahn mit investiven Baukosten von ca. 640 Millionen € zu rechnen. Insbesondere für die Herrichtung der Verkehrswege (einschließlich z.B. Brückenbau) stehen jedoch attraktive Förderprogramme bereit. Der städtische Anteil beliefe sich bei einem angenommenen Förderanteil von 90 % aus GVFG-Mitteln (wird so derzeit von Kiel angestrebt) dadurch voraussichtlich auf ca. 64 Mio. €. Bei diesen Werten handelt es sich um Pauschal- bzw. Schätzwerte. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind diese zu verifizieren. Zudem hat das Land Schleswig-Holstein angekündigt die GVFG-Mittel dauerhaft zu reduzieren. Erhebliche Kosten entstehen darüber hinaus durch Investitionen in Betriebshöfe und Fahrzeuge, die nicht förderfähig sind. Diese belaufen sich auf ca. 171 Mio. € für Fahrzeuge und ca. 95 Mio. € für den Betriebshof.

Als weiterer Kostenpunkt wären zusätzliche Personalstellen in der Bauverwaltung erforderlich. In Kiel sind derzeit acht Personen in der Stabstelle Mobilität mit der Einführung der Straßenbahn betraut. Diese ist federführend für die Stadtbahnplanung zuständig. Für die nächste Planungsphase ist ein weiterer Aufwuchs vorgesehen, aktuell steht die Ausschreibung fünf weiterer Stellen an. Hinzu kommen in den meisten beteiligten Fachämtern Projektkoordinator:innen, die die Stadtbahnbelange bearbeiten. Diese Stellen verteilen sich auf das Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Grünflächenamt und den Eigenbetrieb Beteiligungen (Vorhabenträger ÖPNV). Hierbei sind nicht alle Stellen besetzt, aber insgesamt acht Stellen eingeplant.

Neben den hohen Kosten sind die umfangreichen Bauarbeiten nicht zu vernachlässigen. Es muss davon ausgegangen werden, dass dort, wo die Straßenbahn fahren soll, der komplette Straßenraum umgebaut werden muss – über- und unterirdisch – wodurch erhebliche Belastungen für die Einwohner:innen Lübecks entstehen. Dies wird nicht überall gleichzeitig passieren, aber über viele Jahre hinweg. Zahlreiche Brücken müssen ertüchtigt werden. Betroffene Bahnübergänge müssen mit entsprechenden Über- bzw. Unterführungen niveaufrei umgebaut werden. Das genaue Ausmaß hiervon wäre ebenfalls im Rahmen einer vertiefenden Studie zur Machbarkeit zu ergründen. Der Umbau des kompletten Straßenraums bietet gleichzeitig jedoch die Chance, den Straßenraum neu zu ordnen und zu gestalten.

Erforderliche weitere Schritte und Umsetzung

Entscheidend für die Inanspruchnahme von Fördermitteln (teils bis zu 90 % der Umsetzungskosten) wäre eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), die einen Wert von >1 erzielen muss. Dies sollte der nächste Schritt sein.

Ursprünglich war die Durchführung einer NKU im Rahmen des vorliegenden Gutachtens vorgesehen. Allerdings zeigten sich hierbei im Prozess mehrere Probleme: An einigen Punkten kann das als Potentialanalyse gedachte Gutachten noch nicht die entsprechende Detailtiefe erreichen, die für diese Berechnung notwendig ist. Zum anderen ist für die Berechnung der NKU der Vergleich mit einem sogenannten Ohnefall notwendig. Der Ohnefall ist hierbei das „Verkehrswendeszenario“ als das Szenario, in dem die zugrundeliegenden verkehrsplanerischen Ziele mit anderen Mitteln – in diesem Fall nur mit Bussen – erreicht werden sollen. Das „Verkehrswendeszenario“ konnte aufgrund der Abhängigkeiten im Prozess mit dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan (5. RNVP) erst parallel zum Straßenbahngutachten fertiggestellt werden.

Im Gutachten wurden ausschließlich jene Linientrassen näher betrachtet, die die größten Potentiale aufweisen und gleichzeitig baulich gut umsetzbar erscheinen. Darüber hinaus wäre es denkbar, weitere Trassenverläufe detaillierter zu prüfen, um ggf. ein umfangreicheres Netz weiter zu verfolgen. Hierzu zählen z. B. auch Linienäste nach Kücknitz und Moisling, die zunächst aufgrund baulicher Herausforderungen nicht berücksichtigt worden sind.

Auch wenn die vorliegende Studie bereits einige Aspekte der Machbarkeit geprüft hat, handelt es sich noch nicht um eine vollwertige Machbarkeitsstudie. In einer solchen müssen alle Trassenverläufe festgelegt werden und die Machbarkeit detailliert betrachtet werden. Die Kostenberechnung erfolgt dann nicht mit Pauschalwerten. In einer solchen vertiefenden Untersuchung müssten dann auch im Detail bspw. die Belange der Feuerwehr vor allem im Hinblick auf Flächen zur Sicherstellung der zweiten Rettungswege aus den Obergeschossen berücksichtigt werden. Hierbei sind die einschlägigen Regelwerke und Fachempfehlungen zu berücksichtigen. Ebenso würden hierbei dann auch mit an sämtliche Bedarfe der Abfallentsorgung gedacht. Ebenfalls zu berücksichtigen wären dann auch die vorhandenen Leitungen unter möglichen Straßenbahn-Trassen (Regen- und Schmutzwasser, Versorger, Telekommunikation etc.). Im Allgemeinen verbleibt diese Infrastruktur nicht unter einer Trasse, um bei späteren Bauarbeiten keine Sperrung des Straßenbahnnetzes notwendig werden zu lassen. Die Verlegung wird ebenfalls gefördert, ist aber frühzeitig zu planen.

Auf Grundlage einer vertieften Machbarkeitsstudie könnte dann endgültig beschlossen werden, ob eine Straßenbahn umgesetzt werden soll. Auf Basis einer zu erstellenden Genehmigungsplanung und der zu erteilenden Genehmigung (Planfeststellung) könnte bestenfalls noch in den 2030ern gebaut werden.

Gleichwohl ist im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung zu konstatieren, dass Straßenbahnprojekte trotz der einschlägigen Vorteile keinesfalls Selbstläufer sind und auch immer wieder zu beobachten ist, dass diese Widerstand aus der Bevölkerung ausgesetzt sind, bei dem es vor allem um die notwendigen Bauarbeiten, die Baukosten und die Flächenkonkurrenz mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) geht. Beispiele für Projekte, die bei Bürgerentscheiden gescheitert sind, sind u. a. in Aachen, Plankstadt, Wiesbaden und Tübingen zu finden. Jüngst sprach sich in zwei Bürgerentscheiden in Bayern, die im Zuge der Europawahl am 09.06.2024 durchgeführt wurden, eine knappe Mehrheit in Erlangen (52,4 %) für die Realisierung einer Straßenbahn aus und in Regensburg eine knappe Mehrheit (53,6 %) gegen die Realisierung einer Straßenbahn aus.

Zusammenspiel 5. RNVP (VO/2024/13416), „Verkehrswendeszenario“ (VO/2024/13415) und Potenzialanalyse Straßenbahn und Fazit

Können die politisch beschlossenen Ziele für den ÖPNV in Lübeck erreicht werden? Das im Rahmen des 5. RNVP neu entwickelte Busnetz kann spürbar mehr Nachfrage von 10 % in der Hauptverkehrszeit generieren. Bei dem Zielwert von 20 % ÖPNV-Modal-Split-Anteil nach Wegen handelt es sich allerdings um eine sehr ambitionierte Vorgabe, die durch den 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 nach Wegen von 1 bis 2 Prozentpunkten führen.

Das im Rahmen des 5. RNVP beauftragte „Verkehrswendeszenario“ soll aufzeigen, wie und ob die Zielwerte langfristig mit einem reinen Busverkehrssystem erreicht werden können. Dabei wurden allerdings nur Angebotsmaßnahmen unterstellt – keine Push-Maßnahmen. Bei der Angebotsstruktur wurde darauf geachtet, dass ein sinnvolles Verhältnis zwischen Nutzen und Aufwand gewahrt wird. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei einem reinen Bussystem mit vertretbaren Maßnahmen rd. 16 % Modal-Split-Anteil erreicht werden können. Die Zielmarke von 20 % Modal-Split-Anteil kann damit allerdings nicht erreicht werden, da auf vielen Achsen eine Nachfragesättigung auftritt (d. h. eine dann noch dichtere Taktung würde nicht weiter zu einer höheren Nachfrage führen) und die Strecken mit Bussen in der Altstadt dann bereits am Ende ihrer Kapazität angekommen sind.

Das Straßenbahngutachten kommt in der aufgezeigten Form mit den vier unterstellten Straßenbahnlinien und dem Busergänzungsnetz auf einen ÖPNV-Modal-Split-Anteil nach Wegen von 15,4 % (alle ÖPNV-Hauptwege in/aus/nach Lübeck mit Bus, Bahn und Taxi). Dabei sind allerdings zwei Aspekte zu bedenken:

1. Das heutige Busnetz kommt auf 31.000 Wagenkilometer / Tag. Dies ist der Leistungsumfang, der mit den Bussen und dem Fahrpersonal erbracht wird. Dieser Leis-

tungsumfang wird im „Verkehrswendeszenario“ um 117 % auf 67.000 Wagenkilometer / Tag erhöht. Entsprechend müssen mehr als doppelt so viele Busse und Fahrer:innen eingesetzt werden. Mit der Straßenbahn erhöht sich die Leistung dagegen lediglich um 7,5 % auf 33.000 Wagenkilometer / Tag. Dies bedeutet, dass ein vergleichbarer Nachfragewert mit deutlich geringerem Einsatz von Fahrzeugen und Personal erreicht werden kann. Die laufenden Betriebskosten sind damit niedriger – allerdings bei deutlich höheren Aufwendungen zur Implementierung der Straßenbahn.

2. Das Straßenbahnnetz kann theoretisch über die vier Linien hinaus ausgeweitet werden, um einen noch höheren Modal-Split-Wert zu erreichen – hierbei steht jedoch die Frage im Raum, ob dies das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht verschlechtert.

Die Empfehlung, ob langfristig eher die Straßenbahn oder das Verkehrswendeszenario empfohlen werden sollte, hat sich die Verwaltung nicht leicht gemacht. Grundsätzlich besteht in der Stadt- und Verkehrsplanung Einigkeit, dass eine Straßenbahn ein hervorragendes Instrument darstellt, als potentiell klimaneutrales Transportmittel die Verkehrswende voranzubringen – sie stellt eine echte Chance für die Lübecker Stadtentwicklung dar. Dem stehen allerdings aus Sicht der Verwaltung erhebliche Risiken gegenüber:

- Die dargestellten Kosten sind (trotz Förderung) extrem hoch. Auch wenn sich die derzeitige finanzielle Situation der Hansestadt zukünftig bessert, wäre die Implementierung der Straßenbahn eine enorme Belastung des städtischen Haushalts.
- Die jetzige Baustellensituation in Lübeck wird von weiten Teilen der Einwohner:innen bereits als sehr negativ wahrgenommen. Der Bau der Straßenbahn würde dieses negative Stimmungsbild voraussichtlich vervielfachen.
- Vor allem im Bereich der engen Altstadt steht der Bau der Straßenbahn womöglich in Konkurrenz zum Ausbau der Wärmenetze, da diese in der Regel nicht übereinander gebaut werden.
- Auch stellt der Bau einer Straßenbahn eine Festlegung auf einen Verkehrsträger für viele Jahrzehnte dar. Es ist nicht absehbar, wie sich Mobilitätstechnologien in den kommenden Jahren entwickeln werden. Es wäre bedauerlich, wenn die Straßenbahn eines Tages erneut als nicht zukunftsgerecht wahrgenommen würde.
- Trotz anfänglicher Begeisterung und weit fortgeschrittener Planungen können Straßenbahnprojekte kurz vor Baubeginn noch gestoppt werden, wie zahlreiche Beispiele verdeutlichen. Dies stellt auch mit Blick auf den Personal- und Ressourceneinsatz der Verwaltung ein erhebliches Risiko dar.

Letztlich ist der zu erwartende Nutzen aber auch geringer ausgefallen als erwartet. Der prognostizierte Modal-Split-Wert von 15,4 ist dann doch zu weit von der 20 %-Zielmarke entfernt, als dass er große Euphorie hervorrufen würde. Diese bräuchte es aber – und zwar in der gesamten Stadtgesellschaft und auch dauerhaft – um so eine Generationenaufgabe erfolgreich zu bewältigen.

Daher empfiehlt die Verwaltung, von weiteren Planungsschritten für eine Straßenbahn abzusehen. Dadurch besteht Klarheit für die Ausgestaltung des VEP, der sich bei der Gestaltung der Verkehrswende zielgerichtet auf die Planung von Bustrassen, Velorouten und die Regio-S-Bahn fokussieren kann.

Anlagen:

Anlage 1: Teilgutachten Straßenbahn VEP Lübeck

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Teilgutachten Straßenbahn

Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

Potenzialanalyse Straßenbahn Hansestadt Lübeck

Untersuchung des Potenzials und der Machbarkeit einer Straßenbahn in Lübeck unter Berücksichtigung nachfrageseitiger, technischer und wirtschaftlicher Faktoren.

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

24.06.2024

Teilgutachten Straßenbahn

Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

Autoren

Ben-Thure von Lueder, Gertz-Gutsche-Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR

Nils Jänig, Hannes Schweppe, Johanna Zoe Hartmann, Ramboll Deutschland GmbH

Abbildungsverzeichnis 5

Tabellenverzeichnis 10

Abkürzungsverzeichnis 12

1. Einleitung 13

2. Rahmenbedingungen und Kontext 15
2.1 Rahmenbedingungen und Kontext 15
2.2 Straßenbahn im Kontext der historischen Lübecker Altstadt 15
2.3 Renaissance der Straßenbahn in Europa 18
2.4 Verkehrspolitische Ziele bzw. Beschlusslage in Lübeck 18

3. Planungsparameter 19
3.1 Hochwertiger Straßenbahnbetrieb 20
3.2 Betriebsform 20
3.3 Fahrzeuge 21
3.4 Barrierefreiheit, Bahnsteighöhe und Einstiegssituation 22
3.5 Energieversorgung 22
3.6 Regelquerschnitte 24
3.7 Lichtraumbedarf in engen Radien (Altstadt) 25
3.8 Umgang mit Kreisverkehren 26

4. Analyse und Netzkonzeption 26
4.1 Analyse von Korridoren 26
4.1.1 Verkehrsnachfrage und Verkehrsmodellierung 27
4.1.2 Korridor Nord (Bad Schwartau inklusive Cleverbrück) 29
4.1.3 Korridor Nordwest (Stockelsdorf) 29
4.1.4 Korridor Südwest (Buntekuh und Moisling) 30
4.1.5 Korridor Nordost (Kücknitz und Karlshof, Eric-Warburg-Brücke) 31
4.1.6 Korridor Ost (Schlutup und Eichholz) 32
4.1.7 Korridor Süd (UKSH und Universität) 33
4.2 Realisierbarkeit einer Straßenbahn in der Altstadt 34
4.2.1 Bauwerke 35
4.2.2 Knotenanalyse 36
4.2.3 Straßenbreiten 38
4.2.4 Fazit Querung Altstadt 40
4.3 Netzkonzeption 40
4.3.1 Entwicklung Netzvarianten 40
4.3.2 Zielnetz und -konfiguration 42
4.3.2.1 Straßenbahnlinien 43
4.3.2.2 Begleitendes Busnetz 44
4.3.3 Oberbauformen 46
4.3.4 Nachfragemodellierung 48
4.3.5 Betriebskonzept (Takt, Fahrzeiten, Umläufe) 50
4.3.6 Standort Betriebshof 50
4.3.7 Schnittstellen zu Dritten 53
4.4 Kostenschätzung 54
4.5 Fördermöglichkeiten 55
4.5.1 Brückenbauwerke 56
4.5.2 Förderanteile 56

5. Bewertung der Netzkonzeption und Vergleich mit reinem Busnetz 58

6. Fazit 60

7. Anhang 62
7.1 Anhang 1: Regelquerschnitte 62
7.1.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast 62
7.1.2 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast 63
7.1.3 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten 64
7.1.3.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung 64
7.1.4 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper 65
7.1.5 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk 66
7.2 Anhang 2: Bauwerke Altstadt 67
7.2.1 Burgtor 67
7.2.2 Brücken 72
7.2.2.1 BW002 Holstenbrücke 72
7.2.2.2 BW004 Moltkebrücke 72
7.2.2.3 BW005 Mühlentorbrücke 72
7.2.2.4 BW006 Burgtorbrücke 73
7.2.2.5 BW011 Puppenbrücke 73
7.2.2.6 BW016 Mühlenbrücke 74
7.2.2.7 BW025 Rehderbrücke 74
7.3 Anhang 3: Analyse Anbindung und Querung Altstadt 75
7.3.1 Knoten 1: Koberg 76
7.3.2 Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave 77
7.3.3 Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen 83
7.3.4 Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße 84
7.3.5 Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße 89
7.3.6 Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße 94
7.3.7 Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße 100
7.3.8 Knoten 8: Wahmstraße/Königstraße 101
7.3.9 Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) 106
7.3.10 Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße 107
7.3.11 Zusammenfassung Querung Altstadt 108
7.3.12 Straßenbreiten Altstadt Kernnetz 109
7.4 Anhang 4: Großräumige Potentialanalyse 109
7.5 Anhang 5: Ortsbesichtigung 120
7.6 Anhang 6: Analyse Straßenbahnnetz hinsichtlich Straßenbreiten und Querschnitten 121
7.7 Anhang 7: Regionalbuslinien 123
7.8 Anhang 8: Stadtbuslinien 125
7.9 Anhang 9: Städtebauliche Skizzen 129

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck, zentraler Bereich 1950er Jahre (Quelle Stadtarchiv Lübeck) 16

Abbildung 2: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck 17

Abbildung 3: Beispiel Straßenbahn Bordeaux, Unesco-Weltkulturerbe (Quelle: Wikipedia) 17

Abbildung 4: Betriebsform Straßenbahn (Quelle: Ramboll) 21

Abbildung 5 : Anzustrebende Einstiegssituation, Quelle: VDV7011, Kapitel 3.1, 11/2000 22

Abbildung 6 : Straßenbahn Angers (links, Quelle Ingolf Berger, Ramboll) und Straßenbahn Luxemburg (rechts, Quelle Ramboll) 23

Abbildung 7 : Straßenbahn Luxemburg, Stromzuführung aus dem Gleisbett an den Haltestellen (Quelle: Stadt Luxemburg) 24

Abbildung 8: Untersuchte Korridore außerhalb der Innenstadt 28

Abbildung 9: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren 36

Abbildung 10: 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius (rot) und Trassenbreite von 8,00m bei 23m Radius (grün)) 37

Abbildung 11: Realisierbarkeit der Altstadt - Abbiegemöglichkeiten und Brückenbauwerke 38

Abbildung 12: Straßenbreiten in der Lübecker Altstadt 39

Abbildung 13: Netz der Straßenbahnlinien, farbig unterschieden 43

Abbildung 15: Liniennetz Straßenbahn mit begleitendem Busnetz im Vertiefungsbereich Kernstadt Lübeck 45

Abbildung 16: Mögliche Oberbauformen im Kernnetz 46

Abbildung 17: Mögliche Querschnitte im Kernnetz, Verteilung in % 47

Abbildung 18: Mögliche Querschnitte im Kernnetz 48

Abbildung 19: Nachfrage Straßenbahn und Bus-Zielnetz 1 49

Abbildung 20: Schematische Darstellung für Konzepte von zentralen und dezentralen Betriebshofstandorten 51

Abbildung 21: Ortsfeste Infrastruktur – Infrastrukturkosten (Stand 2022) 54

Abbildung 22: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast 62

Abbildung 23: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast 63

Abbildung 24: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten 64

Abbildung 25: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung 65

Abbildung 26: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper 65

Abbildung 27: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerken 66

Abbildung 28: GIS-Karte betroffene Bestandsbauwerke im Kernnetz 67

Abbildung 29: Burgtor, Ortsbesichtigung November 2022 68

Abbildung 30: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 1 (genaues Datum unbekannt) 68

Abbildung 31: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 2 (genaues Datum unbekannt) 69

Abbildung 32: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, linkes Tor 70

Abbildung 33: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, rechtes Tor 71

Abbildung 34: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren 76

Abbildung 35: Knoten Koberg – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite 7,9 m bei 25 m Radius) 77

Abbildung 36: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius 8,00 m bei 23 m Radius) 78

Abbildung 37: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius) 78

Abbildung 38: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 3. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius und 7,4 m bei 23 m Radius) 79

Abbildung 39: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 5. Variante Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius) 80

Abbildung 40: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 80

Abbildung 41: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,8 m bei 25 m Radius und 6,9 m bei 23 m Radius) 81

Abbildung 42: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius und 3,80 m bei 23 m Radius) 81

Abbildung 43: Knoten Beckergrube/Fünfhausen – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 84

Abbildung 44: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 1: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m und 8,00 m bei 23 m Radius) 85

Abbildung 45: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius) 85

Abbildung 46: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius) 86

Abbildung 47: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 4: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius) 87

Abbildung 48: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 6: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90 m bei 23 m Radius) 87

Abbildung 49: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße Drehgestellfahrzeug – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 89

Abbildung 50: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius) 90

Abbildung 51: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius) 90

Abbildung 52: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße - 4. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 91

Abbildung 53: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius) 92

Abbildung 54: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 94

Abbildung 55: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius und 4,80 m bei 23 m Radius) 95

Abbildung 56: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40m bei 23m Radius) 95

Abbildung 57: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 4. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m und 3,80 m bei 23 m Radius) 96

Abbildung 58: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße - Variante 5: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius) 97

Abbildung 59: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 6: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 97

Abbildung 60: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 7: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90m bei 23m Radius) 98

Abbildung 61: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius und 3,50 m bei 23 m Radius) 98

Abbildung 62: Knoten Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 101

Abbildung 63: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius) 102

Abbildung 64: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius) 102

Abbildung 65: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 4. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius) 103

Abbildung 66: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 104

Abbildung 67: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 8. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius) 104

Abbildung 68: Knoten Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius) 106

Abbildung 69: Knoten Mühlenstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius) 107

Abbildung 70: Umlegung der Gesamtnachfrage im Werktagsverkehr auf alle (baulich) in Frage kommenden Korridore 109

Abbildung 71: Bündelungspotentiale einzelner Korridore bei einer Bestweg-Umlegung 112

Abbildung 72: Grundszenario 1 mit Nord-Süd-Linie 114

Abbildung 73: Grundszenario 2 ohne Nord-Süd-Linie 114

Abbildung 74: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 1) 117

Abbildung 75: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) 117

Abbildung 76: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 1) 118

Abbildung 77: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) 118

Abbildung 78: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) mit Ergänzungen 119

Abbildung 79: Straßenbreiten im Verlauf des Kernnetzes 121

Abbildung 80: Straßenbreiten Kernnetz – Verteilung in % 122

Abbildung 81: Straßenbahn am Burgtor (Visualisierung) 129

Abbildung 82: Straßenbahnen mit Rasengleis am Holstentorplatz (Visualisierung) 130

Abbildung 83: Straßenbahn am zentralen Umsteigepunkt auf der Altstadtinsel, Ecke Sandstraße/Kohlmarkt (Visualisierung) 131

Abbildung 84: Straßenbahn in der Fackenburger Allee in Fahrtrichtung stadtauswärts (Visualisierung) 131

Abbildung 85: Umgestaltete Werner-Kock-Straße mit Straßenbahnhaltestelle "Hauptbahnhof" in Seitenlage (Visualisierung) 132

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 25 m 25

Tabelle 2: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 23 m 25

Tabelle 4: Änderung im Angebot der Stadtbuslinien 44

Tabelle 5: Oberbauform Kernnetz 46

Tabelle 6: Anteile der Querschnittsformen 47

Tabelle 7: Betriebskonzept Zielnetz 50

Tabelle 8: Gegenüberstellung zentrale und dezentrale Betriebshofstrategie 51

Tabelle 9: Zusammenstellung der Technische Grundlagen Betriebshof Straßenbahn 52

Tabelle 10: Teilindikatoren und Nutzen-Kosten-Indikator 57

Tabelle 11: Vergleich Mengengerüste zum Verkehrswendeszenario 58

Tabelle 12: BW002 Holstenbrücke 72

Tabelle 13: BW004 Holstenbrücke 72

Tabelle 14: BW005 Mühlentorbrücke 73

Tabelle 15: BW006 Burgtorbrücke 73

Tabelle 16: BW011 Puppenbrücke 73

Tabelle 17: BW016 Mühlenbrücke 74

Tabelle 18: BW025 Rehderbrücke 74

Tabelle 19: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 82

Tabelle 20: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 83

Tabelle 21: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 88

Tabelle 22: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 88

Tabelle 23: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 93

Tabelle 24: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 93

Tabelle 25: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 99

Tabelle 26: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 99

Tabelle 27: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 105

Tabelle 28: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 105

Tabelle 29: Zusammenfassung der technische Machbarkeit der Querungen Altstadt 108

Tabelle 30: Korridore für die Potentialanalyse 111

Tabelle 31: Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf für die Potentialanalyse 113

Tabelle 32: Ergänzungsbausteine für die Potentialanalyse 116

Tabelle 33: Anteile der Straßenbreiten Kernnetz in % 122

Abkürzungsverzeichnis

BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
DF	Drehgestellfahrzeug
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	motorisierter Individualverkehr
MG	Multigelenkfahrzeug
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Einleitung

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum mit ca. 222.000 Einwohner:innen und etwa 105.000 Arbeitsplätzen, Wissensstandort mit über 10.000 Studierenden und Smart City. Die historische Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte, das Seebad Travemünde und diverse Kulturveranstaltungen beleben den nachhaltigen Tourismus mit über 2.200.000 Übernachtungen jährlich. Nicht zuletzt aufgrund der engen Pendelverflechtungen mit dem Umland ist das täglich zu bewältigende Verkehrsaufkommen relativ hoch in Lübeck, der flächenmäßig größten Stadt in Schleswig-Holstein.

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit dem Grundlagenbeschluss zum Entwurf der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VO/2021/10558-08-01) das verkehrspolitisch ambitionierte Ziel gesetzt, den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird, von 11 % auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern. Vor dem Hintergrund des Klimanotstandes, den die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28. Mai 2019 festgestellt hat, und dem beschlossenen Lübecker Masterplan Klimaschutz (VO/2023/11957) mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2035, stellt sich ferner die Frage, wie die Attraktivität des ÖPNV als einem stadt- und umweltfreundlichen Verkehrssystem umfassend gesteigert werden kann.

Über die Einführung eines hochwertigen schienengebundenen Verkehrsmittels wie z. B. der Straßenbahn[1] als Rückgrat des ÖPNV wurde in Lübeck bereits Ende der 1990er-Jahre diskutiert. Ein Basisnetz für ein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-System wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck im Jahr 2000 vorgeschlagen. Allerdings konnte die Frage, ob die Einführung einer Straßenbahn für Lübeck zweckmäßig ist, seinerzeit nicht abschließend ermittelt werden, sodass vertiefende Untersuchungen empfohlen wurden.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck soll mit dem vorliegenden Gutachten die Fragestellung aufgegriffen werden, ob das Potenzial für die Einführung eines Straßenbahnsystems in Lübeck vorhanden ist. Darüber hinaus soll die Machbarkeit der Einführung eines hochwertigen schienengebundenen ÖPNV-Systems unter Berücksichtigung der topografischen und städtebaulichen Randbedingungen wie z. B. der Straßenquerschnitte und der historischen Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte erörtert werden.

In Deutschland gibt es nur wenige Großstädte mit mehr als 200.000 Einwohner:innen, die über kein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-System verfügen[2]. Ambitionierte verkehrspolitische Ziele wie die beträchtliche Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split[3] können in der Regel nicht mit reinen Busverkehrssystemen realisiert werden. Dies ist auch für Lübeck zutreffend, was mit dem sog. „Verkehrswendeszenario“ als Randuntersuchung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) modellbasiert nachgewiesen wird.

---

[1] Als Begriff für ein hochwertiges schienengebundenes Verkehrsmittel des ÖPNV, das mit elektrischer Energie betrieben wird, wird in diesem Gutachten einheitlich „Straßenbahn“ verwendet.

[2] Aachen, Kiel, Lübeck, Mönchengladbach, Münster und Wiesbaden sind deutsche Großstädte mit über 200.000 Einwohnerinnen, die bislang über keinen hochwertigen schienengebundenen kommunalen Nahverkehr verfügen. Die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat mit der Drucksache 0786/2022 gleichwohl die Planung eines hochwertigen ÖPNV-Systems als Tram-System (modernes Stadtbahnsystem) beschlossen.

[3] Verteilung des Personen-Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel nach der Anzahl der Wege oder der zurückgelegten Personenkilometer.

Das vorliegende Gutachten wurde ergebnisoffen erarbeitet und soll Aufschluss darüber geben, ob die Einführung eines Straßenbahnsystems in Lübeck dazu beitragen kann,

- den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem ÖPNV zurückgelegt wird, auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern,
- und die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu reduzieren
- sowie der Frage nachgehen, wie eine Straßenbahn (inkl. Busergänzungsnetz) im direkten Vergleich mit einem nachdrücklich ausgeweiteten reinen Busverkehrsangebot (sog. „Verkehrswendeszenario“) hinsichtlich verschiedener Parameter (z. B. Effizienz, Gewinn wahlfreier Fahrgäste, Fahrzeuge, Fahrer:innen) abschneidet.

Die Hansestadt Lübeck steht in Anbetracht der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes vor der Grundsatzentscheidung, ob der Systemwechsel von einem reinen Busverkehrssystem zu einem kombinierten System aus Bus und Straßenbahn sinnvoll ist. Sofern das Potenzial und die Machbarkeit einer Straßenbahn nachgewiesen werden können, bedarf es der Beschlussfassung der zuständigen politischen Gremien, ob auf Basis der vorliegenden Ergebnisse die Planungen fortgeführt werden und bei der weiteren Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Berücksichtigung finden sollen.

Eingangs werden die Randbedingungen und der Kontext in Kapitel 2 beschrieben.

Die Planungsparameter, die der Potenzial- und Machbarkeitsstudie für die Einführung eines neuen Straßenbahnsystems in Lübeck zugrunde gelegt werden, werden in Kapitel 3 dargelegt.

Die Arbeitsschritte – von der Analyse der Gesamtverkehrsströme des Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck bis zur Modellierung des vorliegenden ÖPNV-Systems – werden in Kapitel 4 transparent gemacht. Die Analyse umfasst zum einen die verkehrliche Betrachtung unterschiedlicher Korridore und zum anderen die technische Realisierbarkeit der Einführung eines modernen Straßenbahnsystems in der historischen Lübecker Altstadt. Darauf aufbauend erfolgt die Konzeption des potenziellen Straßenbahnnetzes. Gegenstand sind z. B. das Straßenbahnliniennetz, das Buslinienergänzungsnetz, die unterschiedlichen möglichen Oberbauformen des sog. Straßenbahnkernnetzes, aus denen bspw. Abschnitte mit besonderem Bahnkörper oder Mischverkehr ersichtlich werden, ein mögliches Betriebskonzept sowie die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Lage eines zentralen Standortes mit mehreren dezentralen Standorten für einen Betriebshof.

Abschließend werden das Potenzial und die Machbarkeit der Einführung eines neuen Straßenbahnsystems in Lübeck fachgutachterlich in Kapitel 5 bewertet sowie der direkte Vergleich mit einem nachdrücklich ausgeweiteten reinen Busverkehrsangebot sog. „Verkehrswendeszenario“ gezogen.

Weitere Informationen wie die Regelstraßenquerschnitte mit einer Straßenbahn, die Bestandsaufnahme und Ersteinschätzung von Bauwerken (z. B. Burgtor und Holstenbrücke), die Prüfung der Schleppkurven mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen und –breiten an Knotenpunkten der historischen Altstadt, die Ausgangsbasis der Gesamtverkehrsströme im Detail, die Analyse von Straßenbreiten und –querschnitten eines potenziellen Straßenbahnnetzes

und skizzenartige Visualisierungen einer modernen Straßenbahn an unterschiedlichen Orten in Lübeck sind dem Kapitel 7.9 – Anhang 9 zu entnehmen.

2. Rahmenbedingungen und Kontext

2.1 Rahmenbedingungen und Kontext

In diesem Kapitel werden die Voraussetzungen der Wiedereinführung der Straßenbahn beschrieben, insbesondere die grundsätzlichen Bedingungen.

Die Kernbereiche Lübecks umfassen die Altstadtinsel und die historisch gewachsenen umliegenden Stadtteile. Die historisch gewachsene Struktur mit der Altstadt im Zentrum der Stadt ist in Lübeck von der Umrandung durch die Trave und Wakenitz geprägt. Daraus ergeben sich Herausforderungen bei der Erschließung der Altstadtinsel und verkehrliche Zwänge (z.B. vorhandene Brückenbauwerke, Denkmalschutz). Die mittelalterlich geprägte Stadtstruktur der Altstadtinsel wird durch die heutigen Anforderungen vor Herausforderungen gestellt. Das UNESCO-Welterbe „Lübecker Altstadt“ auf der Altstadtinsel stellt einen Publikumsmagnet dar, der überregionale Tourist:innenströme anlockt. Aber auch innerhalb der Stadt Lübeck gibt es erhebliche Binnenverkehre, die sich ebenso stark auf die Altstadtinsel konzentrieren. Das Busverkehrssystem in Lübeck hat im Bestand seinen wichtigsten Umsteigeknoten am Hauptbahnhof, an dem der ZOB angegliedert ist. Die meisten Buslinien bedienen die Altstadt und fahren ab dem ZOB über den Holstentorplatz. Die Linie 5 quert die Altstadt beispielsweise in Ost-West-Richtung und verkehrt ganztägig im 10-Minuten-Takt, was sie zur taktstärksten Linie in Lübeck macht. Die abseits der Altstadt gelegenen Stadtteile bedingen eine gute Anbindung an die zentralen Bereiche der Stadt, insbesondere die Großwohnsiedlungen von Kücknitz, Moisling, Buntekuh und Eichholz sind Nachfrageschwerpunkte.

Die heutige Situation ist durch einen für eine Stadt dieser Größe niedrigen Modal-Split im ÖV von rund 11 % geprägt, vergleichbar mit Kiel. Die Klimaschutzziele (siehe Hauptwerk Verkehrsentwicklungsplan Lübeck) sind mit diesem ÖV-Anteil nicht zu erreichen, der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) selbst wird Aussagen tätigen, wie diese Situation zu verbessern ist. Die Innenstadt, die ursprünglich nicht für das Auto geplant wurde und die längste Zeit ihrer Geschichte autofrei war, ist heute sehr deutlich durch den Kfz-Verkehr und Busverkehr geprägt. Der Hauptbahnhof als zentraler Bahnknoten mit ZOB liegt in westlicher Richtung außerhalb der Innenstadt.

2.2 Straßenbahn im Kontext der historischen Lübecker Altstadt

Die Straßenbahn ist 1959 in Lübeck geschlossen worden, es gab aber mal ein recht umfangreiches Netz, wie die folgende Abbildung 1 zeigt:

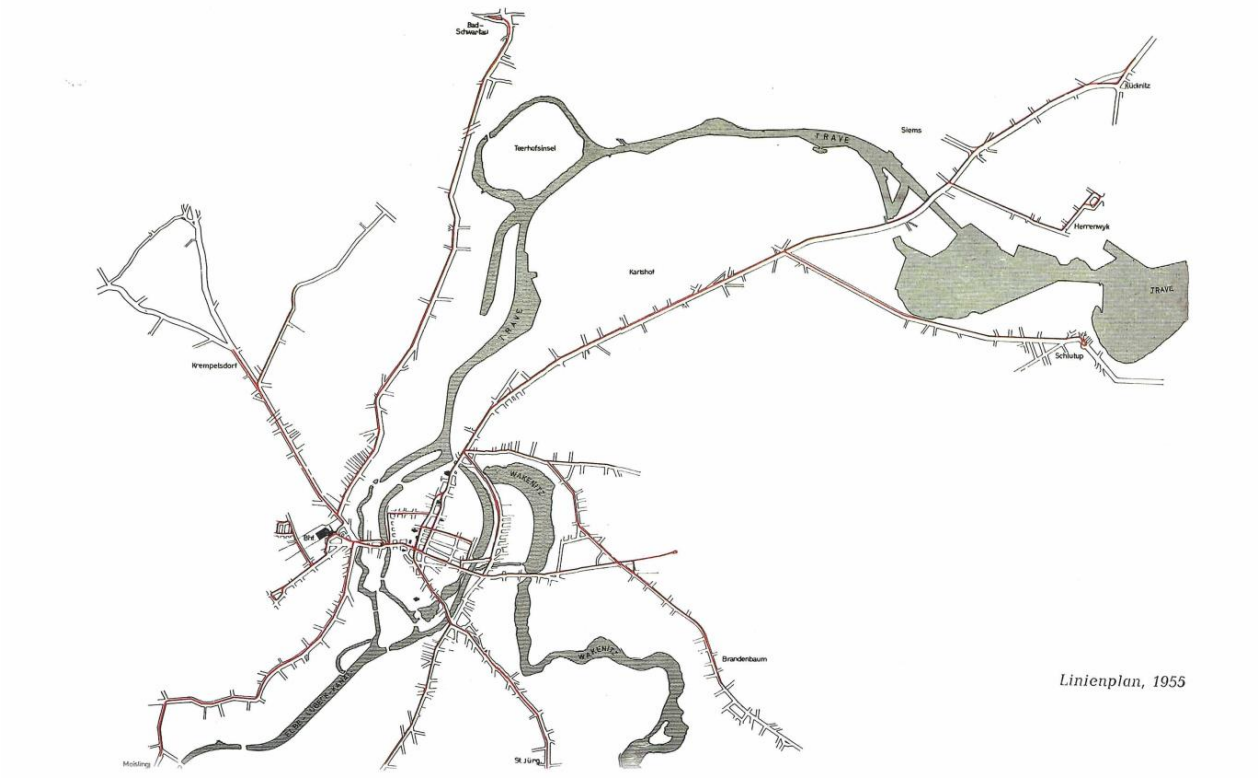


Abbildung 1: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck, zentraler Bereich 1950er Jahre (Quelle Stadtarchiv Lübeck)

Neue Straßenbahnfahrzeuge, die deutlich breiter als die alten Straßenbahnfahrzeuge sind, müssten auch die Innenstadt mit ihren engen Straßenräumen und Kurven durchqueren. Sonst ist aufgrund der topographischen Lage auch im Zusammenhang mit der Trave und den vielen Brücken, die alle unter Denkmalschutz stehen, keine sinnvolle Anbindung der Innenstadt und Durchbindung von Linien denkbar. Für den Fall von Überlegungen, ein Straßenbahnsystem nicht in die historische Innenstadt führen zu wollen – also ein Szenario „Straßenbahn nur außerhalb der Innenstadt“ müsste diese noch durch viele Buslinien erschlossen werden, was auf den Außenästen zwangsläufig zu parallelen Bedienungen führen würde, was wirtschaftlich und planerisch nicht sinnvoll ist. Dementsprechend wird in dieser Untersuchung ein Fokus auch auf die Altstadt gelegt. Hier sinnvolle Querungs- und Bedienmöglichkeiten zu ermitteln und daraus ein Liniennetz mit ausreichender Nachfrage zu entwickeln ist von zentraler Bedeutung für das gesamte Teilgutachten.

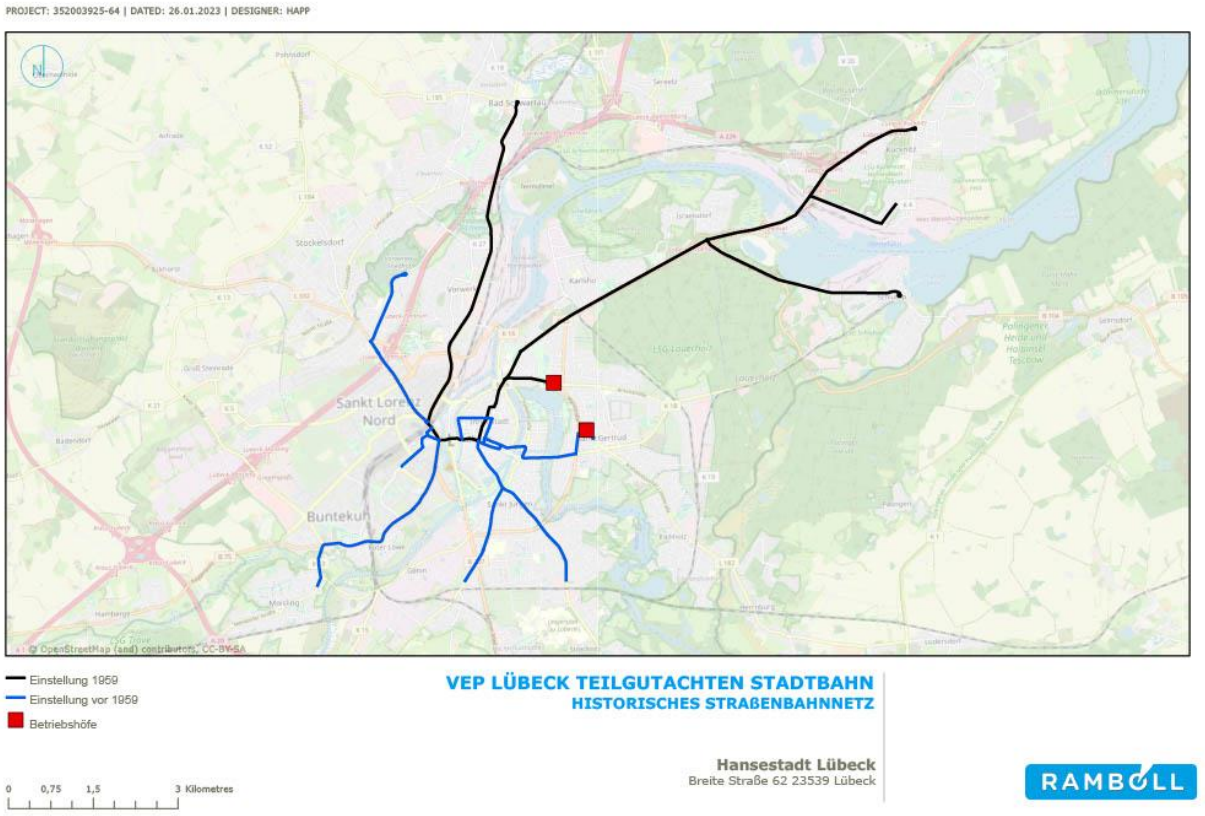


Abbildung 2: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck

Zu beachten ist dabei der UNESCO-Weltkulturerbe-Status der Innenstadt als Ensemble. Hier ist Lübeck vergleichbar mit Bordeaux, welches diesen Status heute auch hält, ihn aber insbesondere mit der Einführung der Straßenbahn ohne Oberleitung in der Innenstadt erhalten hat (siehe folgende Abbildung 3). Der UNESCO-Weltkulturerbe-Status und eine Straßenbahn schließen sich also nicht aus, wenn diese behutsam in den städtebaulich sensiblen Bereich eingefügt wird.



Abbildung 3: Beispiel Straßenbahn Bordeaux, Unesco-Weltkulturerbe (Quelle: Wikipedia)

2.3 Renaissance der Straßenbahn in Europa

Ein Blick in unser Nachbarland Frankreich zeigt, dass dort in den letzten drei Jahrzehnten über 25 Städte (z.T. bereits ab 40.000 Einwohner:innen) neue Straßenbahnsysteme eingeführt haben. Waren dort Mitte der 1980er Jahre nur noch drei Straßenbahnsysteme in Betrieb (in Lille, St Etienne, Marseille), könnte in naher Zukunft das 130.000 Einwohner:innen zählende Annecy die 30. Straßenbahnstadt in Frankreich werden. Langzeiterfahrungen in französischen Straßenbahnstädten zeigen, dass hier oftmals eine Vervielfachung der Fahrgastzahlen im Vergleich zum vorher verkehrenden Bussystem möglich wurde sowie zusätzlich positive Effekte auf den innerstädtischen Einzelhandel feststellbar sind. Die neuen Systeme bewiesen sich als wichtiger Standortfaktor: So trat in Städten mit wiedereingeführten Straßenbahnen – beispielsweise in Strasbourg – eine Attraktivitätssteigerung und Belebung der Stadtkerne ein (mehr Passant:innen, weniger Emissionen). Hierdurch stiegen sowohl der Absatz des Handels als auch die Grundstückswerte. In Strasbourg konnten bereits drei Jahre nach der Eröffnung der ersten Straßenbahnlinie 43% mehr Menschen im Gesamtnetz des ÖPNV gezählt werden. Insgesamt konnte dort der ÖPNV-Anteil am Modal Split verdoppelt, der Autoverkehr um 17% verringert, sowie das Aufkommen an Fußgänger:innen in den Einkaufsstraßen um 20% gesteigert werden. In Grenoble in den französischen Alpen, wo bereits 1987 die Straßenbahn wiedereingeführt wurde, konnten die Fahrgastzahlen im ÖPNV-Gesamtnetz mittlerweile im Vergleich zu Vor-Straßenbahn-Zeiten mehr als verdoppelt werden, ebenso im südfranzösischen Montpellier (+115 % Fahrgäste), wo ab dem Jahr 2000 ein immer größer werdendes Netz aufgebaut werden konnte. Ähnliche Erfolgszahlen sind im Nachbarland Dänemark zu verzeichnen: In Aarhus, das seit dem 21. Dezember 2017 wieder eine Straßenbahn hat, lag das Fahrgastaufkommen bereits 100 Tage nach der Eröffnung knapp 40% über dem Niveau der zuvor auf den nun durch die Straßenbahn bedienten Busrelationen. Auch in Odense nahm 2022 ein neues Stadtbahnsystem den Betrieb auf, in Kopenhagen soll die neue Stadtbahn 2025 eröffnet werden. In Lund, Schweden, wurde der Betrieb einer neuen Straßenbahn 2020 aufgenommen.

2.4 Verkehrspolitische Ziele bzw. Beschlusslage in Lübeck

Das Thema Wiedereinführung einer Straßenbahn wurde in Lübeck in den letzten Jahren immer wieder diskutiert, war im alten VEP von 2000, sowie im ersten und zweiten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck enthalten. So schlug der VEP 2000 die „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch 'Systemsprung' auf die Stadtbahn“ vor und empfahl die weitere Vertiefung dieses Themas. Entsprechend wurde die Stadtverwaltung am 24.02.2011 von der Bürgerschaft damit beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahn durchführen zu lassen (TOP 12.3, Drs. Nr. 29). Dies konnte jedoch infolge anderer Prioritätensetzung zunächst nicht umgesetzt werden, sodass für die Klärung der vor dem Hintergrund der Verkehrswende strategisch wichtigen Grundsatzfrage pro oder contra Straßenbahnsystem bis dato eine fundierte Planungs- und Entscheidungsgrundlage fehlte.

Die hiermit vorgelegte Untersuchung hat somit eine hohe Relevanz für die politische Entscheidungsfindung und für den zukünftigen Verkehrsentwicklungsplan: Dieser soll generell aufzeigen, wie das Lübecker Verkehrssystem im Hinblick auf die Herausforderungen der Zukunft angepasst werden muss. Vor dem Hintergrund ist gleich zu Beginn des Prozesses die Frage zu klären, ob eine Straßenbahn bei der Aufstellung des VEP mitgedacht werden soll oder nicht. Das Gutachten soll dabei auf den Punkt bringen, wie und ob eine Straßenbahn dazu beitragen kann,

die Ziele der Bürgerschaft zum VEP (20 % ÖV-Modal Split-Anteil nach Wegen, 40 % nach Leistung) sowie die Ziele der Bürgerschaft zum Klimaschutz (Klimaneutralität bis 2035) zu erreichen. Darüber hinaus soll geklärt werden, wie eine Straßenbahn (mit Busergänzungsnetz) im direkten Vergleich zu einem deutlich verbesserten Busverkehrssystem im Hinblick auf Punkte, wie Effizienz, Gewinn wahlfreier Fahrgäste, verfügbare Kapazitäten der Altstadtinsel, den Einsatz von Fahrzeugen und Fahrer:innen abschneidet.

Hierbei steht die Frage im Mittelpunkt, ob ein Systemsprung auf die Straßenbahn eine Strategie ist, auf die die Hansestadt Lübeck setzen sollte, oder ob die Potenziale zu gering sind, um dieses Vorhaben hinreichend zu begründen.

3. Planungsparameter

In diesem Kapitel werden die grundsätzlichen technischen Planungsparameter für eine hochwertige, moderne Straßenbahn definiert. Es wird erläutert, wie diese auf die Hansestadt Lübeck angewendet werden können, welche Annahmen der weiteren Planung dieser Machbarkeitsstudie zugrunde liegen und welche Parameter noch flexibel sind.

Eine Straßenbahn sollte auf eigener Trasse möglichst unabhängig vom Straßenverkehr geführt werden, um einen verlässlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Auch für die Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist eine Mindestquote von 50% eigenem Bahnkörper relevant.

Sollte ein eigener Bahnkörper nicht möglich sein, was im Allgemeinen an den verfügbaren Straßenraumbreiten (von Fassade zu Fassade) oder der verringerten Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs liegt, ist auch eine Führungsform als Mischbetrieb mit Lage von Gleisen im Straßenraum möglich. In diesem Falle sollte durch moderne Methoden der Verkehrslenkung eine gute Priorisierung der Straßenbahn erreicht werden, damit diese möglichst wenig durch andere Verkehrsteilnehmende beeinträchtigt wird. Auch das ist eine Voraussetzung für die Förderung nach GVFG (siehe Kapitel 4.5).

Grundsätzlich sind in den Straßenzügen, welche für die Straßenbahn in Frage kommen, die verfügbaren Straßenraumbreiten zu klären. Dabei sind alle Verkehrsträger angemessen zu berücksichtigen. Ein klassischer Querschnitt beinhaltet Raum für den Fußverkehr, Radverkehrsanlagen, Parken/Anliefern, Bäume, Straßen, Straßenbahn, Signale/Schilder/Lichtsignalanlagen, Masten der Stromversorgung oder Straßenbeleuchtung sowie ggf. Haltestellen. Für alle Verkehrsträger gibt es Mindestmaße, die weitgehend in den Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt) oder den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geregelt sind. Zwischen den Verkehrsträgern sind dabei auch Sicherheitsabstände zu berücksichtigen. Für die Straßenbahn gilt die Verordnung für Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab).

Die nach BOStrab maximal mögliche Fahrzeugbreite beträgt 2,65 m. Grundsätzlich wurde deswegen für diese Machbarkeitsstudie diese Breite von 2,65 m unterstellt, welche die höchste Fahrgastkapazität und damit Wirtschaftlichkeit pro Fahrgast bietet. Diesen Weg geht aktuell die Stadt Kiel mit 54 und 45 m langen Straßenbahnfahrzeugen der Breite 2,65 m. Für Lübeck muss aber die Altstadt mitberücksichtigt werden, so dass die Breite von 2,40 m, die aus städtebaulichen

Gründen viele französische Systeme (oder Deutsche Systeme aus historischen Gründen) aufweisen, mit in Betracht gezogen wird. Die Fahrzeugbreite ist also nicht vorab festgelegt.

Die notwendige Fahrzeuglänge und damit auch Haltestellenlänge ergibt sich aus der Nachfrage und wurde für diese Studie grob abgeschätzt.

3.1 Hochwertiger Straßenbahnbetrieb

Folgende Grundsätze kommen zur Anwendung, welche bei einer späteren Fortführung der Planung auch gelten werden. D.h. von diesen sollte nicht abgewichen werden:

- Führung so viel wie möglich auf eigener zweigleisiger/zweispuriger Trasse, wenn es von den Straßenbreiten möglich ist und die anderen Verkehrsträger den notwendigen Platz erhalten sowie die Straßenleistungsfähigkeit noch angemessen ist.
- Volle 100 % Priorisierung an Kreuzungen für attraktive Fahrzeiten ist anzustreben, wobei insbesondere der Einfluss auf die Knotenleistungsfähigkeit zu prüfen ist.
- Der Betrieb muss „hochwertig" für den Fahrgast erfahrbar sein, durch einen möglichst hohen Beförderungskomfort, insbesondere im Vergleich zum Ist-Zustand.
- Für ein attraktives Angebot ist ein dichter Takt von mindestens 10 Minuten (zur Hauptverkehrszeit) auf den Außenästen einzurichten.
- Fahrzeuge verkehren im Zwei-Richtungsbetrieb ohne Wendeschleifen (die oft mehr Platz benötigen).
- Es besteht ein hoher städtebaulicher Anspruch**,** mit besonderer Sensibilität in der Innenstadt von Lübeck vor dem Hintergrund des UNESCO-Welterbes
- Haltestellenabstand
  - Im Kernbereich liegt dieser bei 300 bis 400 m,
  - Außenbereich gilt der Zielwert von 700m – 1000m (höhere Reisegeschwindigkeit)
- Zielwert für die Durchschnittsgeschwindigkeit einer Straßenbahn in Lübeck ist 18-20 km/h
  - Gute Balance zwischen attraktiven Fahrzeiten (auch im Vergleich zum MIV) und Nachteilen für andere Verkehrsteilnehmende.
  - Effekt der Altstadt mit langsamen Geschwindigkeiten ist dabei berücksichtigt.

3.2 Betriebsform

Folgende Möglichkeiten kommen für die Straßenbahn in Frage:

- Typ 1 Besonderer Bahnkörper: 2-gleisig; ungestörter Betrieb auf eigenem Gleiskörper (besonderer Bahnkörper gem. BOStrab) als Grundsatz der gesamten Studie
- Typ 2 Straßenbündiger Bahnkörper (Mischbetrieb mit IV im Straßenraum): Diese Ausprägung ist nur die Ausnahme - wenn möglich unter Einsatz der dynamischen Straßenraumfreigabe. Idealerweise sollte ein möglichst geringer Teil des gesamten Netzes als Mischbetriebstrasse ausgeführt werden, um die Projektziele zu erreichen. Bei hohen Werten sollten zukünftige betriebliche Simulationen zeigen, wie die Effekte auf die Fahrzeitberechnung sich insgesamt auswirken und die Projektziele - insbesondere ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Indikator - trotzdem erreichbar sind. Bei

diesem Typ kann auch ein Gleis im Straßenraum liegen, und das andere als eigener Gleiskörper ausgeführt werden.

- Typ 3 Eingleisige Abschnitte: Diese Betriebsform ist grundsätzlich zu vermeiden und nur in Ausnahmefällen (z.B. städtebauliche Gründe, enge Platzverhältnisse) denkbar; sie ist bei Fortführung der Planung auf ihre betrieblichen Folgewirkungen (geringe Kapazität und Betriebsstabilität) im Netz mit einem Betriebsmodell zu prüfen.





Abbildung 4: Betriebsform Straßenbahn (Quelle: Ramboll)

3.3 Fahrzeuge

Folgende Grundsätze kommen zur Anwendung:

- Modernes attraktives Niederflursystem mit 100% Barrierefreiheit, die gesetzlich vorgeschrieben ist.
- Der Einstiegsbereich der Fahrzeuge liegt ca. 50 mm höher als die Bahnsteighöhe. Eine Standardbahnsteighöhe für neue Systeme ist normalerweise 300 mm, was ein guter Kompromiss zwischen der notwenigen Barrierefreiheit, der Wirtschaftlichkeit von Fahrzeugen (Instandhaltung und Anschaffung) und der städtebaulichen Integration von Haltestellen darstellt. Die Bahnsteighöhe ist aber für Lübeck noch nicht festgelegt.
- Die Fahrzeuglänge ist abhängig von Nachfrage und bestimmt auch die Länge der Haltestellen. Beides ist aktuell für Lübeck noch nicht festgelegt, erste grobe Abschätzungen wurden getroffen.
- Es gibt eine klare Tendenz bei neuen Straßenbahnsystemen zu längeren Fahrzeugen, die nicht mehr in zweifach-Traktion gekuppelt fahren. Die Unterschiede zwischen Hauptverkehrs- und Schwachlastzeiten nehmen generell ab, Stärken- und Schwächen von Fahrzeugeinheiten wird damit weniger relevant. Das wurde auch für Lübeck unterstellt, ist aber nicht final festgelegt.
- Die Fahrzeugbreite sollte aus wirtschaftlichen Gründen die maximale Breite von 2,65 m nach BOStrab ausnutzen, eine geringere Breite von 2,40 m sollte aber auch aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Altstadt geprüft werden. Die Fahrzeugbreite ist somit nicht festgelegt.
- Bei einer Fahrzeugbreite von 2,30 m sind nur noch 2+1 Sitze in einer Reihe möglich, was langfristig zu einer zu geringen Kapazität führt und für ein neues System nicht zu empfehlen ist. Diese Breite wurde in der Machbarkeitsstudie deswegen nicht berücksichtigt.
- Die minimale Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer beträgt 3,80 m, was für die Prüfung bei engen Durchfahrten (z.B. Burgtor) wichtig ist.
- Es wird noch keine Vorentscheidung für einen Fahrzeugtyp getroffen, die wesentlichen Typen werden in dieser Machbarkeitsstudie geprüft:
  - Drehgestellfahrzeug, d.h. unter dem Fahrzeug sind frei ausdrehbare Drehgestelle angebracht, die im Allgemeinen eine gute Laufruhe, hohen Fahrgastkomfort und

geringeren Lärm in Kurvefahrten aufweisen sowie zu weniger Verschleiß (Instandhaltungskosten) führen.

- Multigelenkfahrzeug, d.h. nur geringfügig ausdrehbare Fahrgestelle unter dem Fahrzeug, welche aber zu einem großzügigeren Innenraum und dessen Konfigurationsmöglichkeiten führen. Multifunktionsbereiche und Türen können freier angeordnet werden. Die meisten der modernen französischen Systeme sind Multigelenkfahrzeuge, die aber im Allgemeinen mehr Verschleiß und Instandhaltungskosten nach sich ziehen.

3.4 Barrierefreiheit, Bahnsteighöhe und Einstiegssituation

Die vollständige Barrierefreiheit ist zu gewährleisten. Das ist eine gesetzliche Vorgabe ab 2022 in allen ÖV-Netzen. In dem zum 1. Januar 2013 erneuerten PBefG kommt der Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich erhöhte Bedeutung zu. Die aktualisierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG verlangt, dass der Nahverkehrsplan des ÖPNV-Aufgabenträgers die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Bahnsteige für moderne neue Straßenbahn-Systeme weisen eine Höhe von 250 bis 300 mm auf (siehe auch Kapitel 3), die genaue Höhe muss zum aktuellen Zeitpunkt nicht festgelegt werden. Die Einstiegshöhe des Fahrzeugs liegt rund 50 mm im leeren unbeladenen Zustand über der Bahnsteighöhe.

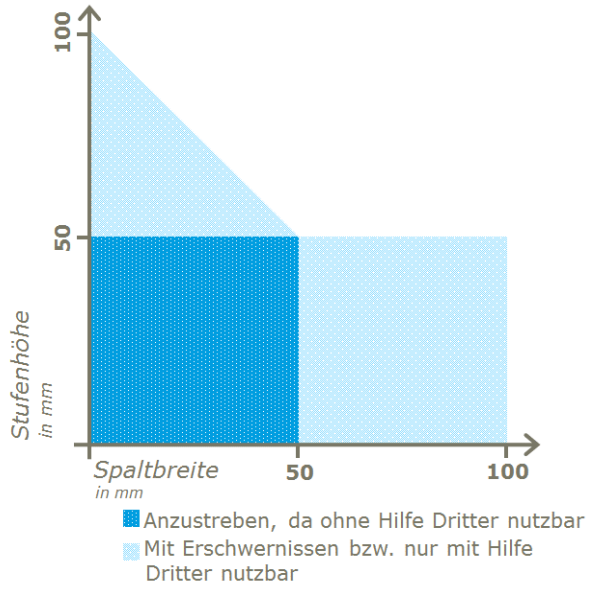


Abbildung 5 : Anzustrebende Einstiegssituation, Quelle: VDV7011, Kapitel 3.1, 11/2000

3.5 Energieversorgung

Die gegenwärtig am häufigsten verwendete Technologie und somit die herkömmlichste Antriebstechnologie im Bahnsektor ist das Fahren unter Fahrdraht. Die Oberleitung ist ein sehr bewährtes System, das sich nicht nur als wirtschaftlichste Lösung der Stromversorgung für Straßen- und Straßenbahnen kennzeichnet, sondern auch einen geringen ökologischen

Fußabdruck aufweist. Auch was den Wirkungsgrad (Ausnutzungsgrad der zu Verfügung gestellten Primärenergie) angeht, ist der Fahrdraht mit 80 % die bestmögliche Lösung (Quelle: Miklautz, 2019). Die Erfahrungen der seit den 1990er Jahren in Frankreich neu entstandenen Netze zeigen, dass eine städtebaulich verträgliche Integration (auch Oberleitung ohne Tragseil) auch bei der klassischen Oberleitung machbar ist.

Deswegen ist die klare Empfehlung außerhalb der Altstadt eine Oberleitung mit 750 V zu installieren, Unterwerke sind alle 1,5 bis 2 km notwendig. Das sollte in zukünftigen Planungsphasen auch berücksichtigt werden.

Für die Altstadt stellt sich die Lage anders dar. Hier wird ein oberleitungsloser Betrieb aus städtebaulichen Gründen empfohlen. Die genaue technische Lösung steht zu einem so frühen Zeitpunkt aber nicht fest. Grundsätzlich ist dabei folgendes zu beachten bzw. folgende Lösungen kommen in Frage:

- UNESCO-Welkulturerbe Status: Nach der Ortsbesichtigung ist nach Auffassung von Ramboll eine Oberleitung kaum vorstellbar oder technisch teilweise nicht möglich (z.B. Burgtor Durchfahrtshöhe)
- Mögliches Vorbild ist die Straßenbahn in Bordeaux, die im Innenstadtbereich ohne Oberleitung verkehrt; dessen Lösung der Stromzuführung aus dem Gleisbereich (APS) ist aber teuer und technisch anspruchsvoll; in Deutschland ist das System bisher nicht realisiert und nicht zugelassen worden.
- Die Batterietechnik auf den Fahrzeugen entwickelt sich immer weiter und stellt eine sinnvolle Alternative zur Oberleitung auf kürzeren Abschnitten dar. Gesamte Systeme, die nur mit Batterieenergie ohne weitere Aufladung verkehren, gibt es bisher nicht. Nachteilig ist das höhere Gewicht der Fahrzeuge und insbesondere die Auswirkungen auf die vielen Brücken in Lübeck.
- Für Lübeck kommt nach Einschätzung von Ramboll eine Lösung wie in Luxemburg ohne Oberleitung mit kurzer Aufladung von Fahrzeugbatterien an zentralen Haltestellen in der Altstadt in Frage; die Aufladung kann aus dem Gleisbett erfolgen, um die Fahrzeuge nicht mit zu schweren und großen Batterien ausstatten zu müssen.





Abbildung 6 : Straßenbahn Angers (links, Quelle Ingolf Berger, Ramboll) und Straßenbahn Luxemburg (rechts, Quelle Ramboll)

- Die wesentlichen Merkmale aus Luxemburg sind:

- Das Fahrzeug verfügt über einen Stromabnehmer für den Betrieb in Außenbereichen- In der zentralen Innenstadt wird der Strom (auch 750 V) über einen sogenannten „ausfahrbaren Schuh“ unter dem Drehgestell an Haltestellen zugeführt.
- Die Stromschiene im Gleis an den Haltestellen führt nur Strom, wenn das Fahrzeug darüber fährt, d.h. es ist eine aufwändigere Sicherung notwendig. Das System ist deutlich komplexer und auch teurer als eine konventionelle Oberleitung.
- Batterien/Super-Caps werden an den Haltestellen kurz aufgeladen, was für den Betrieb in der Innenstadt ausreicht.
- Die Kapazität der Batterien/Super-Caps ist so bemessen, dass die Innenstadt auch bei technischen Fehlern der Stromschiene (Frage nach der Verfügbarkeit des Systems) eingeschränkt durchfahren werden kann. Wichtig ist die Redundanz des Gesamtsystems.

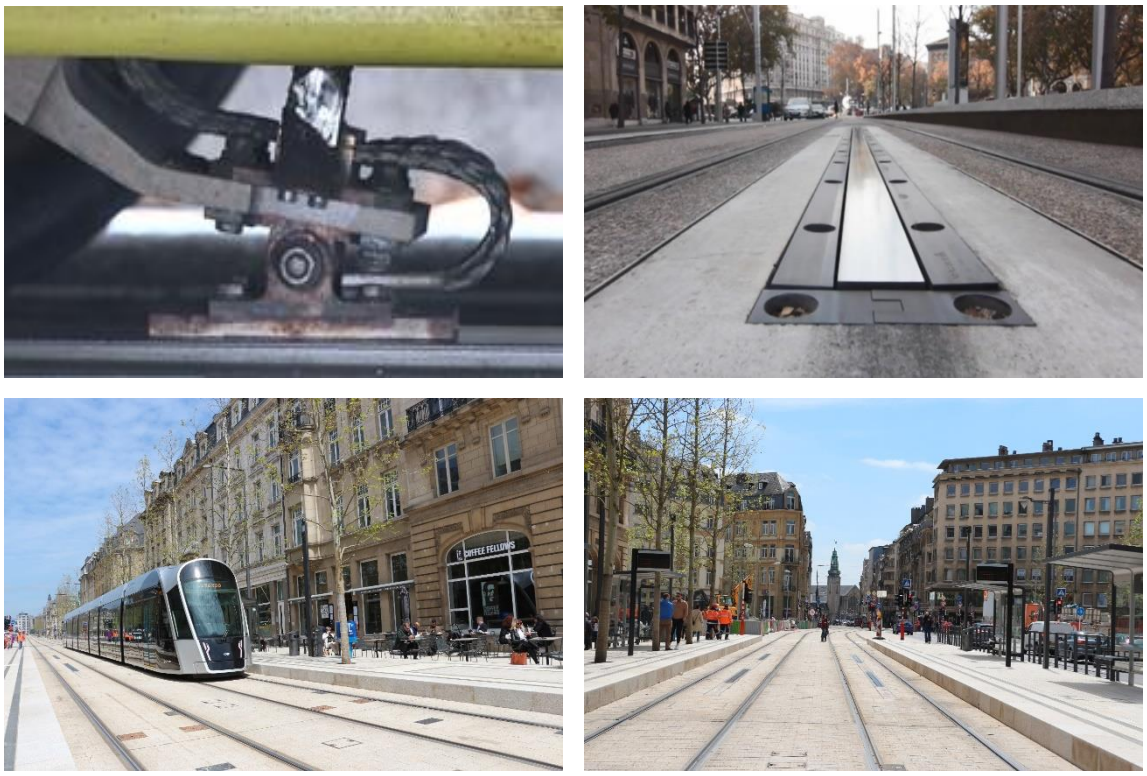


Abbildung 7 : Straßenbahn Luxemburg, Stromzuführung aus dem Gleisbett an den Haltestellen (Quelle: Stadt Luxemburg)

3.6 Regelquerschnitte

Die Regelquerschnitte beziehen sich nur auf den Bereich der Fahrbahn der Straßenbahn, die Planung und Dimensionierung von Kfz-Fahrspuren, Radwegen oder Gehwegen erfolgt nach den einschlägigen Regelwerken bzw. nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den lokalen Standards, die hier nicht aufgelistet werden.

Die vorgeschlagenen Regelquerschnitte beruhen auf:

- Betriebsordnung Straßenbahn, BOStrab
- Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs, EAÖ-Ausgabe 2013
- Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen, RASt 2006

- Dem Lichtraumbedarf von Fahrzeugen der Breite 2,65 m mit Zuschlägen (siehe auch Kapitel 7.1 - Anhang 1

Es wurden 6 Regelquerschnitte entwickelt, welche in Kapitel 7.1 – Anhang 1 dokumentiert sind:

- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk

3.7 Lichtraumbedarf in engen Radien (Altstadt)

In engen Radien ist der Standardlichtraum der Regelquerschnitte aufzuweiten, da Straßenbahnfahrzeuge in verschiedenen Konfigurationen, d.h. in Abhängigkeit der Länge und Anordnung von Wagenkästen und Drehgestellen bzw. Fahrwerken, nach innen und außen „ausschlagen“ und mehr Platz als im geraden Gleis benötigen. Da zu diesem Zeitpunkt noch kein Fahrzeugtyp ausgewählt wurde (siehe Kapitel 3.3) ist aufgrund von vergleichbaren Projekten der notwendige Zuschlag für enge Radien abgeschätzt worden. Das ist für die beiden in Frage kommenden Fahrzeugbreiten von 2,40 m und 2,65 m erfolgt.

Generell gilt, dass der Verschleiß Rad-Schiene in engen Radien deutlich ansteigt und ein wesentlicher Kostentreiber ist. Auch nimmt das sogenannte „Kurvenquietschen“ zu und damit das Lärm- und Erschütterungsrisiko. Deswegen wurden die minimalen Radien, die für moderne Fahrzeuge noch sinnvoll zu betreiben sind, auf 25 bzw. 23 m gesetzt. Der Zielwert ist 25 m, 23 m der Ausnahmewert. Davon sollte auch in zukünftigen Planungen nicht abgewichen werden.
Insbesondere die Straßenräume in der Altstadt werden einer detaillierten Betrachtung mit diesen Radien unterzogen.

Die folgenden Annahmen für minimalen Lichtraumbedarf der Trasse in engen Kurvenradien bei geringen Geschwindigkeiten und 15 cm Zuschlag für den dynamischen Lichtraum ohne Sicherheitsbereich (50 cm in den Regelquerschnitten, siehe Kapitel 7.1 - Anhang 1) wurden getroffen. Mit diesen Werten wurden die Querungsmöglichkeiten der Altstadt berechnet:

Tabelle 1: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 25 m

Kurvenradius=25 m	Multigelenkfahrzeug	Drehgestellfahrzeug
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 2 Gleise	7,30 m	7,90 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 2 Gleise	6,80 m	7,40 m
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 1 Gleis	3,70 m	4,70 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 1 Gleis	3,45 m	4,45 m

Tabelle 2: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 23 m

Kurvenradius=23 m	Multigelenkfahrzeug	Drehgestellfahrzeug
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 2 Gleise	7,40 m	8,00 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 2 Gleise	6,90 m	7,50 m

Fahrzeugbreite: 2,65 m; 1 Gleis	3,80 m	4,80 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 1 Gleis	3,55 m	4,55 m

3.8 Umgang mit Kreisverkehren

Eine im Vergleich zu anderen Städten besondere verkehrliche Situation ergibt sich in der Hansestadt Lübeck durch die Vielzahl groß dimensionierter, teils mehrspuriger und großteils bisher nicht signalisierter Kreisverkehrsplätze, die “Teller” genannt werden.

Die Dimensionen würden ein Ausfahren der Kreisfahrbahn durch die Straßenbahn zwar teilweise sogar zulassen, aus verkehrstechnischer und fahrdynamischer Sicht stellt dies jedoch keine sinnvolle Lösung dar. Grundsätzlich ist daher davon auszugehen, dass bei einer Umgestaltung der Kreisverkehre mit entsprechender Signalisierung eine gradlinge Führung der Straßenbahn über die Kreisverkehrsmitte baulich machbar ist. Hierfür existieren aus umgesetzten Straßenbahnprojekten im In- und Ausland auch entsprechende Umsetzungsbeispiele, die sowohl die baulichen, als auch die regulatorischen Anforderungen erfüllen.

Aufgrund der beschriebenen besonderen Situation in Lübeck, der teils im heutigen Bestand nachgewiesenen Unfallhäufung und der Auswirkungen der teils sehr innenstadtnah liegenden “Teller” auf den Fuß- und Radverkehr und das Stadtbild sollte jedoch stets im Einzelfall betrachtet werden, welche anderen Führungsformen machbar sind. Da für einen Straßenbahnkorridor ohnehin der Straßenraum umverteilt wird, besteht hier auch eine Chance, historisch gewachsene, aber nicht mehr zeitgemäße Strukturen zu ersetzen und die geförderten Baukosten der Straßenbahn auch für die Zwecke der anderen Verkehrsträger einzusetzen.

Der in Erarbeitung befindliche Verkehrsentwicklungsplan ist ein Bindeglied der Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger und soll optimale Lösungen ableiten, die trotz der Konkurrenz um die begrenzten Flächen eine verbesserte Gesamtsituation ergeben. Hierbei werden auch die Lübecker Teller mit ihren Besonderheiten betrachtet und Erkenntnisse abgeleitet werden, die für den Umsetzungsprozess einer Straßenbahn hilfreich sein werden.

4. Analyse und Netzkonzeption

4.1 Analyse von Korridoren

Nachfolgend wird beschrieben, mit welchen Eingangsdaten die denkbaren Varianten geprüft wurden und welche Erkenntnisse hierbei gewonnen wurden. Die gesamte Phase der Netzkonzeption wurde mit dem Verkehrsmodell begleitet, sodass transparent und vergleichbar Aufwand und Wirkungen der Ansätze in Relation gebracht werden konnten.

Zunächst sollen in Kapitel 4.1.1 das Verkehrsmodell und die daraus gewonnenen Daten beschrieben werden, anschließend werden für jeden Korridor die Ergebnisse der Abwägung dargestellt.

4.1.1 Verkehrsnachfrage und Verkehrsmodellierung

Für die Hansestadt Lübeck wurde in den vergangenen Jahren ein neues regionales multimodales Verkehrsnachfragemodell erarbeitet. Zu Beginn der Bearbeitung des "Teilgutachten Straßenbahn" lag aus diesem der finalisierte Analysestand vor, wohingegen die Prognose noch in Abstimmung war. Aus diesem Grund wurde für das Teilgutachten Straßenbahn ein mehrstufiges Vorgehen gewählt. Die Grobanalyse der einzelnen Korridore wurde basierend auf dem Analysestand durchgeführt. Die Erkenntnisse aus der Modellierung wurden zur Veredelung der Modellstände im Sinne der Fragestellung genutzt, die in das Grundmodell einflossen. Parallel wurde der Prognosestand finalisiert und erarbeitet, sodass für die Bewertung der Gesamtnetzvarianten auf diesen zurückgegriffen werden konnte.

Die Verkehrsströme im Analysefall sind anhand von Zählwerten der Jahre 2016-2019 sowie 2022 kalibriert, um Effekte durch die Corona-Pandemie auszublenden. Die Strukturdatenbasis (z. B. Einwohner:innenzahlen, Beschäftigte etc.) wurde für den Analysefall auf das Basisjahr 2021 festgesetzt. Für den Prognosefall sind die Strukturdaten auf das Prognosejahr 2035 fortgeschrieben worden, wobei hier insbesondere auch künftig geplante Aufsiedlungen von Wohnen und Gewerbe im Stadtgebiet und angrenzenden Umland im Modell berücksichtigt sind. Weiterhin sind beispielsweise auch Veränderungen der demographischen Struktur der Bevölkerung sowie die Umsetzung bestimmter Verkehrsprojekte im Straßen- und Schienenverkehr berücksichtigt. Für den Straßenverkehr handelt es sich um die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung sowie kommunale Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstadium. Für den ÖPNV lag ein landesweites Prognosenetz 2030+ der NAH.SH vor, welches u. a. neue Halte und verdichtete Betriebsleistung im Schienenverkehr vorsieht. Dieses wurde für den Prognosenullfall des Teilgutachtens Straßenbahn berücksichtigt, um mögliche Wechselwirkungen zwischen SPNV-Ausbau und einer städtischen Straßenbahn zu erkennen und zu bewerten.

Das Modell wurde als zentrales Werkzeug an diversen Stellen im Bearbeitungsprozess eingesetzt, welche nachfolgend dokumentiert werden:

Phase 1 – Anhand der heutigen Gesamtverkehrsströme aus dem Verkehrsmodell und der vorhandenen Nachfrage im ÖPNV wurde ermittelt, auf welchen Grobkorridoren die Einführung einer Straßenbahn nachfrageseitig Sinn ergeben könnte. Die in Frage kommenden Korridore wurden hiernach grob auf ihre bauliche Machbarkeit geprüft. Hierbei wurden Korridore ausgeschlossen, die zwar die hinreichende Nachfrage aufweisen, aber baulich deutliche Herausforderungen aufweisen und für die ein gleichwertiger anderer Korridor existiert.

Phase 2 – Modellierung und Bewertung der Bündelungswirkung eines Straßenbahn-Angebots in unterschiedlichen Korridoren bezogen auf gewonnene Neufahrgäste und Bündelung von Bestandsfahrgästen.
Mittels eines unterstellten Grundnetzes und korridorweisen "Ergänzungsbausteinen" wurden die einzelnen Ansätze auf ihre Wirksamkeit untersucht. Der Fokus hierbei lag auf der Anzahl gewonnener Neufahrgäste und der Bündelungsfähigkeit der Achse (Querschnittsbesetzung).

Phase 3 – Iterative Weiterentwicklung von Variantenansätzen in Korridoren in Abhängigkeit der baulichen und betrieblichen Restriktionen sowie qualitativen Auswirkungen auf das Gesamtnetz.

Für Korridore, in denen mehrere mögliche Laufwege und Bedienansätze bestanden, wurden diese einzeln bewertet. Sofern die Ergebnisse gleichrangig waren, wurden beide Varianten in die Gesamtnetzkonzeption weitergetragen. Sofern sich eine eindeutige Vorzugsvariante ergab, wurde nur diese für die Gesamtnetze verwendet.

Phase 4 – Kopplung der Einzelkorridore und der für die Korridore vorliegenden Alternativvarianten in Gesamtnetze, die betrieblich und baulich machbar erscheinen.

Phase 5 – Weiterentwicklung der Gesamtnetze und Priorisierung möglicher Bauabschnitte in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck für ein realistisches Gesamtszenario.

Phase 6 – Entwicklung eines flankierenden Busnetzes für das Gesamtszenario mit iterativer Prüfung von unterschiedlichen Ansätzen in den nicht von der Straßenbahn erschlossenen Gebieten.

Phase 7 – Modellierung des finalen Gesamtszenarios und Ergebnisdarstellung.



Abbildung 8: Untersuchte Korridore außerhalb der Innenstadt

Nachfolgend werden die Erkenntnisse für die einzelnen Korridore in den jeweiligen Phasen dargestellt und die Auswirkungen auf die Untersuchungen beschrieben. Dabei bleibt die Innenstadt vorerst unbetrachtet, da eine Führung aller Linien über die zentrale Altstadt als notwendig gilt und die exakte Verortung der Durchfahrung der Innenstadt hierbei nicht

entscheidend ist. Die technische Realisierbarkeit wird daher erst in den folgenden Kapiteln erörtert.

4.1.2 Korridor Nord (Bad Schwartau inklusive Cleverbrück)

Der Korridor weist bereits eine hohe Nachfrage im Bestand und zusätzlich hohe zusätzliche Nachfragepotentiale für ein Straßenbahn-Angebot auf. Durch die Lage im Netz besteht eine sehr hohe Bündelungsfähigkeit und ohne zusätzliche Travequerung auch keine Alternativtrasse (siehe Kapitel 4.1.5). Da die Nachfrage im südlichen Teil für einen 10-Minuten-Takt bereits zu hoch ist, wurde eine Aufspaltung auf zwei Linienäste als betrieblich beste Lösung angesehen. Diese stellen bis Vorwerk die notwendige Kapazität mit einem überlagerten 5-Minuten-Takt sicher. Für die beiden Außenäste drängt sich die Linienführung aus den heutigen starken Busachsen auf. In Phase 3 wurden diverse Untervarianten im Bereich Vorwerk sowie weitere Verlängerungen im Bereich Cleverbrück - Bad Schwartau ausgeschlossen, da für den zu erwartenden Mehraufwand keine hinreichende zusätzliche Nachfrage oder eine Reduktion der Busbetriebsleistung zu erwarten wäre. Vielmehr stellte sich eine starke tangentiale Busachse zwischen Stockelsdorf, Clever Landstraße und Bad Schwartau, die alle drei Straßenbahn -Radialen vernetzt, als beste Lösung in diesem Korridor heraus.

Alternative Linienführungen mit besserer Feinerschließung des Stadtbezirks Holstentor-Nord wurden verworfen, da hier straßenräumlich keine Eignung für eine Straßenbahn gegeben ist.
Auch eine baulich einfacher zu realisierende Führung gebündelt mit dem Korridor in Richtung Stockelsdorf bis zur Lohmühle und Weiterführung über den breiteren Straßenquerschnitt im Verlauf “Bei der Lohmühle” bis Vorwerk wurde bereits in Phase 2 ausgeschlossen, da den denkbaren baulichen Umsetzungsvorteilen eine erheblich schlechtere Erschließungswirkung gegenüber steht, die Verkehrsbelastung hoch ist und zudem für die südliche Schwartauer Allee weiter ein dichtes Busangebot finanziert werden müsste.

4.1.3 Korridor Nordwest (Stockelsdorf)

In diesem Korridor weist die direkte radiale Führung bis ins Stadtzentrum Stockelsdorf eine hohe Nachfrage aus, die mit einem 10-Minuten-Takt kapazitativ kongruiert. Da eine Verdichtung der Achse somit nicht zwingend nötig ist, verursachen weitere Außenäste höhere Betriebskosten bei geringerem Nutzen. Denkbare Abschnitte in Richtung Dornbreite, Schönböcken, Groß Steinrade und Stockelsdorf-Nord wurden aufgrund der geringen Nachfragewirkung bei höheren Betriebkosten und baulichsteils schwierig umzusetzenden Rahmenbedingungen bereits in Phase 2 ausgeschlossen. Eine Führung der Achse in Richtung Cleverbrück (siehe 4.1.2) über die Friedhofsallee wurde in Phase 3 verworfen, da ein deutlich geringeres Nachfragepotential als über die Schwartauer Allee und Vorwerk besteht und sich dort eine weitere Linie aus Kapazitätsgründen als notwendig herausgestellt hat.

Das Linienende in Stockelsdorf wurde in Phase 3 in verschiedenen Varianten geprüft. Die im Zielnetz unterstellte Endstelle am Ravensbusch mit räumlich feinerschließender Durchfahrung des Zentrums via Ahrensböker Str. und Marienburgstr. hat sich hierbei als zielführend erwiesen,

da hierdurch die meiste Einsparung an Buskilometern bei guter Erschließungswirkung möglich ist.

4.1.4 Korridor Südwest (Buntekuh und Moisling)

In den Phasen 1+2 wurde die hohe Bündelungswirkung und das hohe Nachfragepotential über die Ziegelstraße bestätigt. In Phase 3 wurde geprüft, ob eine Verdichtung mit einer zweiten Linie die Nachfrage weiter steigern kann. Hierbei wurden auch verschiedene Endstellen und Erschließungsvarianten im Bereich Buntekuh überprüft. Die Nachfragewirkung blieb verglichen mit anderen Korridoren jedoch unterdurchschnittlich, sodass eine Verdichtung mit einer zweiten Linie für die ersten Umsetzungsstufen verworfen wurde. Über Buntekuh hinaus besteht nur im Korridor in Richtung Moisling ein ausreichend hohes Nachfragepotential, welches jedoch innerhalb von Moisling auf drei Korridore aufgespalten wird. Eine alle Nachfragebereiche erschließende Lösung ist nicht möglich und Varianten mit optimaler Erschließung stellten sich baulich als schwierig heraus. Da auch weiterhin starke Busachsen in Richtung Moisling über Sankt-Lorenz-Süd bestehen und insbesondere der Bahnhof Moisling auch aus verschiedenen Korridoren angefahren werden sollte, weswegen weitere Busleistungen notwendig sind, hat sich auch aus Sicht der Betriebsleistung eine Durchbindung nach Moisling nicht als vorteilhaft erwiesen. Da die grundsätzliche Nachfrage jedoch vorhanden ist und mit einer möglichen Alternativführung mit neuer Travequerung im Bereich Hohenstiege auch eine optimierte Variante besteht, wird der Korridor Moisling für eine mögliche weitere Ausbaustufe empfohlen und nicht verworfen.

Über Buntekuh hinausgehend wurden mögliche weitere Endpunkte am CITTI-Park Herrenholz, im Bereich Moislinger Baum oder Hamburger Str. Untersucht. Alle Varianten wiesen nur geringe zusätzliche Nachfrageeffekte bei gleichzeitig höheren Baukosten auf und werden daher nicht zur Umsetzung empfohlen. Eine konsequente Ausrichtung des Busverkehrs auf die Haltestelle Buntekuh mit optimierten Umsteigebeziehungen hat sich auch als betrieblich effizienteste Lösung herausgestellt. Zur optimalen Erschließung von Buntekuh hat es sich als ausreichend erwiesen eine Verlängerung der Trasse von der Ziegelstraße bis zum Quartierszentrum vorzunehmen. Eine rückwärtige Führung über Fregattenstraße weist gegenüber einer direkten Führung über die Ziegelstraße ein geringeres Nachfragepotential auf und wurde daher verworfen. Eine Optimierung der Fußwegebeziehungen in Richtung Ziegelstraße bzw. Quartierszentrum ist für eine Hebung der Nachfragepotentiale ausreichend.

Ein zusätzlicher Linienast im Bereich Sankt Lorenz-Nord in Richtung Beethovenstraße bis zur Schönböckener Str. / Hugo-Distler-Straße hat in den Phasen 1+2 ebenfalls eine hinreichend hohe Nachfrage gezeigt. Jedoch würde hierfür eine weitere Linie benötigt, für die auf der anderen Seite der Innenstadt kein passender Gegenast besteht. Zudem wären weiter Busangebote in Richtung Roggenhorst/Groß Steinrade nötig und eine bauliche Machbarkeit über Artlenburger Str. oder Beethovenstraße erscheint ebenfalls herausfordernd. Daher wurden im Abgleich zu anderen potentiellen Ästen diese Varianten in Sankt Lorenz-Nord zum Ende der Phase 3 verworfen.

Der Korridor Innenstadt – Moisling via Moislinger Allee bzw. durch weitere Straßenzüge in Sankt Lorenz-Süd wurde ebenfalls geprüft. Das grundsätzliche Potential ist hier ebenfalls als straßenbahnwürdig einzustufen. Eine Führung über Wendische Straße wurde hierbei jedoch

aufgrund der Fahrbahnbreiten und Radien bereits in Phase 2 ausgeschlossen. Ebenso wurde die Führung über die Moislinger Allee aufgrund der geringen Restbreiten und des kurvigen Verlaufs als herausfordernd angesehen. Da nachfrageseitig für Varianten in Richtung Moisling (s.o.) zudem der Korridor über Ziegelstraße die höhere Wirkung erzielte, wurden die Varianten über die Moislinger Allee in Phase 3 zurückgestellt. Im Zusammenhang mit Überlegungen zu einer direkteren Verbindung aus Richtung Hauptbahnhof in Richtung SANA-Klinikum und Hochschulstadtteil wurde auch eine tangentiale Führung über Lachswehrallee und Berliner Allee untersucht. Hierbei würde auch das Drägerwerk als Arbeitsplatzschwerpunkt direkt angebunden. Um zusätzlich auch den Hauptbahnhof anzubinden, wäre eine Führung über den Töpferweg denkbar, wenn eine direkte Fortführung auf die Lachswehrallee möglich wäre. Aufgrund der geringeren Nachfrage dieser Ergänzungsachse gegenüber der Stammstrecke über Mühlenstraße und Ratzeburger Allee (siehe Kapitel 4.1.7) wird diese Ergänzung für eine weitere Umsetzungsstufe zurückgestellt. Zudem wurde geprüft ob eine Teilrealisierung, z.B. mit Endpunkt am Drägerwerk nachfrageseitig sinnvoll wäre. Hierbei stellte sich heraus, dass aufgrund des weiter dichten Busangebots in Richtung Moisling keine ausreichend hohe Zusatzwirkung der Straßenbahn entsteht, sondern diese nur eintritt, wenn eine Fortführung bis mindestens zum SANA-Klinikum umgesetzt würde.

4.1.5 Korridor Nordost (Kücknitz und Karlshof, Eric-Warburg-Brücke)

Der Korridor in Richtung Kücknitz und Travemünde weist bereits durch die Status-Quo-Nachfrage ein straßenbahnwürdiges Potential auf, welches in den Untersuchungen bestätigt wurde. Jedoch wurden travequerende Varianten in Richtung Kücknitz für diese Untersuchung nicht weiter verfolgt, da eine bauliche Realisierbarkeit und die zu erwartenden Kosten den auf anderen Korridoren leichter hebbaren Nachfragepotentialen gegenüberstanden. Zudem ist eine durchgehende Führung bis Travemünde auch nachfrageseitig als schwierig einzuschätzen, da sich die Nachfrage auf mehrere Teilkorridore aufteilt. Eine Brechung der Achse in Kücknitz würde erfordern, dass die Busverkehre aus Travemünde dort ebenfalls gebrochen werden, womit Direktverbindungen gegenüber heute verloren gehen würden. Da die grundsätzliche Nachfrage bis Kücknitz jedoch vorhanden ist und mit der Solmitzstraße auch eine optimal feinerschließende potentielle Führung vorliegt, wird die Variante nicht verworfen, sondern für weitere Umsetzungsstufen empfohlen. Hierbei sollte das Augenmerk insbesondere auf möglichen Travequerungen liegen, wo mehrere Optionen (Nutzung Herrentunnel, neue Umweltverbund-Brücke bei Schlutup) sich als denkbar erweisen. Ohne neue Travequerung wäre zudem auch eine bahnparallele Führung ab Vorwerk über Dänischburg-Siems denkbar, wenn beispielsweise ein Ast des Korridors Schwartauer Allee (siehe Kapitel 4.1.1) sich als nicht umsetzbar erweist.

Demgegenüber weist die Führung einer Straßenbahn in Richtung Karlshof oder Israelsdorf keine hinreichend hohe Nachfrage auf, die auch durch ein dichtes Fahrplanangebot nicht auf ein sttraßenbahnwürdiges Niveau angehoben werden konnte. Lediglich Karlshof könnte als Endpunkt herangezogen werden, wenn ein freier Linienast aus Richtung Innenstadt zur Verfügung stünde, da sich hier im Verlauf zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Karlshof noch höhere Nachfragepotentiale befinden. Jedoch hat sich in Phase 3 die Führung nach Karlshof als betrieblich ineffizient herausgestellt, da weiter ein starkes Busangebot in Richtung Kücknitz und Travemünde benötigt wird, welches die Nachfragepotentiale der südlichen Travemünder Allee ebenso heben kann. Die Führung nach Marli (siehe Kapitel 4.1.6) wurde daher ab Phase 3 weiterverfolgt und der Endpunkt Karlshof verworfen.

Da sich in Phase 3 herausstellte, dass mehr potentielle Äste auf der Westseite der Innenstadt ein hohes Nachfragepotential aufweisen als auf der Ostseite, wurde zudem überlegt, ob eine Entzerrung der Verkehre über den Holstentorplatz möglich ist, indem Verkehre in Richtung Vorwerk und Bad Schwartau ganz oder teilweise mit einer Linienführung über Gustav-Radbruch-Platz und Eric-Warburg-Brücke abgewickelt werden. Hierbei stellte sich heraus, dass bei entsprechender Netzverknüpfung hier ein ausreichendeswürdiges Bündelungspotential auf Nachfrageniveau einer Straßenbahn bestünde, obwohl dort heute kein regelmäßig verkehrendes ÖPNV-Angebot angeboten wird. Da jedoch eine bauliche Umsetzung als herausfordernd erscheint, wird diese Lösung analog zur Travequerung in Richtung Kücknitz als mögliche weitere Ausbauvariante zurückgestellt, während für die Grundvariante die Variante ohne Nutzung der Eric-Warburg-Brücke festgelegt wird.

4.1.6 Korridor Ost (Schlutup und Eichholz)

Die Achse nach Eichholz über die Brandenbaumer Landstraße wurde bereits in das Basisnetz integriert, da hier eine durchweg gute Querschnittsbelastung vorliegt, insbesondere da sich am Linienende auch eine Arbeitsplatzagglomeration befindet. Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Herrnburg hat sich als nicht potentialträchtig erwiesen, da gegenüber dem Laufweg des Busverkehrs die Wohngebiete schlechter feinerschlossen werden können und auch eine Verknüpfung mit dem SPNV die Fahrgastzahlen nicht deutlich steigern konnte, da die Verflechtungen in diesen Korridor zu gering sind. Allenfalls eine kurze Verlängerung bis zum Kreisverkehr Herrnburg wäre denkbar, erfordert jedoch größere Eingriffe in die Natur und die Beteiligung weiterer Gebietskörperschaften. Da ohnehin ein Busangebot in Richtung Herrnburg aufrecht erhalten bleiben muss, kann dieses auch weiterhin bis zur vorgesehenen Endhaltestelle Eichholz geführt werden. Die Endstelle Eichholz/Teich ist als Sensitivität geprüft worden und verändert die Nachfrageabschöpfung des Korridors kaum. Es kann also je nach baulicher Umsetzung der dortigen Gleisquerung bzw. Umsetzung eines Übergangspunktes zwischen Straßenbahn, Bus und potentieller Regio S-Bahn flexibel entschieden werden.

Der Korridor nach Schlutup weist nicht die notwendigen Fahrgastmengen für einen 10-Minuten-Betrieb auf, die einen Ausbau der Gesamtstrecke rechtfertigen würden. Aufgrund der großen Streckenlänge müsste der Nutzen hier auch entsprechend höher sein, als bei kürzeren Ausbaustrecken. Wenn die bestehenden Gleisanlagen ab Kirschenallee mitgenutzt werden könnten, würde sich eventuell ein anderes Bild ergeben, da hiermit deutliche Ausbaukostenersparnisse einhergehen. Allerdings ist unklar ob und wie Straßenbahn, eine geplante Regio S-Bahn und der Güterverkehr zum Schlutupkai auf diesem Abschnitt harmonsiert werden können. Auch verkürzte Ausbauten mit einer Endhaltestelle an der Wesloer Brücke über Schlutuper Straße oder Arnimstraße wurden geprüft. Da von Schlutup entweder ein Umstieg nötig wäre (schlechterer Nutzen) oder der direkte Busverkehr parallel aufrecht erhalten werden müsste (höhere Kosten) und die Fahrgasteffekte in den Teilabschnitten auf der Schlutuper Str. bzw. Arnimstraße nur gering waren, wurden diese Varianten verworfen.

Für das Zielnetz wurde daher eine Variante gewählt, die gute Adaptionsmöglichkeiten für zukünftige Weiterentwicklungen besitzt. Der Linienverlauf verstärkt die Äste Hauptbahnhof – Innenstadt – Gustav-Radbruch-Platz zum 5-Minuten-Takt und den Korridor Innenstadt – Marli zu einem angenäherten 5-Minuten-Takt über verschiedene Laufwege mit unterschiedlichen

Zwischenzielen. Für den Abschnitt zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Marli wurden die Varianten über Marlistraße oder Marliring geprüft. Die Variante Marliring schnitt hierbei nachfrageseitig besser ab, da die Erschließungswirkung der Trasse bis in die dicht besiedelten Wohngebiete entlang der Arnimstraße reicht. Zudem ermöglicht die Einführung dieses Linienasts von Osten in die Haltestelle Kaufhof eine später denkbare Verlängerung dieser Linie in Richtung St. Jürgen und Universität, womit eine halbringförmige Tangentialerschließung im Osten der Innenstadt entstünde.

Eine Führung der Verstärkerlinie über die Wahmstraße in Richtung Kaufhof wurde ebenfalls geprüft. Hierbei zeigte sich, dass die Nachfrageabschöpfung zwar bis Kaufhof ähnlich hoch ist, jedoch bereits in der 1. Ausbaustufe Zielnetz die maximale Aufnahmefähigkeit der Wahmstraße erreicht wäre. Insbesondere wenn zukünftig sowohl eine mögliche Erweiterung in Richtung Schlutup, als auch eine tangentiale Ergänzung in Richtung Universität möglich bleiben sollen, sollte die Variante über Gustav-Radbruch-Platz für die erste Baustufe präferiert werden.

4.1.7 Korridor Süd (UKSH und Universität)

Der Korridor aus der Altstadt in Richtung Ratzeburger Allee ist bereits für das Basiszenario zwingend gesetzt, da hier mit Abstand die größten Potentiale im Gesamtverkehr liegen. Es stellte sich bereits früh heraus, dass eine Bedienung mit nur einer Linie kapazitativ nicht ausreichend ist, weswegen von Beginn an mit zwei überlagerten Linien geplant wurde, die einen 5-Minuten-Takt herstellen. Mögliche Varianten über die Possehlstraße statt der Altstadtinsel wurden ausgeschlossen, da sich die Nachfrageabschöpfung massiv schlechter darstellte. Eine Führung über den Mönkhofer Weg statt der Ratzeburger Allee wurde aus baulichen Gründen für das Basisnetz ebenfalls zunächst ausgeschlossen, sodass bis zur Kreuzung Universitätsstraße eine gradlinige Führung gewählt wurde. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass für die Ratzeburger Allee die Umsetzung eines Radschnellwegs mit entsprechenden Flächenbedarfen beschlossen wurde. Daher stellen sich die im Status Quo noch günstigen Rahmenbedingungen für die Integration einer straßenunabhängigen Führung der Straßenbahn in einem Fall mit Radschnellweg anders dar, sodass nur eine gemeinsame Führung von MIV und Straßenbahn möglich erscheint. Diese Situation wäre aber am dem Mönkhofer Weg, als einziger möglicher Parallelachse gleich, sodass hier bei einer geänderten Führung der Straßenbahn keine Vorteile entstehen würden. Da zudem die Nachfrageabschöpfung einer Trasse über Mönkhofer Weg oder Ratzeburger Allee annähernd gleich ist, wurde für das Basisnetz die Variante über die Ratzeburger Allee beibehalten.

Für die Führung über den Campus wurden verschiedene Varianten untersucht. Die konkrete Umsetzung hängt sehr von der baulichen Machbarkeit und den Möglichkeiten einer konfliktarmen und schnellen Trassierung ab. Die Studie greift diesem komplexen Punkt nicht vorweg, sondern simuliert nur einen denkbaren Verlauf, der die Nachfrageeffekte gut widerspiegelt.

Für das Basisnetz wurde eine der beiden Linien über den Campus weiter in den Hochschulstadtteil geführt, die Führung beider Linien dorthin wurde als Unterplanfall untersucht. Ausgehend von diesem Netz wurden verschiedene Optionen für den zweiten Linienast geprüft,

u.a. mit einer Führung über den Campus, die ab Audimax nach Süden abschwenkend weiter den Verlauf bis St. Hubertus bedient. Diese Variante erzielte zwar gewisse Nachfragezuwächse im direkten Einzugsbereich, machte aber aus Richtung Süden entweder eine Parallelführung der Busse bis mindestens auf den Campus oder eine Brechung der Linien kurz vor einem der wichtigen Zielorte nötig, die entsprechend negative Nachfragewirkungen hatte. Eine Endstelle St. Hubertus wird daher nicht empfohlen, stattdessen sollten die von dort einbrechenden Busverkehre optimal mit der Straßenbahn vernetzt werden und beispielsweise im dichten Überlagerungstakt den Korridor Universität - Berliner Allee – Hauptbahnhof bedienen. Dieser Korridor wurde ebenfalls als Erweiterungsbaustein im Straßenbahnnetz geprüft, wird für die erste Ausbaustufe jedoch nicht empfohlen, da kein passender Gegenast besteht und auch Kannibalisierungseffekte mit der Hauptachse über die Ratzeburger Allee bestehen. Für weitere Ausbaustufen, insbesondere wenn die maximalen Zugzahlen in der Innenstadt überschritten sind, stellt die Trasse Uni – Hauptbahnhof via SANA-Klinikum eine wichtige tangentiale Ausweichrelation dar.

Sollten sich im Zuge der Umsetzungsplanung auf der Ratzeburger Allee wegen der Flächenkonkurrenz mit Radverkehr und MIV bauliche oder betriebliche Schwierigkeiten ergeben, steht zusätzlich zur Variante Mönkhofer Weg auch die weiträumigere Umfahrung über Berliner Allee und Kronsforder Allee zur Verfügung, die auch deswegen als Erweiterungsstufe vorgeschlagen wird. Diese Erweiterungsstufe kann zum Beispiel ins Basisnetz aufgestuft werden, wenn über die Ratzeburger Allee nur Kapazitäten für die Abwicklung einer Linie bestehen.

Insbesondere bei Führung der Busverkehre aus Süden weiter in Richtung Berliner Allee über Hochschulstadtteil schwindet die Notwendigkeit der Führung beider Straßenbahn-Äste in diese Richtung. Daher wurde die als Ergänzungsbaustein gerechnete Verlängerung beider Linien bis in den Hochschulstadtteil verworfen, da kaum zusätzliche Nachfrage abgeschöpft werden konnte. Stattdessen wurde auch eine abzweigende Endstelle im südlichen Campus gerechnet, die die Nachfrage dort besser auf die Straßenbahn konzentrieren kann. Mit einer solchen Lösung sind sowohl eine bessere Erschließung des Campus als auch mögliche Verlängerungen in Richtung Süden in Zukunft weiterhin möglich, weswegen diese als Vorzugslösung empfohlen wird.

4.2 Realisierbarkeit einer Straßenbahn in der Altstadt

Um die Querung der Altstadt mit der Straßenbahn einschätzen zu können, wurde nach einer Ortsbesichtigung (siehe Kapitel 7.5 – Anhang 5 eine grundsätzliche Analyse durchgeführt. Ausgangspunkt der Analyse ist die Annahme, dass für ein zukünftiges Netz mindestens eine durchgehende Ost-West-Querung möglich sein sollte und ein Abzweig nach Süden vorhanden ist. Zudem sollte geprüft werden, wie die nördliche Altstadt und der Gustav-Radbruch-Platz in das Netz eingebunden werden können und auf welchen Laufwegen eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung realisiert werden könnte.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung in der Altstadt Lübecks wurden mögliche Korridore zur Aufnahme von Straßenbahnstrecken identifiziert. Diese Korridore orientieren sich an den heute genutzten Achsen des Busverkehrs und den Straßenzügen mit besten Voraussetzungen zur Aufnahme einer Straßenbahn. Die Führungen in der Altstadt wurden im Anschluss an die nachfrageseitige Untersuchung in Kapitel 4.1 Analyse von Korridoren durchgeführt. Die Auswahl

orientiert sich dabei an den heutigen Führungen im Busbereich, zumal ein Großteil der Straßenzüge aufgrund ihrer Breite vorab ausgeschlossen werden konnten. Gleichwohl wurde auf eine möglichst offene Betrachtung besonders Wert gelegt und auch technisch aufwändige Varianten geprüft. Im weiteren Schritt wurde die technische Machbarkeit dieser Korridore vertiefend untersucht, insbesondere an Knoten, an denen Korridore abknicken und somit für den Betrieb eines hochwertigen Straßenbahnsystems kritische Radien entstehen. Die Knoten wurden im Rahmen der Analyse nummeriert (siehe Abbildung 9). Diese Nummerierung wurde bei der vertieften Untersuchung, die in Kapitel 7.3 - Anhang 3 beigefügt ist, genutzt.

4.2.1 Bauwerke

Die Querung der Innenstadt erfordert die Befahrung der Brückenbauwerke, die vor allem die Altstadtinsel erschließen.

Für die in der Bestandsaufnahme ermittelten Bauwerke entlang relevanter Korridore sind keine vertieften Analysen oder Berechnungen durchgeführt worden, sondern es wurde eine erste Einschätzung über zu erwartende Problembereiche gegeben, in der Analogieschlüsse, sofern möglich, zu Bauwerken aus der Trassenstudie Stadtbahn Kiel gezogen wurden.
Folgende Bauwerke wurden in die Machbarkeitsstudie mit einbezogen:

- BW002 Holstenbrücke
- BW004 Moltkebrücke
- BW005 Mühlentorbrücke
- BW006 Burgtorbrücke
- BW011 Puppenbrücke
- BW016 Mühlenbrücke
- BW025 Rehderbrücke
- Bahnhofsbrücke

Für alle Bauwerke wurden auf Basis der von HL zu Verfügung gestellten Unterlagen folgende Punkte, die im 7.2- Anhang 2 zu finden sind, analysiert:

- Baujahr
- Brückenklasse
- Zustandsnote
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn
- Breite und Einschätzung, welche Trasse (eigener Gleiskörper oder Mischbetrieb) möglich ist
- Einschätzung, ob ein Neubau erforderlich ist

Die Analyse hat gezeigt, dass die meisten Brücken ertüchtigt oder neu gebaut werden müssen. Falls weitere Planungsphasen für die Straßenbahn anstehen, sind die Bauwerke auch vertieft zu untersuchen.

4.2.2 Knotenanalyse

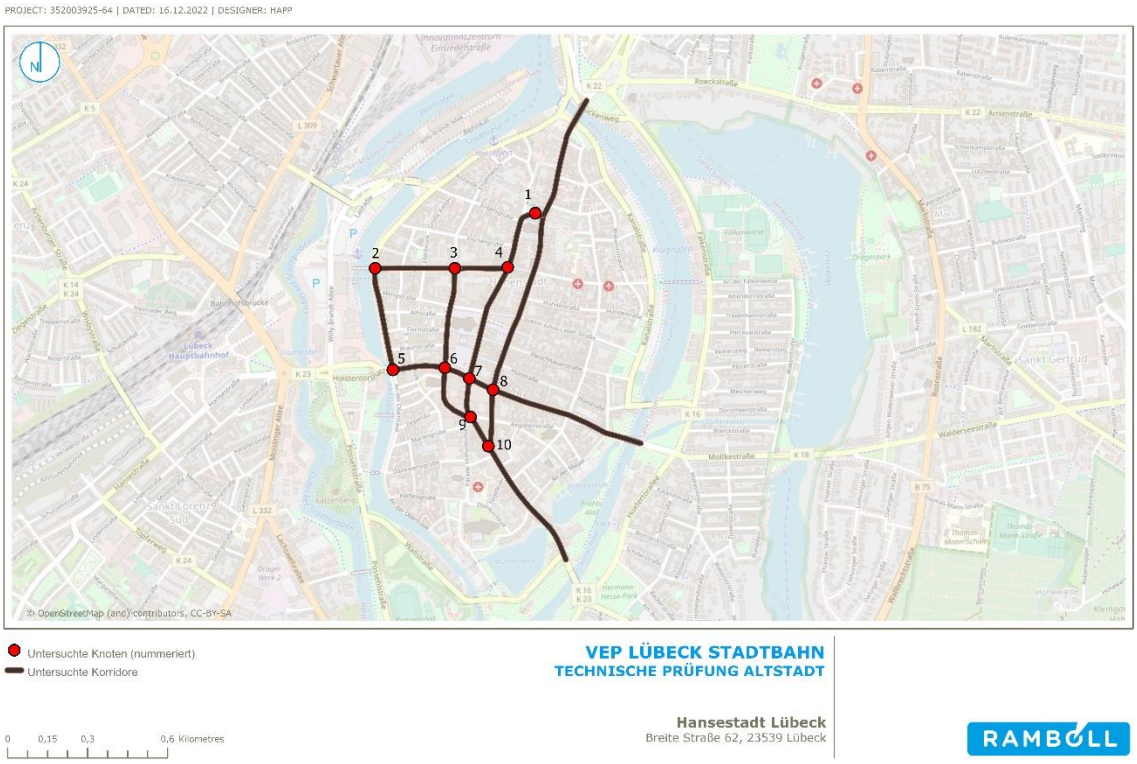


Abbildung 9: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

Wie bei den Untersuchungen vorgegangen wurde, lässt sich aus Abbildung 10 entnehmen. Die breiteste Fahrzeug- und Infrastrukturkonfiguration wurde zuerst gewählt und anschließend die Parameter so verändert, dass die Unterbringung der Trasse möglich wird. Die dafür angepassten Parameter umfassen den Fahrzeugtyp (Drehgestell- und Multigelenkfahrzeug), die Fahrzeugbreite (2,40 m und 2,65 m) und den Kurvenradius (25 m und 23 m) (siehe Tabellen Kapitel 7.3 - Anhang 3). In Abbildung 10 ist der Knoten 2 beispielhaft für ein Drehgestellfahrzeug mit 2,65 m Breite untersucht worden. Im Rahmen der Untersuchung wurden weitere Konfigurationen geprüft, die den Eingriff in die Uferpromenade an der Stadttrave reduzieren können. Insgesamt zeigt sich, dass sich die Umsetzung nach Abschluss der technischen Grobprüfung als möglich herausgestellt hat.



Abbildung 10: 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius (rot) und Trassenbreite von 8,00m bei 23m Radius (grün))

Anschließend wurden die Ergebnisse der Untersuchung in einer Tabelle (siehe Kapitel 7.3 - Anhang 3, Tabelle 28) zusammengefasst. Aufgrund des Eingriffs in die Gehwege wurde geschlussfolgert, dass ein Abbiegen hier nur mit Eingriff in die Mindestgehwegbreite möglich ist. Durch andere Fahrzeugkonfigurationen können die Eingriffe gemindert werden, was Kapitel 7.3 - Anhang 3 zu entnehmen ist. Die genannte Tabelle wurde auch noch einmal in kartographischer Form zusammengefasst. Diese Karte fasst als Abbildung 11 die Erkenntnisse der technischen Machbarkeitsprüfungen in der Altstadt zusammen.

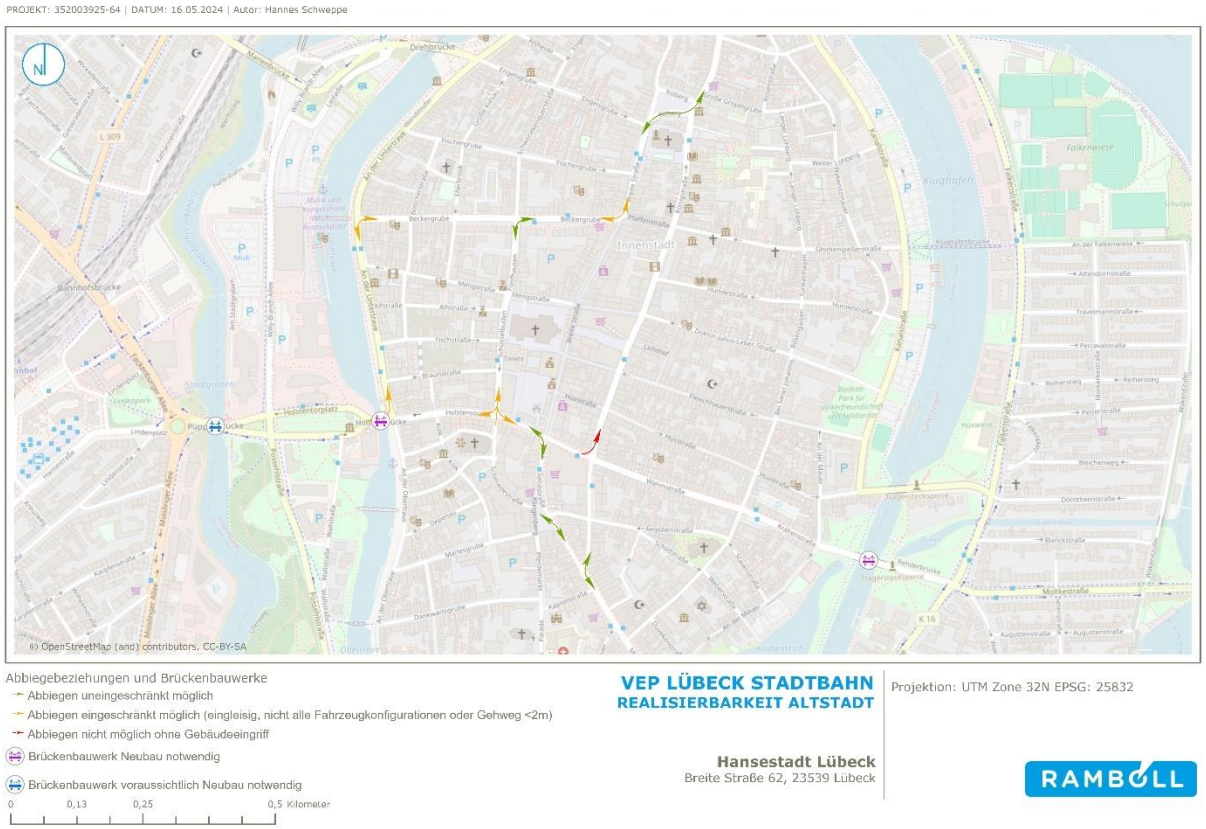


Abbildung 11: Realisierbarkeit der Altstadt - Abbiegemöglichkeiten und Brückenbauwerke

Die Abbildung 11 zeigt, wie die Altstadt durchfahren werden kann. An mehreren Knoten ist die Trassierung voraussichtlich nur realisierbar, wenn die Parameter Fahrzeugtyp, Ein-/Zweigleisigkeit und Kurvenradius angepasst werden.

Insgesamt ist die Durchfahrung der Altstadt entlang der Ost-West-Achse über Holstenstraße, Wahmstraße und Krähenstraße technisch möglich. Auch das Abbiegen vom Kohlmarkt in die Sandstraße ist aufgrund der verhältnismäßig großzügigen Platzverhältnisse in diesem Bereich der Lübecker Altstadt machbar. Das Abbiegen aus „An der Untertrave“ in die Beckergrube erfordert bei den breiteren Fahrzeugkonfigurationen einen Eingriff in den Uferbereich an der Trave. Ebenfalls untersucht wurde das Abbiegen aus der westlichen Holstenstraße in die Schüsselbuden, was allerdings nur eingleisig möglich ist. Auch die Durchfahrt aus der Schmiedestraße in die Schüsselbuden ist nur eingleisig möglich. Darüber hinaus können die Schüsselbuden ebenfalls nur eingleisig vom Kohlmarkt aus erreicht werden.

4.2.3 Straßenbreiten

Um einen möglichst störungsfreien Straßenbahnbetrieb zu gewährleisten, sind möglichst hohe Anteile von besonderem Bahnkörper förderlich. Insbesondere die in den letzten Jahrzehnten neu entstandenen Straßenbahnsysteme zeichnen sich durch einen hohen Anteil von besonderem Bahnkörper aus, der eine effektive Priorisierung der Straßenbahn im Straßenraum ermöglicht. Klar ist, dass in der Lübecker Altstadt der Fokus auf eine behutsame Integration der Straßenbahn in die bestehende Stadtstruktur gelegt werden sollte. Die verfügbaren Straßenbreiten,

städtebauliche Gestaltungsoptionen und Nutzungsanforderungen an den Straßenraum bedingen die Straßenraumaufteilung. In der Lübecker Altstadt stehen neben der Wahrung des UNESCO-Titels die städtebauliche Aufwertung durch die Straßenbahn im Vordergrund. Die Straßenbahn kann die Straßenräume nachhaltig umgestalten.

In der Lübecker Altstadt bestehen allerdings teilweise Straßenräume, die die Integration der Straßenbahn aller Voraussicht nach herausfordernd machen. Die Holstenstraße weist als Beginn der Ost-West-Achse immer eine Breite von mindestens 15 m auf. Im weiteren Verlauf bis Kohlmarkt steigt die Breite auf über 20 m an. Dort ist eine Straßenbahn gut integrierbar. Auch der Ast in südlicher Richtung zum Mühlentor weist durchweg hohe Straßenbreiten auf. Die Ost-West-Verbindung weist im weiteren Verlauf der Wahmstraße Straßenbreiten von nur knapp zehn Metern auf. Hier ist eine Sonderlösung möglich, die eine eingleisige Führung im Beidrichtungsbetrieb vorsieht. Da es sich um einen kurzen Abschnitt handelt, der im zentralen Innenstadtbereich liegt, erscheint hier allerdings eine Taktverdichtung dichter als ein 10-Minuten-Takt wenig realistisch und ist mit erheblichen betrieblichen Risiken behaftet. Die Strecke entlang der Untertrave weist hohe Straßenbreiten von über 20 m auf. Hier scheint eine Priorisierung der Straßenbahn gegenüber dem Individualverkehr realistisch. In der Beckergrube wechseln die Breiten des Straßenraums mehrfach, sind allerdings deutlich weniger herausfordernd als in der Wahmstraße und erfordern voraussichtlich nicht die Einrichtung eines eingleisigen Abschnitts.

Folgende Abbildung 11 zeigt die Straßenbreiten für das in Kapitel 4.3 hergeleitete Straßenbahnnetzstruktur.

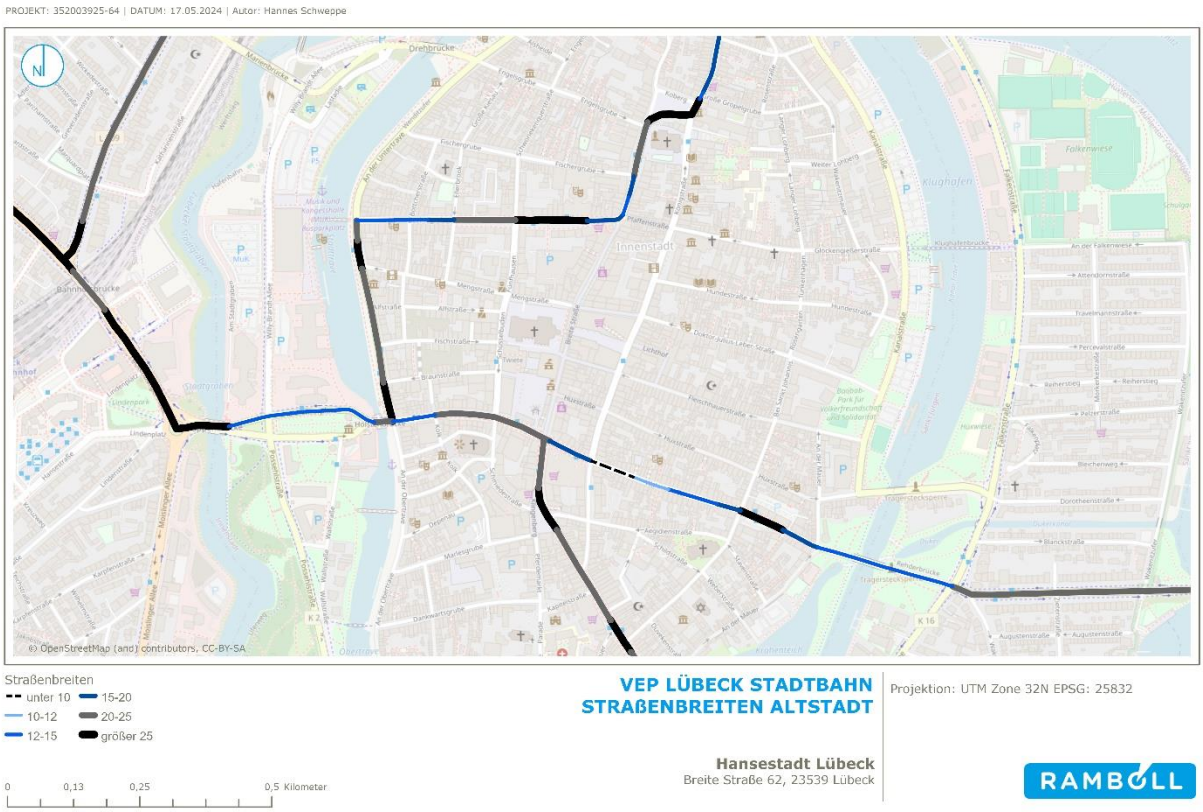


Abbildung 12: Straßenbreiten in der Lübecker Altstadt

4.2.4 Fazit Querung Altstadt

Schlussfolgerung für die gesamte Innenstadt:

- Es wird empfohlen die weitere Untersuchung auf den minimalen Infrastrukturparametern wie folgt zu basieren: 2,65 m breites Multigelenkfahrzeug mit einem Mindestradius von 23 m in Kurvenbereichen. Das Multigelenkfahrzeug ermöglicht eine größere Flexibilität bei der Trassierung, insbesondere im Innenstadtbereich und erhält größere Platzreserven für andere Verkehrsarten als das Drehgestellfahrzeug. Die Breite von 2,65 m wird empfohlen, da diese Fahrzeuge eine höhere Fahrgastkapazität (Wirtschaftlichkeit) aufweisen und diese Breite das Standardmaß moderner Straßenbahnsysteme ist.

Genauere Untersuchungen zur technischen Machbarkeit und der Trassierung können andere Parameter als empfehlenswert hervorbringen und müssen mit den weiteren Planungsphasen zu Beginn einhergehen. Diese Schlussfolgerung fußt auf der erfolgten Grobuntersuchung. Die Altstadt ist wie in Abbildung 11 dargestellt auf der Ost-West-Achse durchfahrbar. Dafür muss auf die Sonderbauform mit einem eingleisigen Abschnitt in der Wahmstraße gesetzt werden. Auch die Trasse in Richtung Südosten (Mühlentor) ist durchfahrbar. In Richtung Norden ergeben sich Änderungen zum Bestand, die Straßenbahn kann nicht wie die bestehenden Busverkehre die Königstraße nutzen, da der Knoten Wahmstraße/Königstraße aus Gründen des Kurvenradius nicht machbar ist. Die Nutzung der Beckergrube in beide Fahrtrichtungen ermöglicht Fahrgästen eine leichtere Orientierung als heute (Bündelung der ÖV-Verkehre entlang der Achse Beckergrube-Koberg-Burgtor). An den Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave und Beckergrube/Breite Straße sind Eingriffe in die Gehwegbreite von zwei Metern bei der empfohlenen Fahrzeugkombination nicht auszuschließen. Insgesamt zeigt sich, dass die gewählten Parameter voraussichtlich die Einführung der Straßenbahn in Lübeck nicht ausschließen. In weiteren Planungsphasen wären in dem Fall weitere Untersuchungen zur technischen Machbarkeit notwendig.

4.3 Netzkonzeption

Nachdem in Kapitel 4.1 die grundsätzlich nachfragewirksamen Korridore im Zulauf und in Kapitel 4.2 die Durchfahrung durch die Innenstadt hergeleitet wurden, wird in diesem Kapitel die konkrete Netzkonzeption beschrieben, die sich auf die vorhergehenden Ergebnisse bezieht.

4.3.1 Entwicklung Netzvarianten

Auf Grundlage der Analyseergebnisse konnten erste Überlegungen für Verknüpfungen von Korridoren getroffen werden. Dabei steht neben der generierten Nachfrage und passenden Takten auch eine Ausgeglichenheit der Anzahl der Linienäste im Zu- und Ablauf zur Innenstadt im Fokus. Hintergrund ist, dass möglichst eine gleiche Anzahl von Ästen westlich wie östlich des Holstentors bestehen sollte, um ein sinnvolles Betriebskonzept zu ermöglichen. Im Rahmen der Netzvariantendiskussion wurde eine Vielzahl von Lösungen diskutiert. Die gesamthafte Erschließung der Altstadt mit der Straßenbahn erfordert die Aufspaltung der Verkehre vom

Hauptbahnhof kommend in drei Äste, die jeweils den nördlichen, östlichen und südlichen Teil der Altstadt erschließen. Auf dem Südast werden hierbei kapazitativ zwei Linien benötigt, sodass insgesamt 4 Linienäste durch die Innenstadt verlaufen sollten.

1. Nord-Süd-Strecke

Nachfrageseitig hat sich gezeigt, dass eine mögliche Nord-Süd-Strecke ein großes Verkehrsbedürfnis befriedigen kann. Dem steht gegenüber, dass eine Nord-Süd-Strecke mit erheblichen Schwierigkeiten der technischen Machbarkeit verknüpft ist. Sowohl das Abbiegen in die Schüsselbuden ist nur eingleisig machbar, ebenso die Durchfahrt aus der Schmiedestraße in die Schüsselbuden. Um ein attraktives Angebot zu ermöglichen, sollte ein 10-Minuten-Takt gewährleistet sein. Sowohl die Einrichtung einer eingleisigen Trasse in der Schmiedestraße als auch ein eingleisiges Abbiegen in die Schüsselbuden birgt erhebliche betriebliche Risiken. Bei der Schmiedestraße scheint die Machbarkeit in baulicher Hinsicht sehr herausfordernd und ungewiss. Ein eingleisiges Abbiegen aus dem Kohlmarkt in die Schüsselbuden wirkt sich direkt auf andere hier verkehrende Linien aus.

2. Ausgeglichenheit der Linienäste

Für eine sinnvolle Konfiguration des Gesamtnetzes ist es förderlich, dass die Äste des Netzes im Gleichgewicht sind. Nachfrageseitig sind die Äste nach Eichholz, Stockelsdorf, zur Universität und nach Bad Schwartau am stärksten belastet. Außerdem hat sich nachfrageseitig gezeigt, dass sich zur Universität zwei Linien im überlagerten 5-Minuten-Takt positiv auswirken. Hierbei sollte angestrebt werden, dass eine möglichst lange Überlagerungsstrecke besteht, um durchgehende Verbindungen im dichten Takt anbieten zu können. Daher wurden die Linien 1 und 2 mit einem gemeinsamen Laufweg zwischen Vorwerk und Uni-Campus festgelegt, wo sich die Fahrten zum 5-Minuten-Takt überlagern.

3. Zweite Westzufahrt

Aufgrund der sich abzeichnenden dichten Belegung der Trasse im Abschnitt vom Hauptbahnhof zur Holstenstraße wurden auch weitere Möglichkeiten zur Erschließung der Altstadt aus Westen untersucht. Die anfängliche Fokussierung auf die Trasse am Holstentor entlang ergibt sich aus der heutigen Bedeutung im Busbereich. Es wurde zur Entlastung auch eine weitere Erschließung der Altstadt diskutiert. Eine mögliche Führung sah dabei ein neues Brückenbauwerk von der Musik- und Kongresshalle (MuK) zur Altstadtinsel vor. Die Diskussion dieser Führung stand im Zeichen des Neubaus der Radverkehrsbrücke über den Stadtgraben. Damit wäre eine zweite Erschließung der Altstadt gegeben. Eine Brücke an der MuK kann auch eine mögliche Trasse über die Marienbrücke zur Schwartauer Allee ermöglichen. Daraus würden sich neue Netzvarianten ergeben, die grundsätzlich mit den Konzeptionsüberlegungen harmonieren. Aufgrund der zu erwartenden ähnlichen Nachfragewirkungen wurden diese Optionen nicht vertiefter untersucht, sondern die Stammstrecke im Laufweg über den Holstentorplatz belassen.

4. Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, eine gute Verknüpfung der Straßenbahn zum SPNV sicherzustellen. Da die nachfragestarken Äste in Richtung Stockelsdorf, Schwartauer Allee und Buntekuh über die Bahnhofsbrücke verkehren,wäre eine Haltestelle auf der Brücke mit Treppenabgängen zu den Bahnsteigen eine Variante, die Umstiege erleichtern würde und gleichzeitig die Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste stark verkürzen würde. Zudem kann die verkehrliche Leistungsfähigkeit durch den Entfall der Abbiegebeziehungen der Busse aus bzw. in Richtung ZOB deutlich gesteigert werden.

Aus betrieblicher Sicht sollte jedoch auch weiterhin eine Endstelle im Bereich des Hauptbahnhofs zur Verfügung stehen, um ggf. Verstärkerfahrten zu Nachfragespitzen abwickeln zu können. Diese könnte über eine entsprechende Ausschleifung aus der Stammstrecke an verschiedenen Stellen realisiert werden,

Auf Basis der Analyseergebnisse wurden entlang der nachfragewürdigen potentiellen Straßenbahnkorridore unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und Planungsparameter zwei zusammenhängende Zielnetze entwickelt. Die Vorgehensweise ist in Kapitel 4.2 beschrieben. Da eine Vorfestlegung auf die Variante ohne zusätzliche Travequerung erfolgte, werden die nachfolgenden Details nur für das Zielnetz 1 dargestellt. Für eine valide Bewertung wurden hierbei auch Anpassungen im Busnetz vorgenommen, da die Straßenbahn diesen auf vielen Abschnitten ersetzt und das System als Zubringersystem grundlegend neu organisiert werden muss.

4.3.2 Zielnetz und -konfiguration

Das Zielnetz sieht die Einführung von vier Straßenbahnlinien vor, da bei einer höheren Linienanzahl aufgrund der dichten Belegung der Innenstadt-Stammstrecke keine 10-Minuten-Taktung je Linie mehr möglich wäre, was zu einer inkonsistenten Bedienung von Außenästen führen würde. Die Straßenbahnlinien übernehmen im Mitfall die Hauptlast des ÖPNVs in der Hansestadt Lübeck. In diesem Zuge wird das gesamte Busnetz überplant und umstrukturiert. Künftig übernehmen die Buslinien schwerpunktmäßig eine Zubringerfunktion zur Straßenbahn. Lediglich die Abschnitte, die erst für weitere Ausbaustufen der Straßenbahn vorgesehen sind, erhalten weiter eine direkte Anbindung in die Innenstadt im Sinne eines hochwertigen Bussystems, während auf vielen anderen Relationen ein einmaliger Umstieg auf die Straßenbahn notwendig wird.

4.3.2.1 Straßenbahnlinien

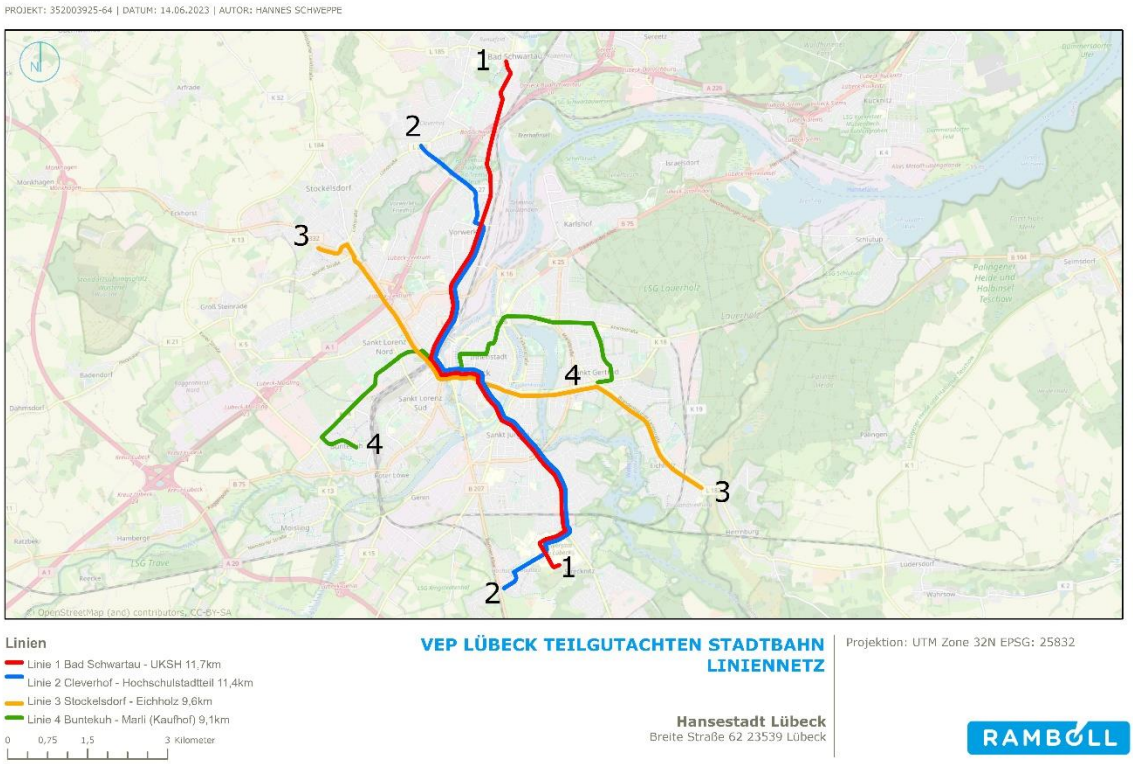


Abbildung 13: Netz der Straßenbahnlinien, farbig unterschieden

Das Netz der geplanten Straßenbahn in Lübeck sieht vier Linien vor, die in der Hauptverkehrszeit (HVZ) allesamt im Zehn-Minuten-Takt bedient werden:

- Linie 1: Bad Schwartau – UKSH (11,7 km)
- Linie 2: Cleverhof – Hochschulstadtteil (11,4 km)
- Linie 3: Stockelsdorf – Eichholz (9,6 km)
- Linie 4: Buntekuh – Marli/Kaufhof (9,1 km)

Mit diesem Straßenbahnnetz werden die Stadtteile und Hauptziele (Bsp. Universität, UKSH) mit dem größten Fahrgastpotenzial erschlossen. Aus dem Netz mit vier Linien auf der Altstadtinsel ergibt sich die Möglichkeit, weniger Busse im Kerngebiet der Altstadt fahren zu lassen. Daraus ergeben sich auch Chancen für die städtebauliche Aufwertung des Straßenbahnumfelds. Die vier Linien fahren jeweils im Zehn-Minuten-Takt und gewährleisten damit einen leicht merkbaren und attraktiven Fahrplan mit sechs Abfahrten pro Stunde in Haupt- und Nebenverkehrszeit.

Aus Überlagerungen im Linienverlauf ergeben sich Taktverdichtungen, beispielsweise bei den Linien 1 und 2, die im exakten Fünf-Minuten-Takt verkehren. Darüber hinaus wird insbesondere in der Altstadt das Angebot durch Linienüberlagerungen verdichtet, weil hier alle vier Linien verkehren und die Hauptrelation zum Hauptbahnhof bedienen.

4.3.2.2 Begleitendes Busnetz

Auch bei einem realisierten Zielnetz (siehe Kapitel 5) sind weiterhin Buslinien zur Erschließung der nicht von der Straßenbahn erschlossenen Stadtteile notwendig. Das begleitende Busnetz aufbauend auf das Straßenbahnnetz mit seinen vier Linien ausgearbeitet.

Für die Durchführung einer standardisierten Bewertung sollten möglichst wenige Linien und Linienführungen verändert werden, um eine Vergleichbarkeit zum Ohnefall sicherzustellen und die Bewertung von Kosten und Nutzen transparent durchführen zu können.

Die nachfragestärksten Relationen des heutigen Busnetzes werden mit dem vorliegenden Zielnetz von der Straßenbahn übernommen. Einige Linien entfallen daher komplett. Um Parallelverkehre zu vermeiden, werden weitere Buslinien verkürzt und einige Linienäste neu verknüpft. Dabei wurde das Hauptaugenmerk auf die Zubringerfunktion und ergänzende Tangentiallinien in Ergänzung zur Straßenbahn gelegt. Gleichwohl bleiben für viele Stadtteile, die nicht Teil des Straßenbahnnetzes sind, attraktive Verbindungen erhalten.

Die heutigen Regionalbuslinien bleiben im Konzept unverändert bestehen, da Parallelverkehre zur Straßenbahn auf den meisten Korridoren vernachlässigbar sind. Einzige Ausnahme stellt die aus Ostholstein ins Stadtgebiet einbrechende Linie 500 dar, die auf gesamter Länge zwischen Bad Schwartau und Hauptbahnhof parallel zur Straßenbahnlinie 1 verkehren würde. Hier zeigte sich in Nachfrageberechnungen, dass eine tangentiale Verschwenkung der Buslinie ab Vorwerk über Gustav-Radbruch-Platz in Richtung Marli und Eichholz sinnvoll ist. Für die Erreichbarkeit von Hauptbahnhof und Innenstadt ist aus Richtung Ostholstein zwar ein Umstieg nötig, dieser kann jedoch an einem kombinierten Bahnsteig stattfinden und ist aufeinander abgestimmt. Durch die tangentiale Weiterführung werden aus Richtung Ostholstein, Bad Schwartau und Vorwerk zahlreiche Ziele in der nördlichen Altstadt und im Lübecker Südosten erstmals direkt erreicht, sodass die Nachfragegewinne durch die Netzeffekte den Malus des Umstiegs deutlich überlagern.

In der folgenden Tabelle sind die Änderungen im Stadtbusnetz gegenüber dem Fahrplan 2024 dargestellt.

Änderungen im Angebot der Stadtbuslinien

Tabelle 3: Änderung im Angebot der Stadtbuslinien

Linie	Verlauf	Takt HVZ
5	**Moisling** – Drägerwerk – ZOB – Kohlmarkt – Gustav-Radbruch-Platz – Kücknitz – **Travemünde** (bis Kohlmarkt wie heutige Linie 5, ab Siems 2 Äste via Kücknitzer Scheide, 1 Ast via Seelandstraße)	10
9	**Bad Schwartau Bf**.-Bad Schwartau West-Clever Landstraße – **Stockelsdorf Mitte** (verkürzter Laufweg der heutigen Linie)	10
10 (neu)	**Schlutup**-Wesloer Brücke-Kaufhof-Fahlenkampsweg-Bf. St. Jürgen-Uni/UKSH-**Grillenweg**	10
11	**Klein Wesenberg/Moorgarten**-Moisling-**Buntekuh** (wie heutige Linie 11 im verkürzten Laufweg)	30
12 (neu)	**Blankensee/Groß Grönau**-St. Hubertus-Uni/UKSH-Hochschulstadtteilt-SANA-Klinikum-Lachswehrallee-ZOB	10 außen 20

13	**Klein Wesenberg/Moorgarten**-Moisling-Buntekuh (wie heutige Linie 11 im verkürzten Laufweg)	30
14	**Groß Parin**-Bad Schwartau-Bf. Bad Schwartau-LUV-Sereetz	30
21	**Gleisdreieck**-Wesloer Brücke-Arnimstraße-Gustav-Radbruch-Platz (wie heutige Linie 21 im verkürzten Laufweg)	30
500	**Ratekau/Scharbeutz/Timmendorfer Strand**-Bad Schwartau Markt-Tremskamp-Hochstraße-Gustav-Radbruch-Platz-Kaufhof-Wesloer Brücke-Eichholz-**Herrnburg** (nördlich von Bad Schwartau mit heutigen diversen Endpunkten)	30
Linien 2+7+12+15+16+17+18+33+35+38+39+40 verkehren **wie im Fahrplan 2024**, teilweise anschlussoptimiert auf die Straßenbahn		
Entfall der heutigen Linien 1+3+4+5+6+8+10+12+30+31+32		

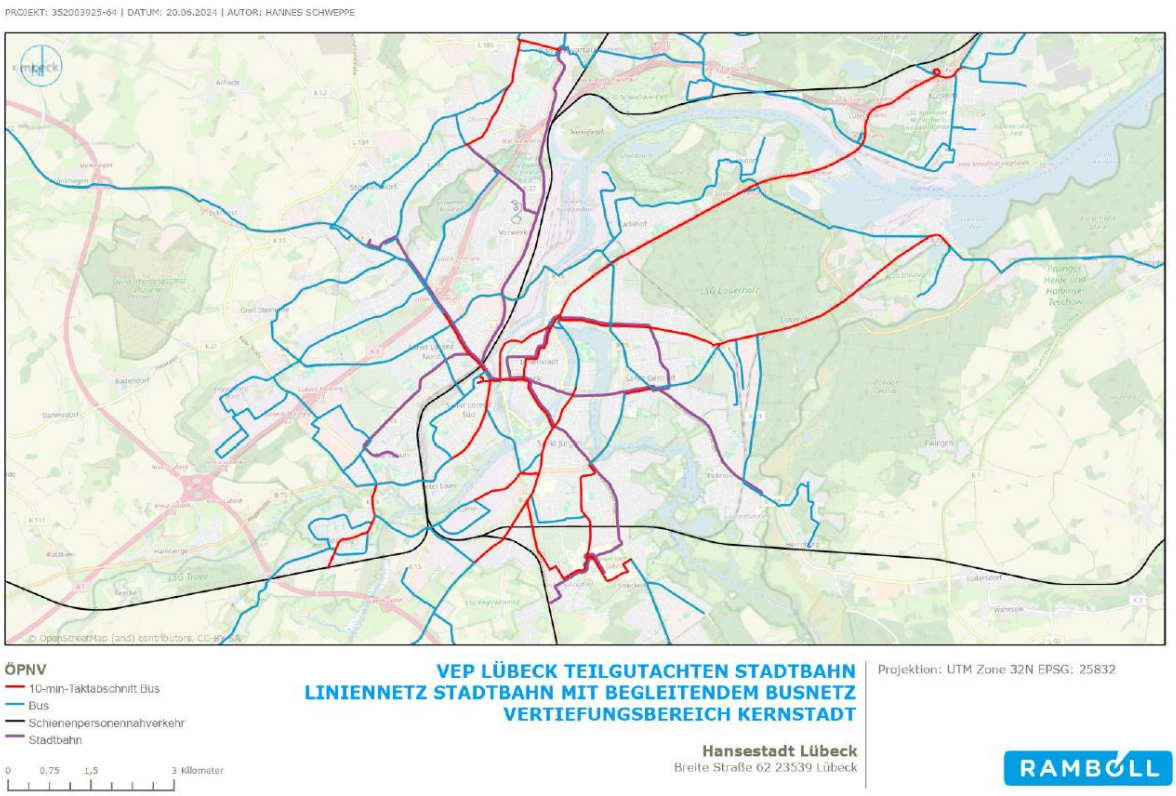


Abbildung 14: Liniennetz Straßenbahn mit begleitendem Busnetz im Vertiefungsbereich Kernstadt Lübeck

Etwaige weitere Änderungen, insbesondere die Neugestaltung ganzer Korridore oder des Gesamtnetzes sollten entweder vorab erfolgen und somit bereits im Ohnefall übernommen werden oder als Ergänzungsbaustein im Nachgang umgesetzt werden. Erste Empfehlungen für weitergehende Änderungen im Kontext eines Straßenbahnnetzes sind in Kapitel 7.7 – Anhang 7 für den Regionalbusverkehr und in Kapitel 7.8 – Anhang 8 für den Stadtbusverkehr enthalten.

4.3.3 Oberbauformen

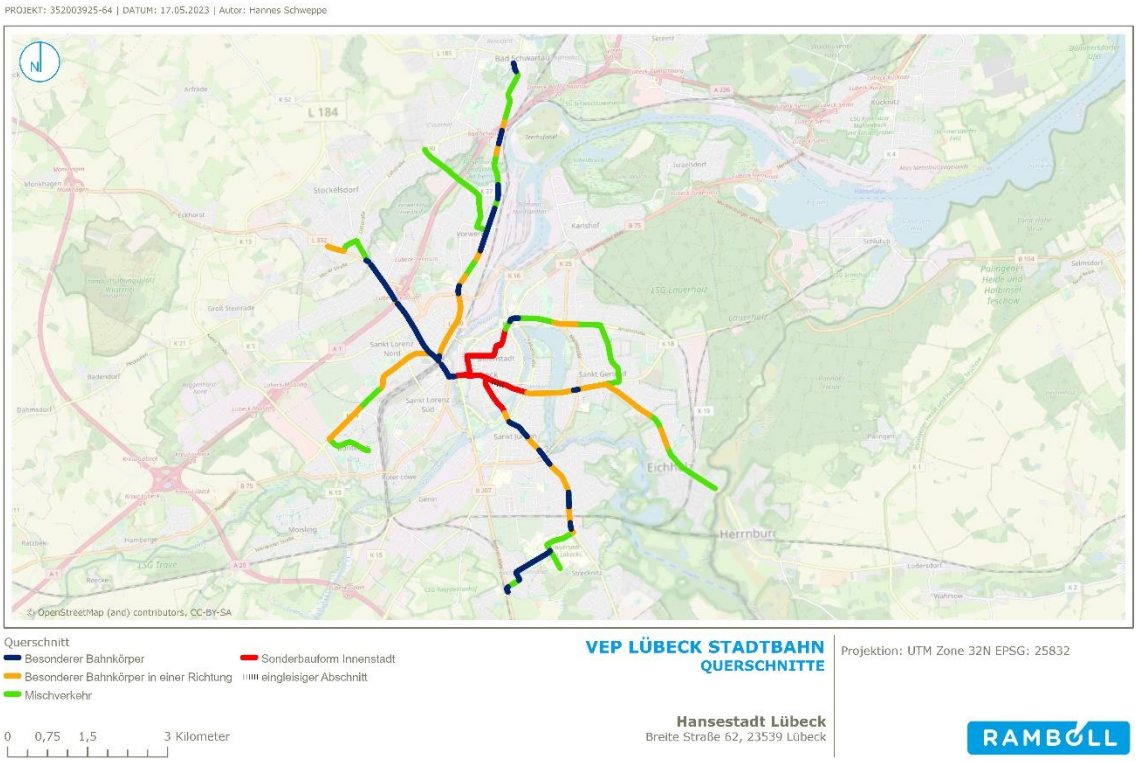


Abbildung 15: Mögliche Oberbauformen im Kernnetz

Tabelle 4: Oberbauform Kernnetz

Oberbauform	Länge km
Besonderer Bahnkörper	6,7
Besonderer Bahnkörper in einer Richtung	9,3
Mischverkehr	12
Sonderbauform Innenstadt	3,4
Sonderbauform Innenstadt eingleisig	0,3

Das erarbeitete Netz der Straßenbahn sieht eine Gesamtstreckenlänge von 31,4 Kilometern vor. Im Rahmen der zuvor untersuchten Breite der Straßenräume in Kapitel 4.2.3 wurden die Querschnitte katalogisiert. Daraus können in der Konzepterstellung Führungen der Straßenbahn im Straßenraum abgeleitet werden, die prinzipiell technisch möglich sind. Es handelt sich hierbei um eine ausschließlich technische Abschätzung auf Grundlage des Straßenraums, die die lokalen Gegebenheiten wie beispielsweise Baumbestand außen vor lässt. Aus den Untersuchungen ergibt sich ein Anteil besonderen Bahnkörpers von 23 % in beiden Richtungen sowie weiteren 33 % in eine Richtung. Diese Untersuchung gilt für die Annahme, dass 2,65 m breite Fahrzeuge verwendet werden. Entsprechend kann der Anteil an besonderem Bahnkörper im Nachhinein durch Anspassung der Planungsparameter noch weiter erhöht werden.

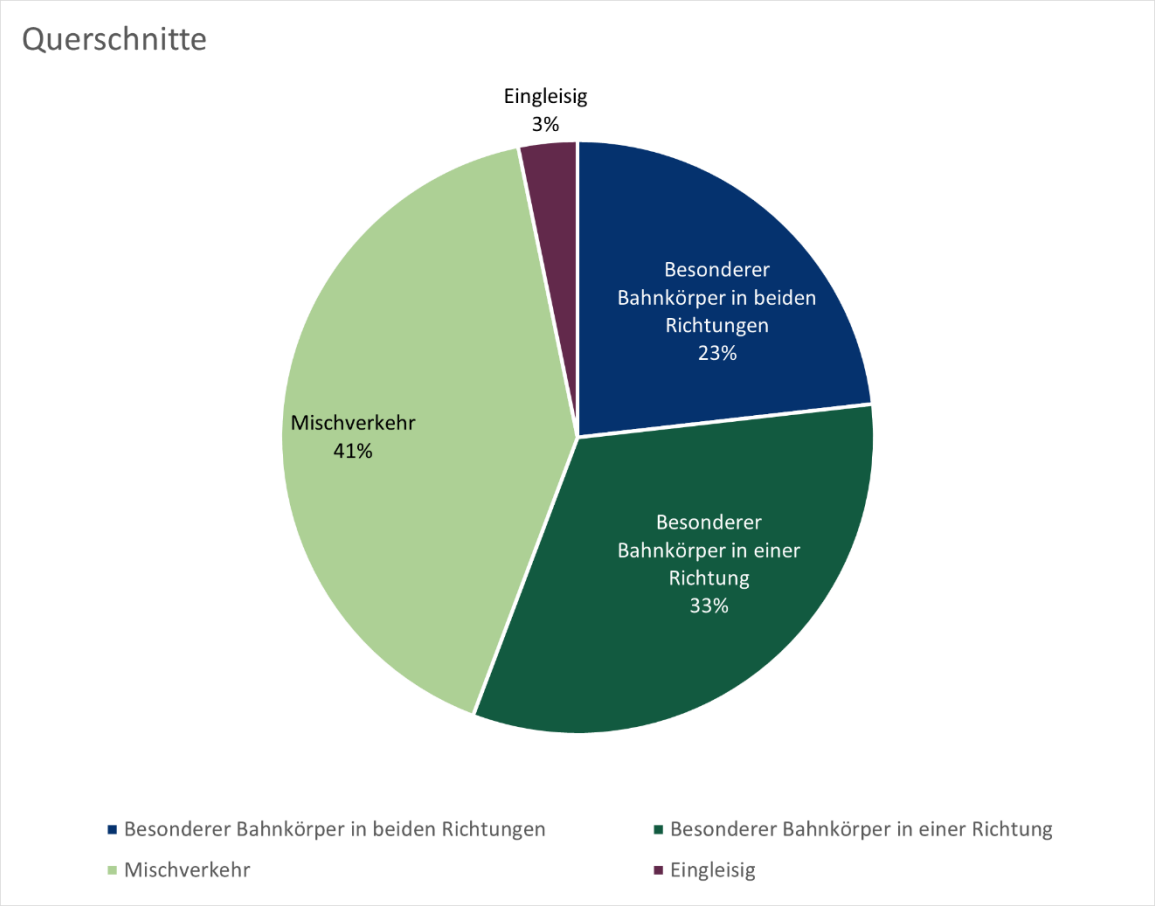


Abbildung 16: Mögliche Querschnitte im Kernnetz, Verteilung in %

Tabelle 5: Anteile der Querschnittsformen

Querschnitt	Anteil
Besonderer Bahnkörper in beiden Richtungen	23 %
Besonderer Bahnkörper in einer Richtung	33 %
Mischverkehr	41 %
Eingleisig, genaue Gestaltung offen	3 %

Aus den Straßenbreiten ergeben sich die entsprechenden Querschnitte, was den besonderen Bahnkörper vor allem in den breiten Ausfallstraßen, z.B. Fackenburger Allee, Ratzburger Allee und Schwartauer Allee ermöglicht (siehe Abbildung 17).

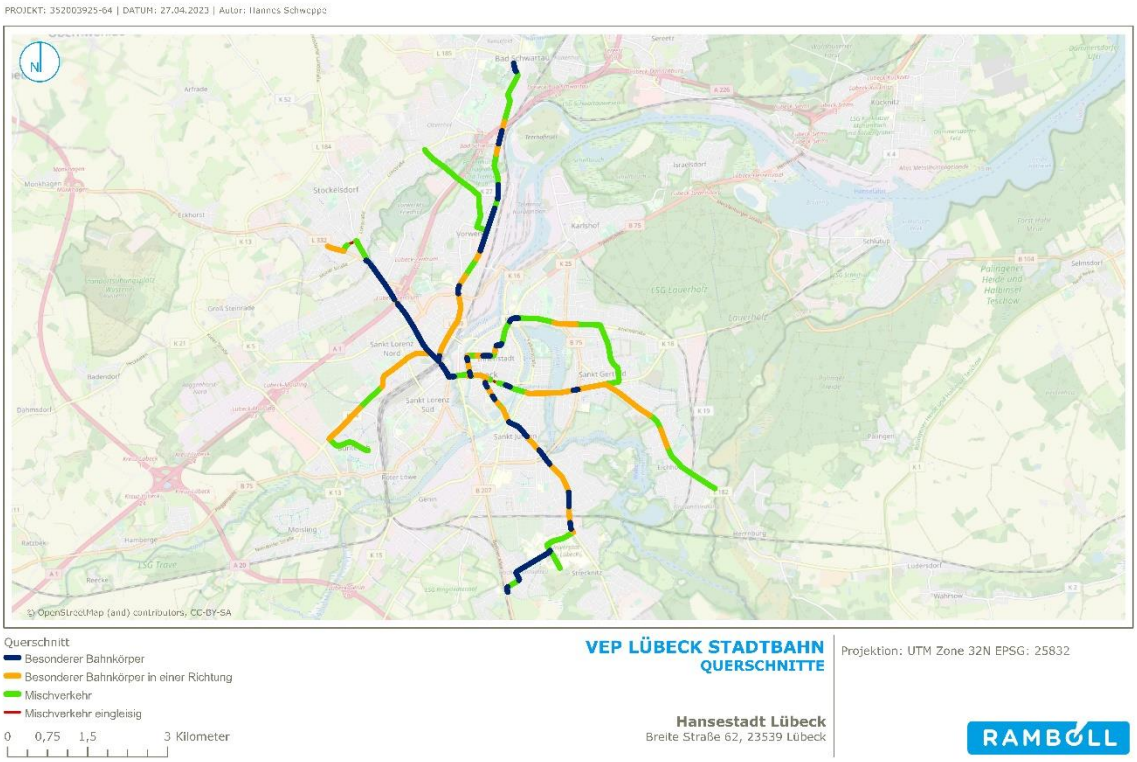


Abbildung 17: Mögliche Querschnitte im Kernnetz

4.3.4 Nachfragemodellierung

Während die grundsätzlichen Konzeptionsbetrachtungen und die Herleitung der Zielnetze mit dem multimodalen Verkehrsnachfragemodell der Hansestadt Lübeck bewertet wurden, gelten für die Einflussgrößen der Nachfrage für die standardisierte Bewertung abweichende Rahmenbedingungen und –parameter. Daher wurde hierfür gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck ein Zielnetz ausgewählt, für welches bereits in diesem Projektstadium die Adaption auf die Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung erfolgte., Dadurch sind die Ergebnisse dieser Studie noch einmal konservativer verglichen mit einer herkömmlichen Betrachtung im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck, da das Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung auf die sichere Seite geht. Die Erfahrungen aus vielen realisierten Straßenbahnprojekten zeigen, dass die tatsächliche Nachfrage deutlich höher, als die mit Berechnungsverfahren ermittelte liegt.

Ausgewählt wurde das Zielnetz ohne zusätzliche Travequerung, welches in den vorhergehenden Kapiteln bereits beschrieben wurde Für dieses Zielnetz wurden folgende alle notwendigen Kennziffern für Kosten und Nutzenkomponenten der standardisierten Bewertung ermittelt.

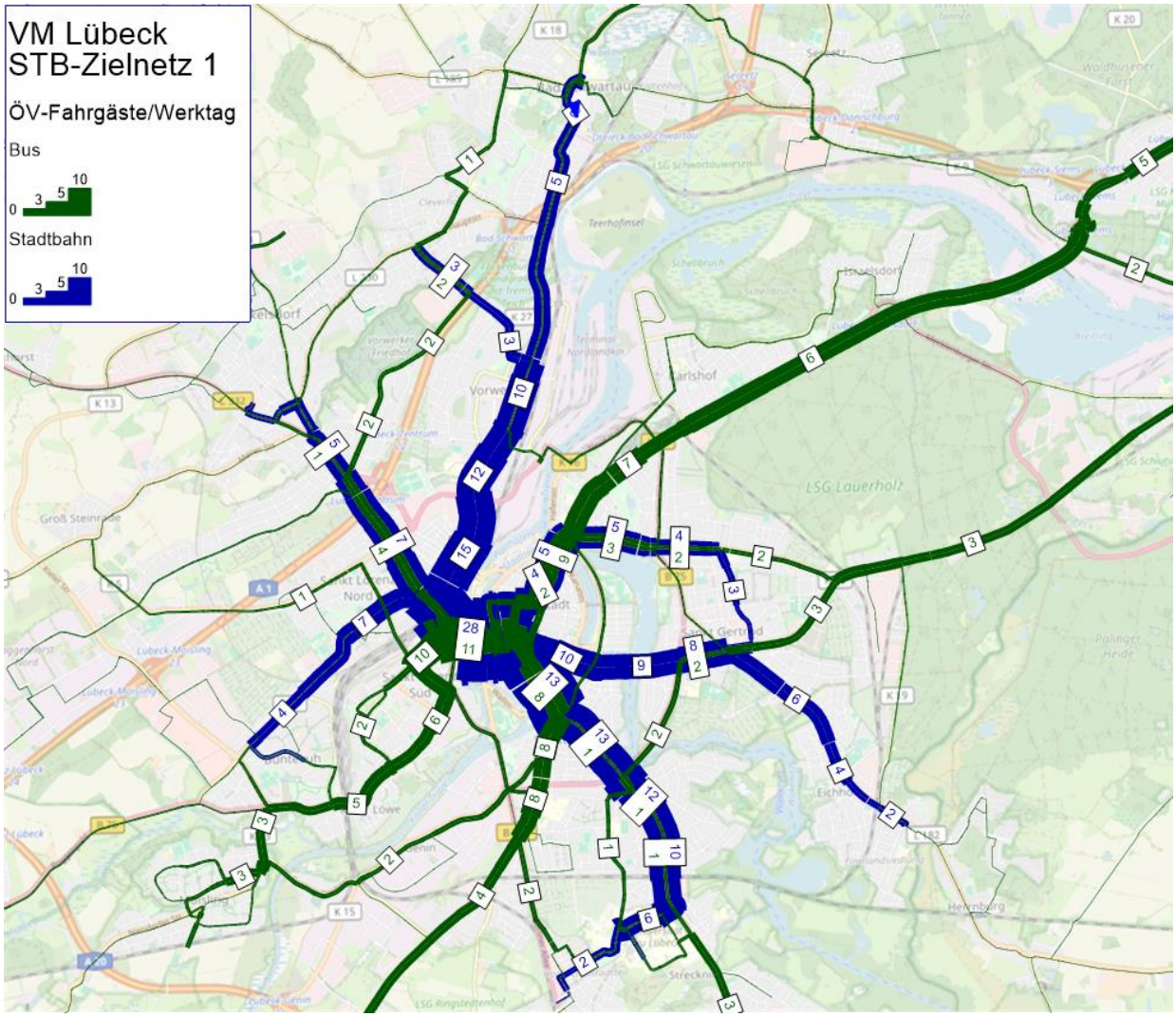


Abbildung 18: Nachfrage Straßenbahn und Bus-Zielnetz 1

4.3.5 Betriebskonzept (Takt, Fahrzeiten, Umläufe)

Die folgende Tabelle fasst die wesentlichen betrieblichen Kennzahlen für die vier Linien zusammen und weist die Fahrzeuganzahl mit Reserve (15 %) aus.

Tabelle 6: Betriebskonzept Zielnetz

Linie	Länge [km]	V [km/h]	Fahrzeit [min]	Umlauf [min]	Takt [min]	Anzahl Fahrzeuge
1	11,74	19	37,1	90	10	9
2	11,36	19	35,9	90	10	9
3	9,62	18	32,1	80	10	8
4	9,13	18	30,4	70	10	7
Summe	41,84	18,5				33 (ohne Reserve) 38 (mit Reserve)

Die Fahrzeuglänge ergibt sich aus dem Abgleich der nachfragstärksten Querschnitte (siehe Kapitel 4.1.1) bei dem 10-Minuten-Takt. Dabei wird von einer Ausnutzung von 65 % der Fahrzeugkapazität (alle Sitzplätze besetzt und 4 Personen / m² Stehplätze) ausgegangen, welche als Dimensionierungskriterium gemäß VDV für die Standardisierte Bewertung vorgegeben ist (analoges Vorgehen Stadtbahn Kiel).

Der stärkste Querschnitt im aktuellen Modell liegt an der Schwartauer Allee nördlich des Hbf mit 15.000 Fahrgästen/Werktag für beide Richtungen. Die notwendige Kapazität errechnet sich auf dieser Basis wie folgt: 15000/2=7500 je Richtung, Annahme 15 % Spitzenstunde bei 65% Auslastung, 2 Linien, d.h. 12 Kurse: Kapazität 144 Fahrgäste.

Die notwendige Kapazität je Fahrzeug beträgt demnach mindestens 150 Personen (alle Sitzplätze besetzt und 4 Personen / m² Stehplätze). Das kann aber nur ein erster Hinweis sein.

Es wird klar empfohlen hier nicht zu konservativ zu planen, die aktuellen Modellzahlen sind eine Art „Worst-Case-Szenario“, da sie den Formeln der Standardisierten Bewertung folgen und die zusätzlichen (nachfragesteigernden) VEP-Maßnahmen nicht integriert sind. Auch hat sich in fast allen neuen Straßenbahnsystemen gezeigt, dass nach Einführung die tatsächliche Nachfrage deutlich höher, als in den Modellen prognostiziert, war.

Da der Fahrzeugtyp noch nicht vorgegeben ist, führt dies zu einem 30 bis 40 m langen Fahrzeug der Breite 2,40 m oder 2,65 m. Ein Fahrzeug dieser Größe kann rund 200 -250 Personen befördern (bei 2,65 m sogar etwas mehr).

4.3.6 Standort Betriebshof

Gemäß der nachfolgenden Darstellung wird die zentrale und dezentrale Lage des Betriebshofes in der Anzahl und der Lage der Standorte unterschieden. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist die Trennung von Werkstatt und Abstellung.

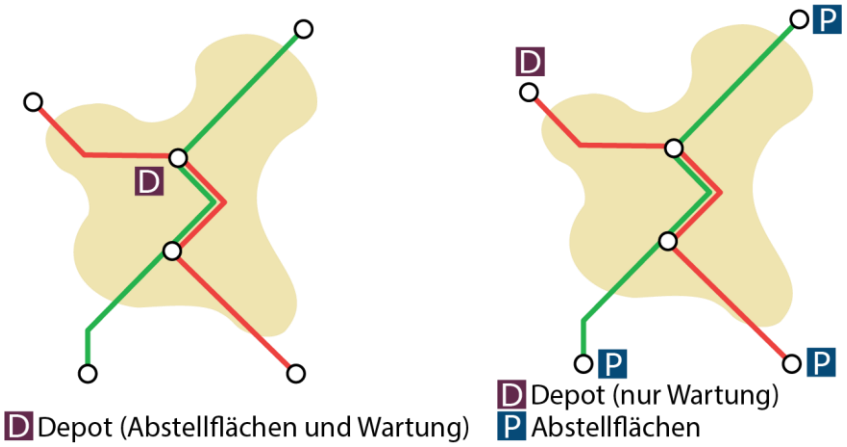


Abbildung 19: Schematische Darstellung für Konzepte von zentralen und dezentralen Betriebshofstandorten

Vergleicht man die beiden möglichen Strategien so ergeben sich daraus die folgenden grundsätzlichen Unterschiede.

Tabelle 7: Gegenüberstellung zentrale und dezentrale Betriebshofstrategie

Input	zentraler Betriebshof		dezentraler Betriebshof	
Länge Strecke zum Betriebsnetz	minimal da Standort zentral im Netz liegt	+	Standortbedingt lang für einzelne Streckenäste	-
Linienbeginn der Strecke	kann lang sein in Bezug auf einzelnen Streckenästen	-	Standortbedingt kürzer, vor allem für die Abstellung	+
Wirtschaftlichkeit	Höher, da sich Synergien bei Werkstatt und Abstellung ergeben	+	Geringer, da u.a. längere Leerfahrten zwischen Werkstatt und Abstellung notwendig sind	-
Platzbedarf je Standort	Am zentralen Standort ist der Platzbedarf höher, da alle Funktionen an einem Standort zusammengefasst werden	-	Funktionen werden auf mehrere Standorte verteilt mit geringerem Platzbedarf je Standort	+
Platzbedarf gesamt	Platzbedarf gesamt ist geringer als bei dezentralen Standorten	+	Platzbedarf gesamt ist höher da mehrere Standorte benötigt werden	-
Fahrbetrieb	Minimiert Leerkilometer und Personalkosten	+	Höherer Aufwand und erhöhte Personalkosten	-
Fahrzeuginstandhaltung	Vorteilhaft, da die Infrastruktur für alle Arbeiten an einem Standort konzentriert wird und die Auslastung höher ist	+	Keine Nachteile, wenn Fahrfertig machen jeweils mit der Abstellung kombiniert wird, ansonsten müssen Funktionen mehrfach vorgesehen werden und Auslastung u.U. geringer	-
Grunderwerbskosten	In der Regel geringer, da der Platzbedarf niedriger ist	+	Höher, da mehrere Standorte, die auch nicht zusammenhängend sind	-

Die Gegenüberstellung in Tabelle 7 demonstriert sehr gut, dass viele Vorteile für einen zentralen Standort sprechen. Dazu kommt, dass bei einem neuen ÖPNV-System, welches zumindest im Fall der Straßenbahn auch eine neue Organisationsform benötigt, die Konzentration an einem

Standort zu empfehlen ist. Daher wird für die Standortsuche ein zentraler Betriebshofstandort mit allen Funktionen empfohlen.

Am Ende sind jedoch auch die tatsächlich zur Verfügung stehenden Standorte maßgebend. Selbst wenn alle Argumente aus der Tabelle 7 für eine zentrale Betriebshofstrategie sprechen, braucht es dafür den passenden Standort. Das bedeutet, dass aufgrund der zur Auswahl stehenden Grundstücke die gewählte Strategie unter Umständen noch einmal modifiziert werden muss.

Die notwendigen Anforderungen für das Straßenbahn-System werden in der folgenden Tabelle definiert.

Tabelle 8: Zusammenstellung der Technische Grundlagen Betriebshof Straßenbahn

Input	Straßenbahn
Anzahl Fahrzeuge	40 (aufgerundet aus Betriebskonzept, Abschätzung)
Länge	Bis zu 45 m (das beinhaltet eine mögliche Verlängerung von Fahrzeugen für die Zukunft)
Anzahl der Arbeitsstände	6
Notwendige Größe	40.000 m²
Instandhaltungstiefe	100 %
Abstellmöglichkeit	ja
Erweiterungsflächen	nicht zugrunde gelegt

Auf Basis des in der vorstehenden Tabelle angegebenen Flächenbedarfs hat die Stadt Lübeck grob geprüft, welche Flächen als mögliche Standorte in Frage kämen. Zwei Flächen wurden als besonders geeignet identifiziert: Kleingartenfläche nahe Ziegelstraße sowie das SWL-Betriebsgeländer am Seeetzer Weg.

- Fläche nahe Ziegelstraße: Das ist eine Kleingartenanlage, welche nicht mehr im besten Zustand ist und deren Umnutzung denkbar erscheint. Es besteht die Schwierigkeit, dass der Boden schlecht für die Versickerung von Regenwasser geeignet ist. Daher müssen evtl. zusätzliche Versickerungsflächen eingeplant werden.
- Das Betriebsgelände von SWL am Sereetzer Weg: Wie viel Fläche nutzbar wäre, wäre in einer Folgephase mit SWL mobil zu klären. Attraktiv könnte in diesem Fall die Konzentration aller Werkstattflächen an diesem Standort sein. Zustätzlich wären aber dann wahrscheinlich weitere Abstellanlagen notwendig – evtl. auch nur für Busse. Ein ähnliches Vorgehen wurde in Kiel mit dem Depot und Werkstatt in der Dietrichstraße gewählt.

Weitere denkbare Flächen, die aber nur deutlich weniger geeignet erscheinen, sind:

- Fläche nahe Gewerbegebiet Genin: Wenig genutzte Gewerbeflächen, nur bei Trasse über Kronsforder Allee anbindbar.
- Fläche am Tremser Teich Schwartauer Landstraße/Warthestraße: Private Fläche, für die eine Nachnutzung gesucht wird – bisher aber keine Absprache mit Eigentümer:innen; nur ca. 3 ha.
- Fläche nahe Ziegelstraße/Padelügger Weg: Private Fläche, für die eine Umnutzung ansteht – bisher aber keine Absprache mit Eigentümer:innen.

- Fläche nahe An den Schießstände): Kleingartenanlage, Prüffläche des FNP; Anbindung direkt nach Querung des Industriegleises wahrscheinlich herausfordernd.

Falls eine Straßenbahn in Lübeck weiterverfolgt wird, sollte diese Standortsuche und Bewertung in detaillierterer Form durchgeführt werden. Das Ergebnis an dieser Stelle ist nur als vorläufig zu bewerten und gibt einen Hinweis, dass grundsätzlich Flächen der richtigen Größe zu Verfügung stehen.

4.3.7 Schnittstellen zu Dritten

Bei Einführung eines neuen Straßenbahnsystems sind viele Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, vorhandener Infrastruktur, Flora und Fauna, Anwohner:innen, vorhandenen Gebäuden etc. zu beachten. Diese Themen können in späteren Planungsphasen iterativ behandelt werden – im vorliegenden Gutachten wurde im Wesentlichen die Frage der Straßenraumbreite in der Altstadt und die Frage der grundsätzlichen Tragfähigkeit der Brücken betrachtet.

Die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern beinhalten z. B. die Querbarkeit einer Straßenbahntrasse für Fußgänger:innen (Sicherheit, Leistungsfähigkeit) oder parallele oder querende Wege für Radfahrer:innen[4]. So wird aktuell in der Vorplanung der Stadtbahn Kiel die Veloroutenplanung eng mit den konkreten Vorzugsvarianten der Stadtbahn abgestimmt, damit Konflikte vermieden werden.

Eine andere wesentliche Schnittstelle besteht zum MIV. Die Leistungsfähigkeit des geänderten Straßennetzes ist nachzuweisen, was im Allgemeinen kleinräumig (mit VISSIM oder HBS wie für die Stadtbahn Kiel nun in der Vorplanung) oder großräumig mit einem Verkehrsmodell (VISUM, auch in Kiel in der Nutzung) erfolgt.

Schnittstellen zu vorhandener Infrastruktur sind zu beachten, im Allgemeinen ist Grunderwerb von privaten Dritten zu minimieren (das ist eine der Planungsmaximen der Stadtbahn Kiel aktuell), da das die finanziellen und rechtlichen Risiken bei der Realisierung steigert. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch die vorhandenen Leitungen unter der Trasse (Regen- und Schmutzwasser, Versorger, Telekommunikation etc.). Im Allgemeinen verbleiben diese parallel nicht unter einer Trasse und werden verlegt. Das wird auch anteilig gefördert, ist aber zeitlich früh zu planen und wird oft vorlaufend bereits umgesetzt, um die Dauer der eigentlichen späteren Bauphase der Straßenbahn zu minimieren.

Schnittstellen zu Flora und Fauna betreffen oft den existierenden Baumbestand oder geschützte Naturgebiete in städtischen Räumen. Gutachten dazu sind in den späteren Planungsphasen notwendig, oft kann der bestehende Baumbestand nicht komplett erhalten werden und es sind Ausgleichsmaßnahmen notwendig. In der Vorplanung der Stadtbahn Kiel wird eine genaue Baumbilanz erstellt, das Grünflächenamt plant, ein Baumkonzept für die gesamten 36 km Stadtbahnstrecken erstellen zu lassen.

[4] Es sollte vermieden werden, Radverkehr auf einer neuen Straßenbahntrasse zu führen, da Radfahrer:innen sonst leicht in die Rillenschiene gelangen und stürzen können. Systeme, in denen die Rillenschiene mit Gummielementen aufgefüllt wird, welche die Straßenbahn bei Überfahrt „freifährt", haben sich bisher nicht bewährt, besonders nicht bei den Wetterbedingungen Regen und Schnee.

Weitere Schnittstellen zu Anwohner:innen und anderen Gebäuden betreffen Themen wie Lärm und Erschütterung oder die elektromagnetische Verträglichkeit - EMV (insbesondere mit Forschungsinstitutionen). Auch hier sind Gutachten in den späteren Planungsphasen zu erstellen.

Im weiteren Planungsprozess sind auch betriebliche Schnittstellen zur Feuerwehr, Rettungsverkehren oder der Müllabfuhr zu beachten. So wird bei der Stadtbahn Kiel in der Vorplanung der grundsätzliche Dialog mit der Feuerwehr geführt, um besondere Anforderungen integrieren zu können. Grundsätzlich ist das städtische Rettungskonzept unter Berücksichtigung der Anleiterung und Befahrbarkeit zu berücksichtigen.

4.4 Kostenschätzung

Die Kosten werden auf Basis vereinfachter Einheitskostensätze vergleichbarer Projekte abgeleitet. Für die Infrastruktur Straßenbahn werden die ermittelten Längen des Zielnetzes herangezogen, wobei Analogieschlüsse anhand des laufenden Projekts Trassenstudie Kiel herangezogen werden können (Stand Ende 2022). Dort wurde in der Trassenstudie bis Ende 2022 eine detaillierte Kostenermittlungen auf Basis einer Planung 1:2.2500/1:1.000 nach den Positionen der Standardisierte Bewertung durchgeführt. Für Lübeck werden noch keine Pläne erstellt.

Die notwendigen Investitionskosten im ergänzenden Busnetz beinhalten die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Straßenbahn erforderlich werden und die es ohne das Straßenbahnnetz allein nicht gegeben hätte. Das sind z.B. Umsteigeanlagen/Mobilitätshubs oder Busspuren im Zubringernetz. Laut Standardisierter Bewertung werden pauschal 10% der Baukosten als Planungskosten angesetzt.

Anlagenteil Nr.	Anlagenteilbezeichnung	Kosten [€]
Teil A: Verkehrswege ÖPNV		
10	Grunderwerb (nichtstädtische Flächen)	€2.954.108
20	einmalige Aufwendungen	€53.501.832
60	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/-überführungen	€86.721.152
72	Gleise: Feste Fahrbahn	€98.860.467
73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	€11.220.000
74	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	€961.510
81	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	€503.691
90	Haltestellenausstattung und Zubehör	€1.420.000
100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	€12.780.000
110	Sicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen	€20.710.000
120	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	€5.680.000
131	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	€20.243.645
132	Umformwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	€20.057.700
170	Landschaftsbau, Bepflanzungen	€925.425
Teil B: Verlegung von Anlagen Dritter (sonstige Infrastruktur)		
300	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	€163.389.130
310	Stützmauern	€1.177.378
340	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Wasser, Abwasser, Fernwärme	€29.375.402
Zwischensumme		**€578.224.770**
400	10 % Planungsleistungen	€57.822.477
Gesamtsumme		**€636.047.247**

Abbildung 20: Ortsfeste Infrastruktur – Infrastrukturkosten (Stand 2022)

Die Fahrzeugkosten können nur grob geschätzt werden, da weder Typ noch genaue Länge feststehen. Für die 38 Fahrzeuge wird ein mittlerer Fahrzeugpreis von 4,5 Mio € angesetzt, was zu 171 Mio. € führt.

Auch für den Betriebshof liegt keine Planung vor, aus Vergleichsprojekten kann von durchschnittlichen Kosten pro Fahrzeug von 2,0 bis 2,5 Mio € ausgegangen werden, das führt zu 95 Mio. € (oberer Wert).

D.h. die Gesamtkosten für die Infrastruktur, Fahrzeuge und den Betriebshof (Stand 2022) können grob auf rund 900 Mio € abgeschätzt werden, was aber ohne Planungen nur als ein erster Hinweis dienen kann. In dieser Summe sind bisher keine Zuschläge und Risikopuffer enthalten.

4.5 Fördermöglichkeiten

Der Bund stellt für die Förderung von ÖPNV-Vorhaben insbesondere das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung. Der Bundesanteil beträgt üblicherweise 75 % der förderfähigen Kosten.

Weitere Fördermöglichkeiten ergeben sich aus verschiedenen Landesprogrammen, insbesondere zu nennen ist hier das GVFG-SH, welches durch das Land Schleswig-Holstein aufgestellt wurde.

Im Landes-GVFG Schleswig-Holstein (GVFG-SH) wird – analog dem Bundes GVFG – eine Maximalfinanzierung von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten genannt. Es ist allerdings auf Grund der finanziellen Ausstattung dieses Etatpostens eher unwahrscheinlich, dass diese Förderquote für ein Projekt in der Größenordnung der Straßenbahn Lübeck allein aus Mitteln des Landes SH erreicht werden könnte. Nicht fixiert ist auch die Komplementärfinanzierung des Landes, die bei einer Förderung durch Bundes-GVFG durch das Land SH beigesteuert würde. Erfahrungen aus anderen Straßenbahnprojekten in Schleswig-Holstein gibt es bisher nicht. In anderen Bundesländern beträgt der Landesanteil in der Regel 15 %, sodass von diesem zumindest als Basisszenario ausgegangen wird. So wurde auch in Kiel für das Straßenbahnprojekt vorgegangen. Beispiele finden sich in Ulm (neue Straßenbahn Kuhberg/Science Park), Heidelberg (Mobilitätskonzept, u.a. Straßenbahn in die Bahnstadt) oder dem Straßenbahntunnel in Karlsruhe (Kombilösung).

Auf Grund der aktuell noch frühen Planungsphase mussten sowohl bei der Kostenschätzung als auch bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Anteile einige Annahmen getroffen werden. Bisher noch nicht berücksichtigt und im weiteren Planungsverlauf zu betrachten sind dabei der Wertausgleich für Anpassungen an sowohl städtischen Anlagen als auch solchen im Eigentum Dritter – dies kann insbesondere bei bereits vorhandenen (und damit teilweise abgeschriebenen Anlagen) relevant werden, die für die Straßenbahn umgebaut oder neu erstellt werden, z.B. Lichtsignalanlagen oder Versorgungsleitungen.

Grundsätzlich ist dem Zuwendungsgebenden gegenüber immer das Erfordernis der (Teil-) Maßnahme für das Gesamtprojekt Straßenbahn darzulegen, da nur in diesem Fall die grundsätzliche Zuwendungsfähigkeit gegeben ist.

4.5.1 Brückenbauwerke

Insbesondere bei Brückenbauwerken ergeben sich einige Themen, die gesondert zu den übrigen Anlagenteilen des Straßenbahn-Projektes zu betrachten sind.

Für Kreuzungsbauwerke, die andere Verkehrswege queren, kommen teilweise neben dem GVFG weitere Gesetzesregelungen zum Tragen, um diese Bauwerke (ggf. anteilig) zu fördern bzw. es tritt eine gesetzlich geregelte Kostenfolge ein. Diese ist beispielsweise im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zu untersuchen. Für Lübeck ergibt sich die Besonderheit der denkmalgeschützten Bauwerke im Innenstadtbereich, die besondere Aufmerksamkeit erfordert.

4.5.2 Förderanteile

(1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden:

1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der
   a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
   b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen,
   c) Seilbahnsysteme, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen,

Für die Einführung eines Straßenbahnsystems kann für die Kostenteile A und B (siehe Tabelle) eine Förderung gemäß Bundes-GVFG von 75 % angenommen werden. Der Kostenteil C (Baunebenkosten und Risiken) kann lediglich für den Teil der Planungskosten mit der Pauschalen Förderung von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten gemäß Bundes-GVFG mit 75 % gefördert werden. Eine Risikoposition findet bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten keine Anwendung, da eine Förderung lediglich auf tatsächlich anfallende Kosten erfolgen kann. Für den Kostenteil D wird keine Förderung für Fahrzeuge, Betriebshof und Betriebshofstrecke angenommen, da diese im Rahmen des Bundes-GVFG nicht Fördertatbestand sind.

Möglichkeiten ergeben sich ggf. über Förderprogramme für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben oder für Ladeinfrastruktur. Zielgerichteter erscheint zum aktuellen Zeitpunkt aber eine Debatte auf politischer Ebene, ob auf Grund der Erfordernis insbesondere der Betriebshofanlagen – ohne die die Einführung einer Straßenbahn ja gar nicht möglich wird – eine Förderung denkbar wird. Gleiches gilt auf Landesebene zum Thema Fahrzeugförderung, welches für ein städtisches System anders zu bewerten ist als für Eisenbahnverkehre, da die betrieblichen Kosten des Stadtverkehrs nicht durch Regionalisierungsmittel unterstützt werden.

Städtebauliche Aufwertungen und parallele Maßnahmen, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Straßenbahn-Projekt stehen sind in aller Regel nicht zuwendungsfähig. Das ausgearbeitete Straßenbahnnetz ist so ausgeplant, dass nach aktuellem Stand von einem Anteil an besonderem Bahnkörper von 56 % ausgegangen werden kann (siehe Kapitel 6.1.3). Um die Anforderung gemäß §2 GVFG zu erfüllen, dass die Straßenbahnen „überwiegend auf besonderem Bahnkörper“ verkehrt, sollte in weiteren Planungsschritten ein Hauptaugenmerk auf die Steigerung des Anteils des besonderen Bahnkörpers gelegt werden. Hierfür ist insbesondere eine vertiefende Untersuchung der Straßenbreiten notwendig, um genauere Aussagen über mögliche Querschnittsbreiten treffen zu können. Auch für die nicht im besonderen Bahnkörper trassierten Abschnitte wäre eine gleichwertige Bevorrechtigung, z.B via Lichtsignalanlagen zu erreichen. Diese Planungsgrundsätze wären in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

Tabelle 9: Teilindikatoren und Nutzen-Kosten-Indikator

Teil	Beschreibung	GVFG (Bund)	GVFG (Land)	Eigenanteil Hansestadt Lübeck	Bemerkung
Teil A	**Verkehrswege ÖPNV** Grunderwerb Trassen Bauwerke Gleise inkl. Weichen Haltestellen inkl. -ausstattung Telekommunikation Unterwerke Landschaftsbau und Bepflanzungen	75 %	15 %	10 %	Aufhebung Bahnübergänge (EKrG)
Teil B	**Verlegung von Anlagen** Bauwerke Leitungen Gewässer	75 %	15 %	10 %	Thema Leitungsverlegung, evtl.- Wertausgleich oder Folgepflicht nicht förderfähig
Teil C	**Baunebenkosten und Risiken** Fachplanung Baunebenkosten	Ca. 40 %	Ca. 7,5 %	Ca. 52,5 %	Teilweise nicht förderfähig (Baunebenkosten)
Teil D	**Betriebshof und Fahrzeuge**	0 %	0 %	100 %	Nicht förderfähig gemäß Bundes GVF, Annahme keiner Landesförderung
Teil E	**Städtebauliche Aufwertungen**	0 %	0 %	100 %	Als nicht förderfähig angesetzt

5. Bewertung der Netzkonzeption und Vergleich mit reinem Busnetz

Im Zuge der Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) sind auch die Potentiale einer Erweiterung eines reinen Busnetzes umfangreich hergeleitet worden. Mit diesem Verkehrswendeszenario sollte geprüft werden, wie weit der Modal Split des ÖPNV mit Angebotsausweitungen gesteigert werden kann, ohne bestimmte Rahmenbedingungen, wie die Belastung der Strecken in der Innenstadt, zu verletzen. Die Details der Herleitung sind dem eigenständigen Bericht zu entnehmen.

Analog zur Weiterentwicklung der Netzvarianten im vorliegenden Gutachten ist auch das Verkehrswendeszenario 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 10: Vergleich Mengengerüste zum Verkehrswendeszenario

	Vergleichsfall o. Maßnahmen	Zielnetz Straßenbahn	Verkehrswendeszenario
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 (inkl. Busergänzungsnetz).

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. 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, wieviele Fahrgäste mit 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 das Zielnetz Straßenbahn mit 33.240 Wagenkilometern 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 die Betriebshofstandorte. Zudem wäre ein erheblicher Personalaufwuchs nötig. Diese Zahlen verdeutlichen, dass bereits eine Steigerung des Modal-Split auf 16 % erhebliche Aufwendungen notwendig machen würde und das Netz zudem nur eine beschränkte Aufnahmefähigkeit für weitere Verkehre besitzt.

Im Straßenbahn-Netz hingegen wird trotz der erheblich geringeren Leistungsausweitung ebenfalls eine deutliche Steigerung des Modal-Split 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 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 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.

Bei einer generellen Steigerung des Leistungsvolumens ist auch eine Ausbildung fester Hierarchiestufen im Netz deutlich einfacher umzusetzen. Im Verkehrswendeszenario konnte nachgewiesen werden, dass ein System aus starken Achsen und starken tangentialen Ergänzungslinien auch zur Entlastung der Kapazitäten in besonders stark nachgefragten Korridoren beiträgt. Auch der gezielte Einsatz von Expressverbindungen bei hohem Punkt-zu-Punkt-Aufkommen über einen langen Laufweg hat sich als effizient und nachfragesteigernd erwiesen.

Die im Verkehrswendeszenario hergeleitete Hierarchieebene eines “Metrobus” wird im Straßenbahn-Szenario weitestgehend durch die Straßenbahn ersetzt.

Bei einem Straßenbahn-System besteht durch das Produkt an sich bereits eine hochwertige und hoch leistungsfähige Netzebene, bei denen aufgrund der höheren Massenleistungsfähigkeit grundsätzlich auch weniger Kapazitätsengpässe auftreten, als in einem vergleichbaren Busnetz. Dennoch gilt auch für das Straßenbahn-System, dass eine tangentiale Ergänzung notwendig ist, um die Nachfrage auf besonders stark belasteten Korridoren zu entzerren. Dies gilt insbesondere für die Ratzeburger und Schwartauer Allee, wo durch tangentiale Ergänzungslinien verhindert werden konnte, dass noch größere Fahrzeuge oder noch engere Takte eingesetzt werden müssten.

Zudem ist auch die hochwertigere Angebotsebene auf Niveau eines “Metrobus” auch im Straßenbahn-Szenario sinnvoll, da aufgrund nötiger baulicher Abwägung bzw. aus betrieblichen Gründen (vgl. Kap. 4) nicht auf allen grundsätzlich nachfragewürdigen Strecken eine gleichzeitige

Umsetzung einer Straßenbahn in der 1. Stufe möglich ist. Diese Teilstrecken werden daher als potentielle Erweiterungsbausteine. Somit verbleibt der Bus auf diesen stark nachgefragten Korridoren als "Vorläufer". Aufgrund des nachgewiesenen hohen Potentials sollten hier dieselben Planungsparameter wie für eine Straßenbahn gelten, was gradlinige Laufwege, einheitliche Takte und einen ganztägigen 10-Minuten-Takt (oder dichter) umfasst. Für die betreffenden Achsen wurde daher auch ein gradliniger Laufweg durch die Altstadt vorgesehen, um den Fahrgästen dieser Korridore einerseits einen direkten Innenstadtzugang und andererseits einen optimalen Übergang auf das Straßenbahn-Netz zu bieten.

Auch im Straßenbahn-Szenario zeigt sich die im Verkehrswendeszenario beschriebene Überlastung bestimmter Korridore in der Innenstadt, wenngleich in geringer ausgeprägter Form. Zur Entlastung der Innenstadt wurden daher viele Ergänzungslinien, die nicht als Metrobus klassifiziert wurden, tangential abgeleitet. Hierbei wurden jedoch optimierte Umsteigepunkte mit direktem Übergang zur Straßenbahn vorgesehen, zudem werden im tangentialen Laufweg auch mehrere andere Achsen erreicht, sodass für die Fahrgäste zwar teilweise ein Umstieg mehr entsteht, dafür aber andere Ziele und Korridore direkter und öfter erreicht werden. Diese Logik des "gebrochenen Verkehrs" mit einem zusätzlichen Umstieg führt zu einer besseren Bündelung in der kapazitativ leistungsfähigen Straßenbahn, während mit der eingesparten Betriebsleistung der Busse die tangentiale Ergänzung und dichtere Takte kompensiert werden können.

Die im Verkehrswendeszenario beschriebenen hochwertigen Umsteigepunkte sind auch auf ein Straßenbahn-Netz übertragbar. Hiermit sind insbesondere die Kreuzungsstellen der radialen auf die Innenstadt zulaufenden Straßenbahn-Linien mit den tangentialen Busachsen gemeint. Ein Beispiel stellt die Haltestelle Fahlenkampsweg dar, die im Verkehrswendeszenario als "Südkreuz" fungiert. Hier kann die starke Nachfrage der Ratzeburger Allee durch ein dichtes Busangebot auf dem Ring (St. Jürgen-Ring-Wallbrechtstraße) entzerrt werden, wenn gute Übergänge angeboten werden. Da für die Straßenbahn ohnehin neue Haltestellen gebaut würden und der öffentliche Raum umgestaltet wird, kann somit auch eine optimierte Haltestellenlage mit optimaler Verknüpfung mit möglichst kurzen Fußwegen ausgearbeitet werden. Insbesondere am Beispiel Südkreuz stellen sich hierbei aufgrund der Situation im MIV mit dem kreuzenden Brückenbauwerk und den Rampen und den parallelen Anforderungen aus dem Rad- und Fußverkehr besondere bauliche Herausforderungen, die nur integriert mit dem Blick auf die Belange aller Verkehrsträger gelöst werden können. Diese integrierte Betrachtung wird maßgeblicher Bestandteil des zur Zeit in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans sein, auf den an dieser Stelle verwiesen wird.

6. Fazit

Das Teilgutachten Straßenbahn hat gezeigt, dass technisch – auch in der Innenstadt – eine Straßenbahn in Form einer modernen Stadtbahn in der Hansestadt Lübeck eingeführt werden kann. Die Ergebnisse des Verkehrswendeszenarios zeigen, dass ein erweitertes Bussystem sehr bald an die Grenzen der Leistungsfähigkeit kommt. Der Vergleich Zielnetz Straßenbahn mit den Ergebnissen des Verkehrswendeszenarios des 5. RNVP legt nahe, dass das verkehrspolitische Ziel, den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird, von 11 % auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern, nicht mit einem reinen verbesserten Busverkehrssystem erreicht werden kann. Im dargestellten Straßenbahn-Zielnetz werden mangels Ausweitung der Gesamtverkehrsleistung

zwar die Ziele auch nicht erreicht, im Unterschied zum Verkehrswendeszenario sind jedoch bei weitem noch nicht alle potentialträchtigen Elemente aktiviert, sodass sowohl Restkapazitäten im Netz als auch potentialträchtige Maßnahmenansätze vorliegen. Zudem kommt der sogenannte "Schienenbonus“ zum Tragen, d. h. nur eine Straßenbahn ist in der Lage (im Vergleich zum Bus) deutlich mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Daher wird die Erreichung des politischen Modal-Split-Ziels mit einer Straßenbahn als möglich angesehen.

Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur, Fahrzeuge und Betriebshof einer Straßenbahn wurden mit ca. 900 Mio. € für das vorgeschlagene Netz grob abgeschätzt. Die Anteile für die Infrastruktur sind nach GVFG mit bis zu 90% förderfähig. Diese GVFG-Förderung beinhaltet auch Zuschüsse für Brückensanierungen oder Zuschüsse zur Umlegung von Leitungen, was bei ohnehin anstehenden Sanierungen oder Erneuerungen genutzt werden kann.

Im Gesamtzusammenhang sollte auch das Projekt Stadtbahn Kiel noch einmal erwähnt werden. Dieses 36 km Netz ist aktuell in der Vorplanung und schreitet mit großem lokalen Engagement voran. Eine Straßenbahn in Lübeck kann davon profitieren und es gibt sicher viele Synergieeffekte zwischen den Projekten, wenn sie in ähnlichen Zeitkorridoren geplant und realisiert werden.

Wie in Kiel darf die Straßenbahn nicht nur als reines Transportmittel gesehen werden. Die französischen Vorbilder der neuen Straßenbahnen der letzten 30 Jahre zeigen, wie eine Straßenbahn zur städtebaulichen Aufwertung und Erneuerung beitragen und diese voranbringen kann. Diese Chance besteht auch in Lübeck und ist positiv zu bewerte. Die ersten Visualisierungen (siehe Kapitel 7.9 – Anhang 9) deuten diese Potentiale an.

Risiken, die mit der Einführung einer Straßenbahn verbunden sind, sind in dieser Studie nicht im Detail ausgearbeitet worden, müssen aber auch genannt werden. Hier sind insbesondere die Beeinträchtigungen, die mit den notwendigen Bauphasen einhergehen, zu erwähnen. Dafür sind profunde Konzepte mit Kommunikationsstrategien zu entwickeln.

Es wird empfohlen als nächste Schritte folgendes zu untersuchen:

- Detaillierte Trassenauswahl für ein zukünftiges Straßenbahnnetz
- Vertiefte technische Machbarkeit für ein zukünftiges Straßenbahnnetz
- Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)

7. Anhang

7.1 Anhang 1: Regelquerschnitte

7.1.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast

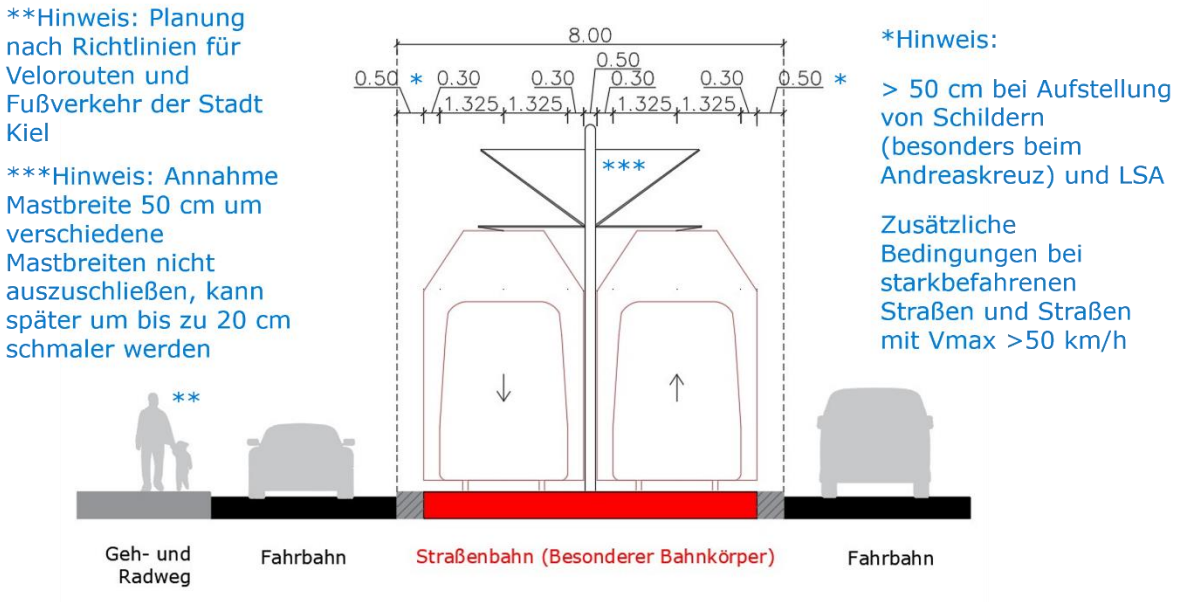


Abbildung 21: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast

Der gesamte Querschnitt hat eine Breite von 8,00 m, wobei jeweils 0,5 m Straßensicherheitsraum mit eingerechnet sind. Die Straßenbahntrasse mit dynamischem Lichtraumprofil benötigt 7,00 m. Der dargestellte Gleisachsabstand von 3,75 m gilt bei Stahlmasten mit 0,50 m Querschnittsbreite. Für den Abstand zwischen Gleisachse und Bordsteinkante der Fahrbahn zur Straße wird berücksichtigt:

- halbe Fahrzeugbreite 2,65 m/2 +
- dynamischer Zuschlag Lichtraum 0,3 m +
- Sicherheitsraum der Straße 0,5 m (nicht zu verwechseln mit dem BOStrab-Sicherheitsraum, dieser beträgt ab dem dynamischen Lichtraum 0,7 m, darf aber in der Straße liegen, da hier kein festes Hindernis zwischen Straße und Straßenbahntrasse liegt)
- Summe = 2,125 m

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,50 m reduziert werden, was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 8,00 m auf 7,50 m reduziert werden. Weitere Reduktionen sind bei der Auswahl schmalerer Mastformen möglich, was aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden kann.

Auch der BOStrab-Sicherheitsraum in Höhe von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) wird in diesem Querschnitt eingehalten, da es zulässig ist, dass der Sicherheitsraum auch im Verkehrsraum des Individualverkehrs liegt (vgl. §19 (4) BOStrab und EAÖ, S. 28).

7.1.2 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast

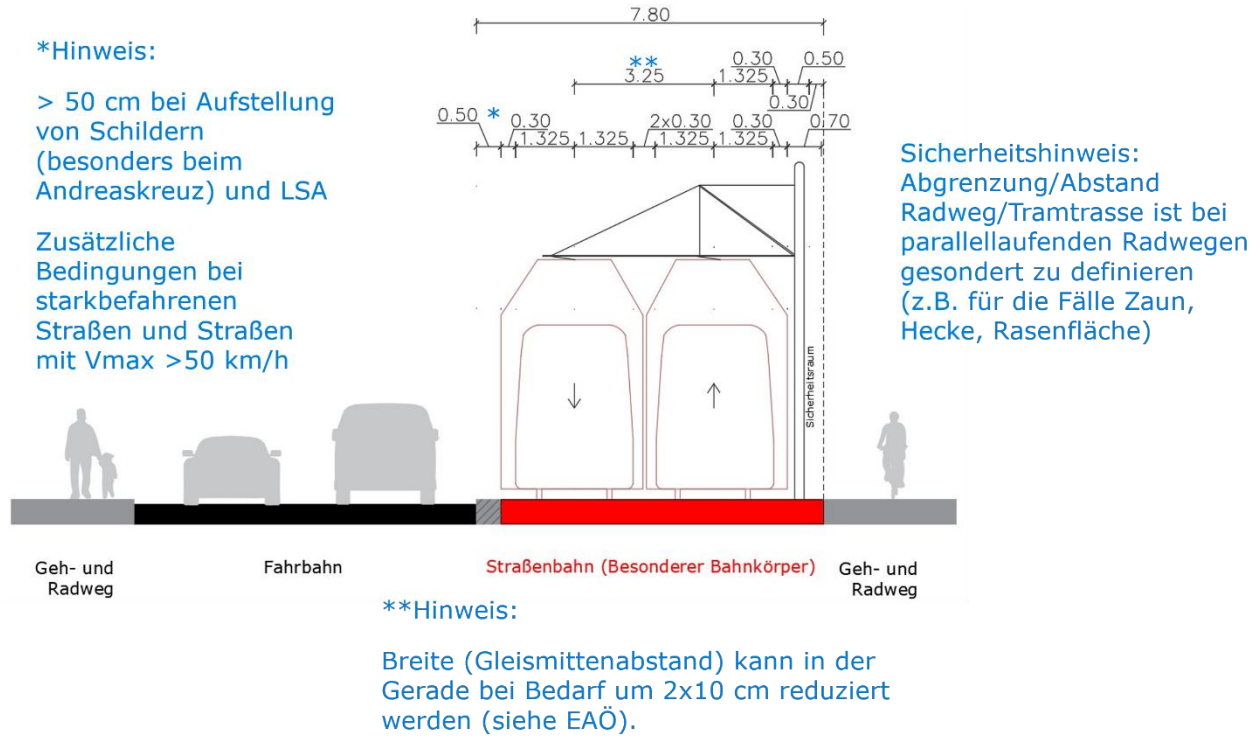


Abbildung 22: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

Unterbrechungen des Sicherheitsraums von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) durch Einbauten, insbesondere durch Stützen oder Signalanlagen (hier Fahrleitungsmast), sind auf kurzen Längen zulässig, wenn dabei zwischen den Einbauten und dem Fahrzeug ein Abstand von mindestens 0,45 m vorhanden ist (vgl. § 19 (3) BOStrab).

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,25 m reduziert werden (nur auf der Seite zur Straße hin), was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 8,00 m auf 7,55 m reduziert werden. Weitere Reduktionen sind bei der Auswahl schmalerer Mastformen möglich, was aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden kann.

7.1.3 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten

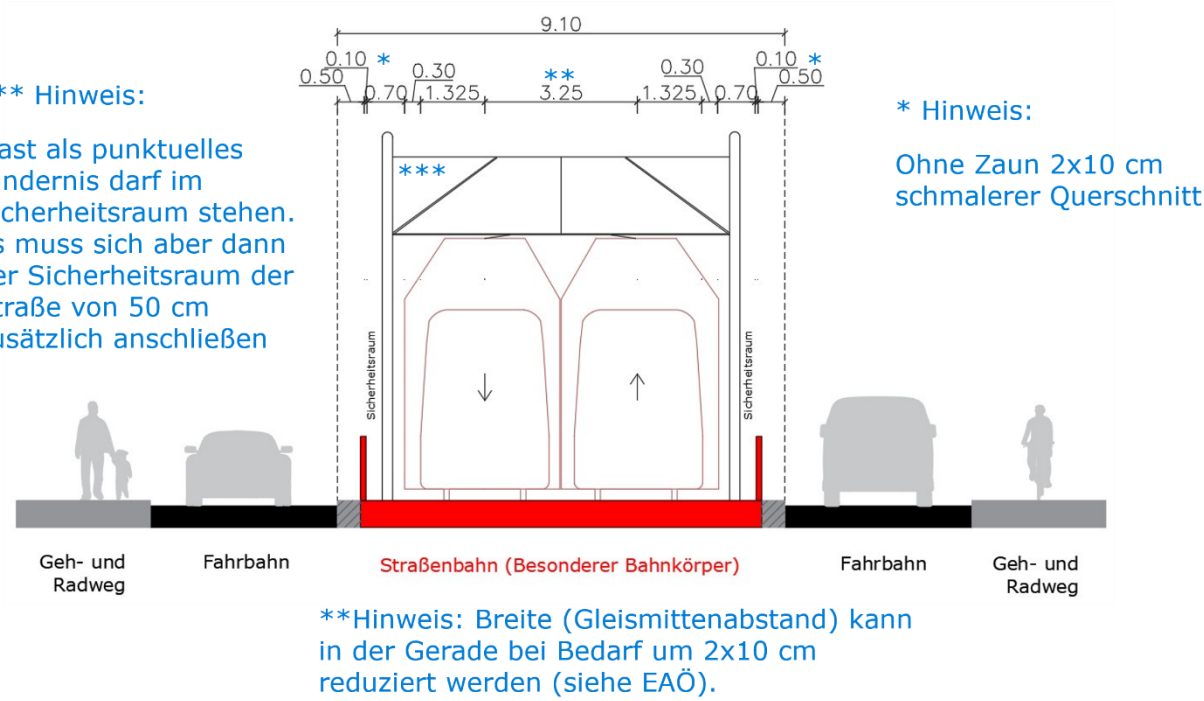


Abbildung 23: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

Auf der Straßenbahnseite der Geländer ist ein Sicherheitsraum von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) vorzusehen, wohingegen auf der Straßenseite ab Bordsteinkante ein seitlicher Sicherheitsraum von 0,50 m einzuhalten ist. Dieses Maß kann bei Fahrgeschwindigkeiten von ≤ 30 km/h auf 0,30 m reduziert werden (vgl. EAÖ, S. 29).

7.1.3.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung

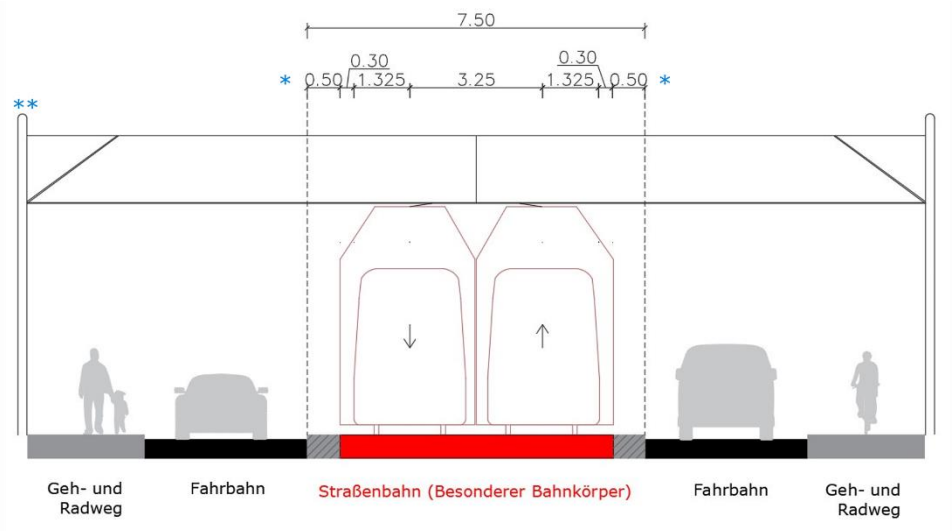


Abbildung 24: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,50 m reduziert werden, was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 7,50 m auf bis zu 7,00 m reduziert werden.

7.1.4 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper

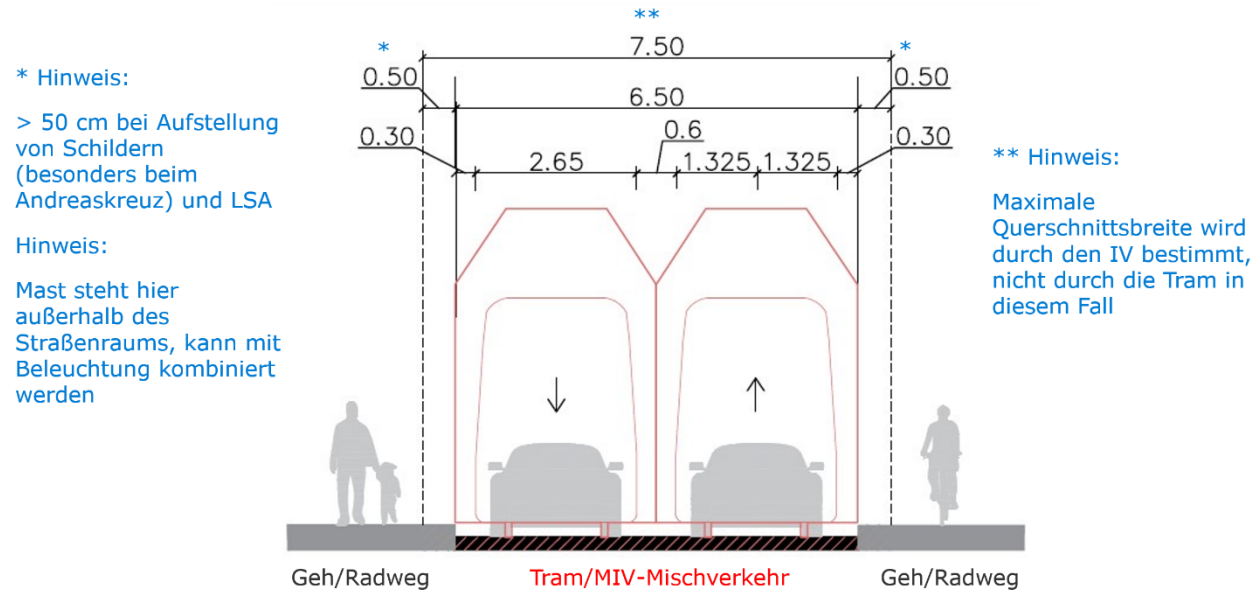


Abbildung 25: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper

Der angezeigte Regelquerschnitt gilt für Bereiche mit Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h. Die Fahrleitungen sind der individuellen Situation vor Ort anzupassen. Maßgebend für die Bemessung ist das Grundmaß für den Verkehrsraum beim Begegnen von Linienbussen (6,50 m von Bordstein zu Bordstein, wie im Fall Straßenbahn hier). Die Freihaltung des lichten Raumes für den Straßenbahnverkehr ist dagegen nicht maßgebend (vgl. EAÖ, S. 28). Im Falle eines an die Straßenbahn angrenzenden Radverkehrsstreifens ist ein Abstand vom Straßenbahnverkehrsraum zum Bord in Höhe von ≥1,60 m (≥1,30 m ohne Überholmöglichkeiten im Radverkehr) bzw. zu Parkstreifen ≥2,10 m (≥1,80 m ohne Überholmöglichkeiten im Radverkehr) vorzusehen (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010, ERA, S. 31).

7.1.5 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk

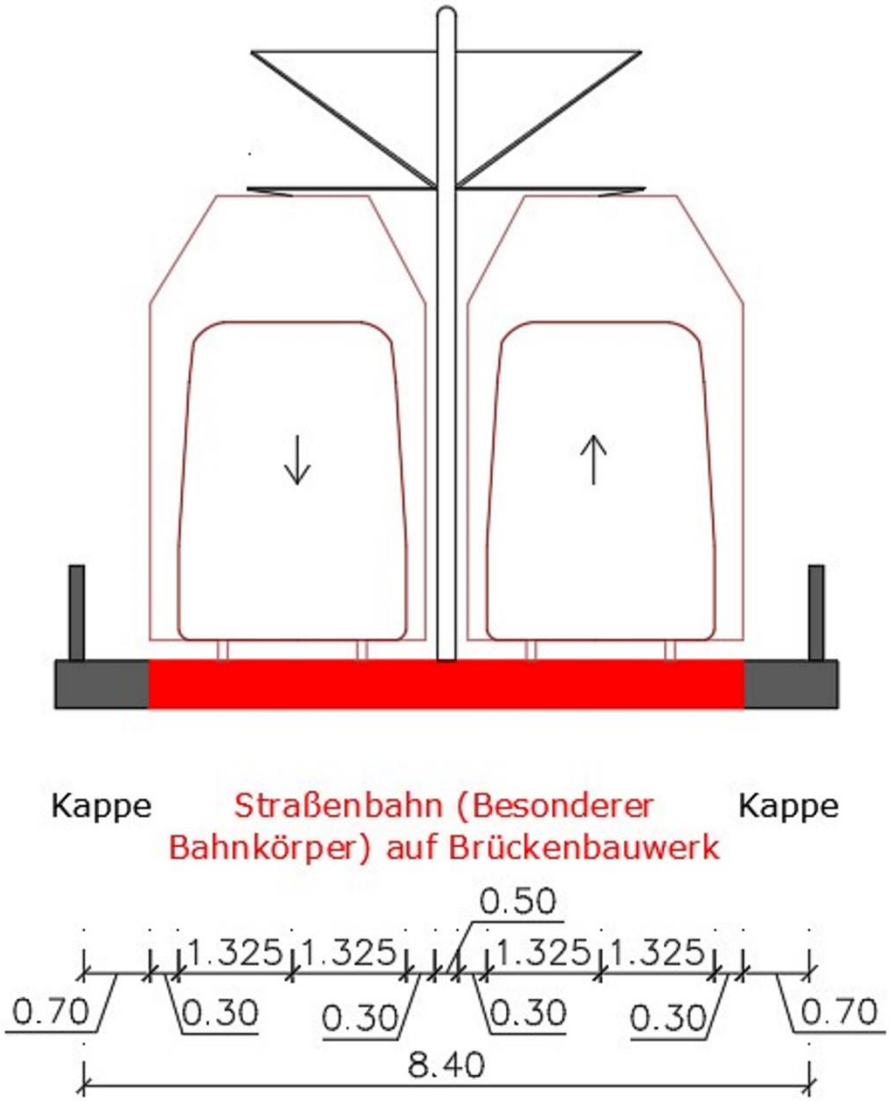


Abbildung 26: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerken

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten besteht in diesem Querschnitt kein Optimierungspotential, nur eine schmalere Mastform ändert die Dimensionen etwas. Der BOStrab Sicherheitsraum von 0,70 m kann nicht reduziert werden.

Der Mast kann auch als Seitenmast gestellt werden, dann ändert sich der Querschnitt analog der anderen Beispiele.

7.2 Anhang 2: Bauwerke Altstadt

Bestandsbauwerke: Für die in der Bestandsaufnahme ermittelten Bauwerke entlang relevanter Korridore werden keine vertieften Analysen oder Berechnungen durchgeführt, sondern eine erste Einschätzung über zu erwartende Problembereiche gegeben, indem Analogieschlüsse, sofern möglich, zu Bauwerken (besonders aus Kiel) gezogen werden.

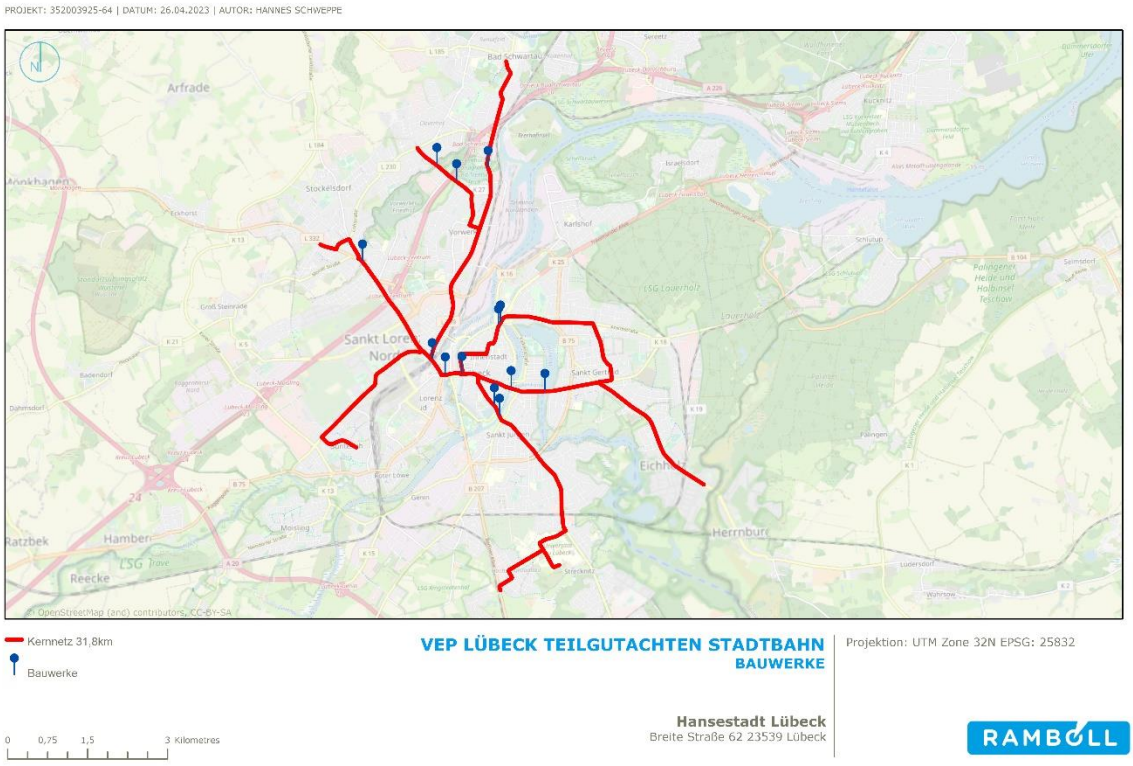


Abbildung 27: GIS-Karte betroffene Bestandsbauwerke im Kernnetz

7.2.1 Burgtor

Im Norden kann die Altstadt nur durch das Burgtor erschlossen werden. Dort verkehrte in der Vergangenheit bis 1957 auch die Straßenbahn, aber mit einer Fahrzeugbreite von 2,20 m. Es besteht aus zwei Tordurchfahrten mit folgenden Dimensionen (Fahrtrichtung stadteinwärts):

- Linkes Tor
  - Breite 4,30 m
  - Höhe in der Mitte am Scheitelpunkt 4,50 m
- Rechtes Tor
  - Breite 4,0 m
  - Höhe in der Mitte am Scheitelpunkt 4,50 m



Abbildung 28: Burgtor, Ortsbesichtigung November 2022

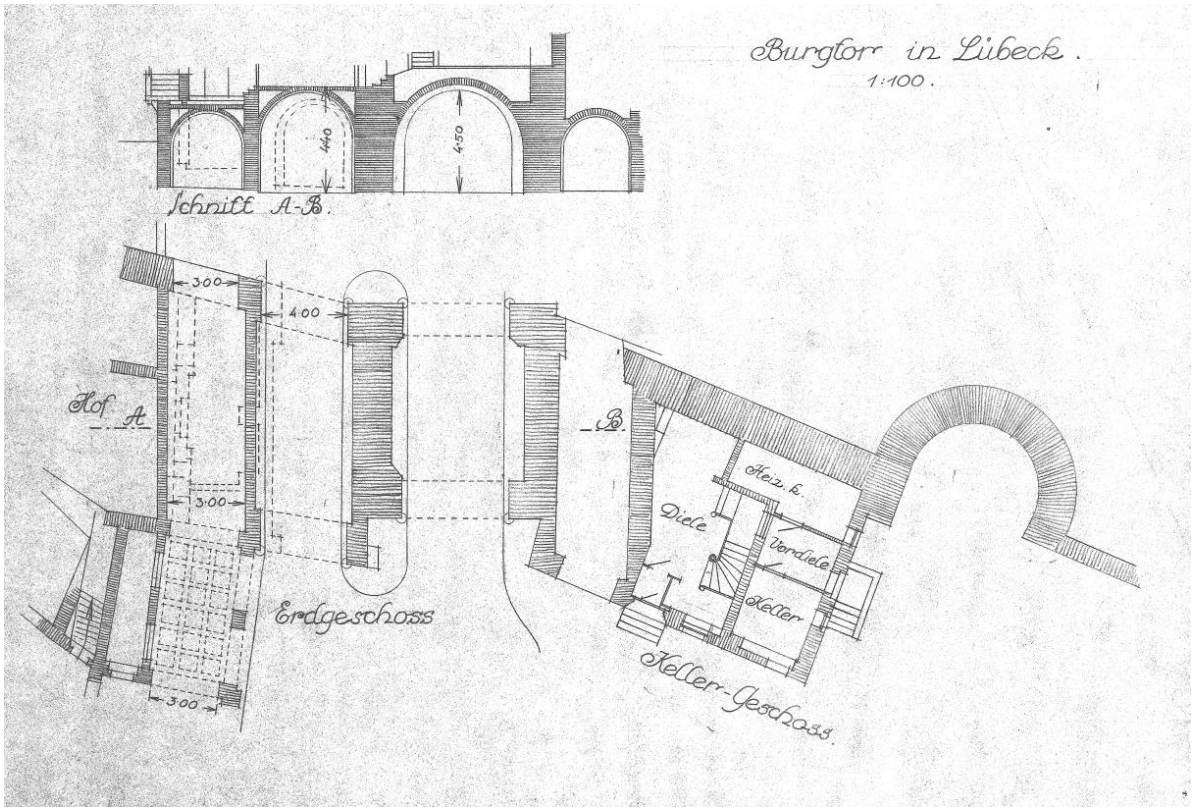


Abbildung 29: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 1 (genaues Datum unbekannt)

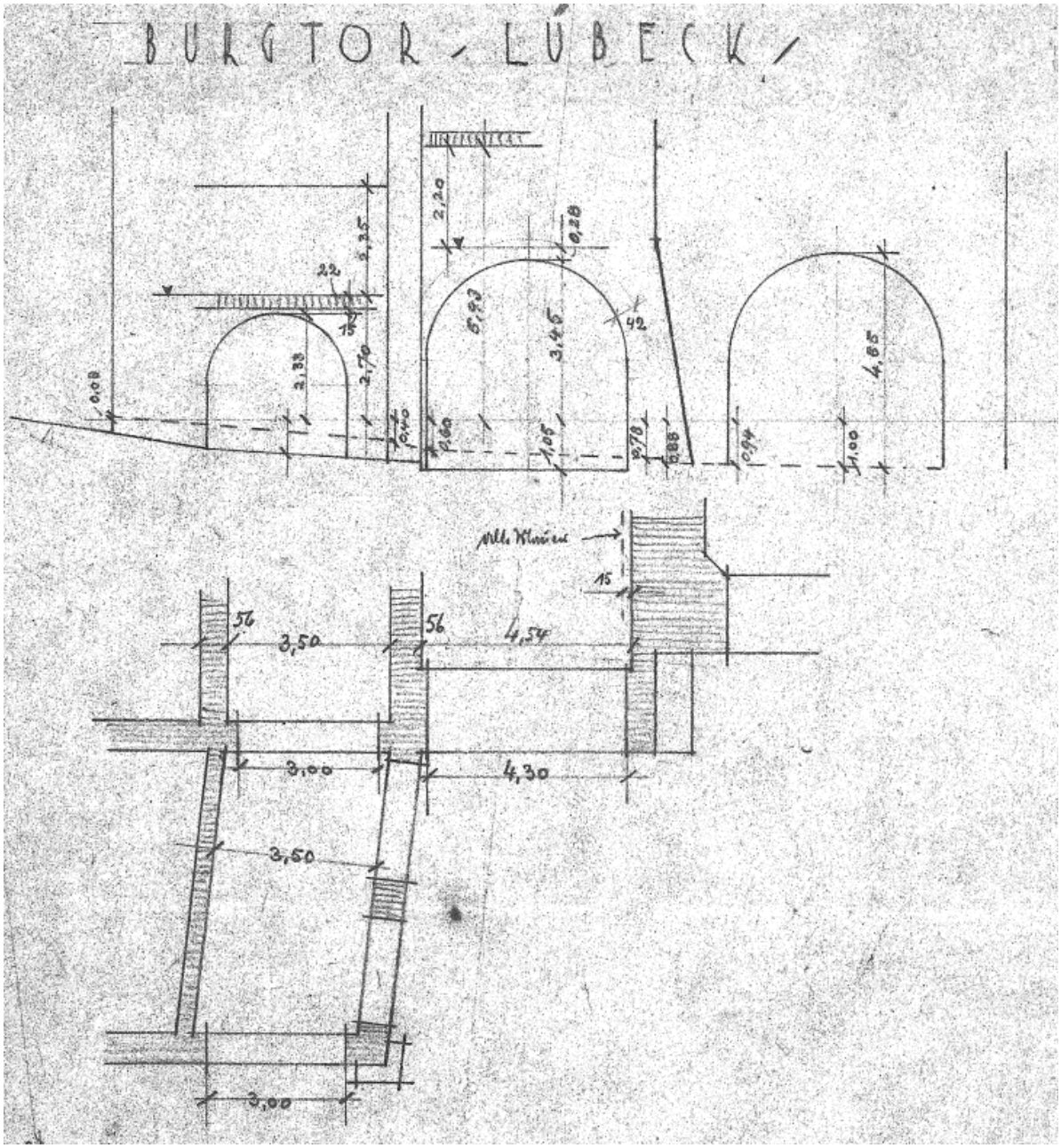


Abbildung 30: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 2 (genaues Datum unbekannt)

Für die beiden in Frage kommenden Fahrzeugbreiten 2,40 m und 2,65 m wurde ermittelt, ob eine Durchfahrt mit modernen Fahrzeugen grundsätzlich möglich ist. Dafür wurde das „Quetschmaß“ gemäß BOStrab unterstellt, welches für die Unterbrechung von Sicherheitsräumen gilt, auch wenn dieser formal immer auf der der anderen Seite liegen kann (Zweirichtungsfahrzeuge mit Türen auf beiden Seiten). Trotzdem wurde dieser mit 500 mm angesetzt, um auf der sicheren Seite zu sein. Der BOStrab Sicherheitsraum ist mit 700 mm anzusetzen. Für ein Fahrzeug der Breite 2,65 m ergibt sich dann folgendes Bild:

- Prüfung Durchfahrt Burgtor (Lichtraum): Linkes Tor
  - Breite Durchfahrt 4.300 mm
  - Höhe am Scheitelpunkt 4.500 mm
  - Gleis in der Geraden

- Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer 3.600 mm
- Dynamischer Sicherheitsraum um das Fahrzeug 150 mm (Vmax 15 km/h, anstelle von 300 mm in den Regelquerschnitten)
- Fahrzeugbreite 2.650 mm
- Quetschmaß zum Gebäude 500 mm (beinhaltet 150 mm Sicherheitsraum bei Sperrung für Rad- und Fußverkehr)
- Sicherheitsraum BOStrab 700 mm
- Benötigte Breite: 2.650 + 2x150 + 500 + 700 mm = 4.150 mm
- Verfügbare Breite 4.300 mm
  - Schlussfolgerung: Durchfahrt für ein Fahrzeug Breite 2,65 m möglich

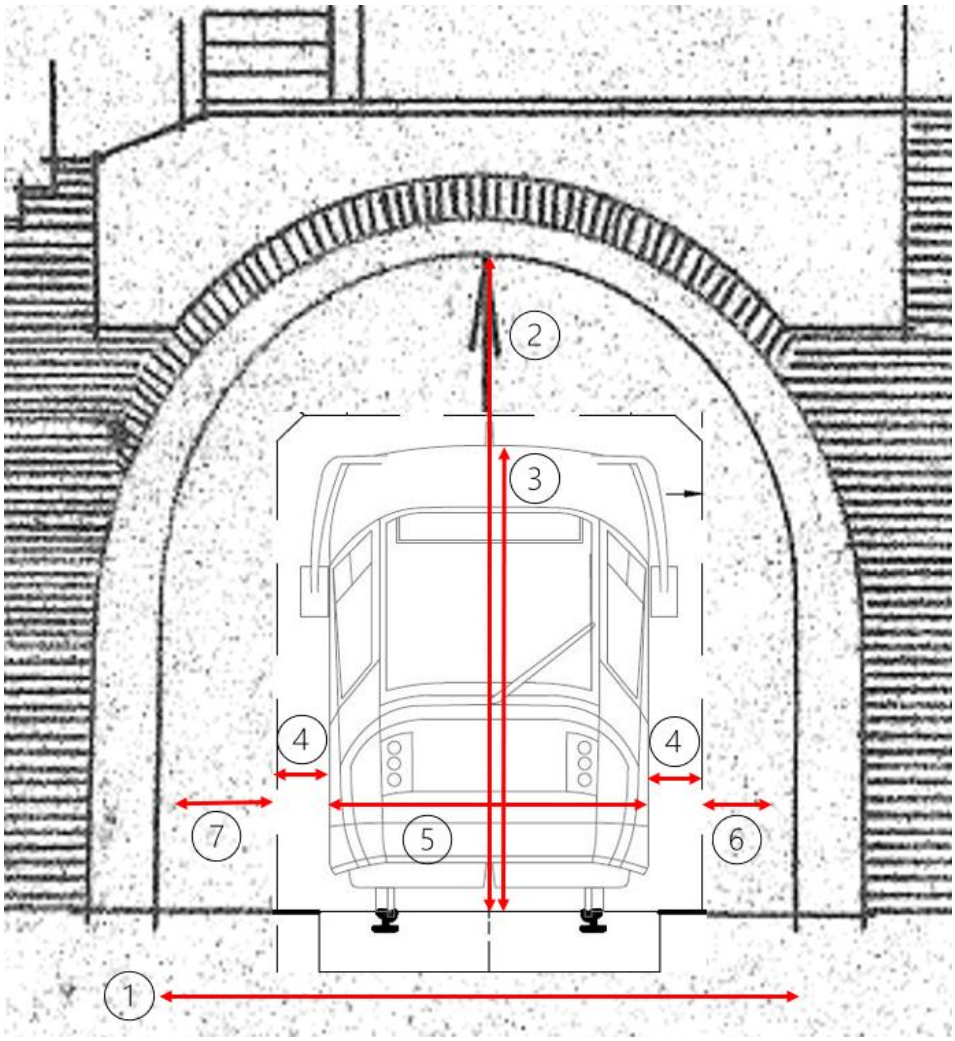


Abbildung 31: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, linkes Tor

- Prüfung Durchfahrt Burgtor (Lichtraum): Rechtes Tor
  - Breite Durchfahrt 4.000 mm
  - Höhe am Scheitelpunkt 4.500 mm
  - Gleis in der Geraden
  - Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer 3.600 mm
  - Dynamischer Sicherheitsraum um das Fahrzeug 150 mm (Vmax 15 km/h, anstelle von 300 mm in den Regelquerschnitten)

- Fahrzeugbreite 2.650 mm
- Quetschmaß zum Gebäude 500 mm (beinhaltet 150 mm Sicherheitsraum bei Sperrung für Rad- und Fußverkehr)
- Sicherheitsraum BOStrab 700 mm
- Benötigte Breite: 2.650 + 1x150 + 500 + 700 mm = 4.000 mm
- Verfügbare Breite 4.000 mm
  - Schlussfolgerung: Durchfahrt mit Fahrzeugen Breite 2,65 m möglich

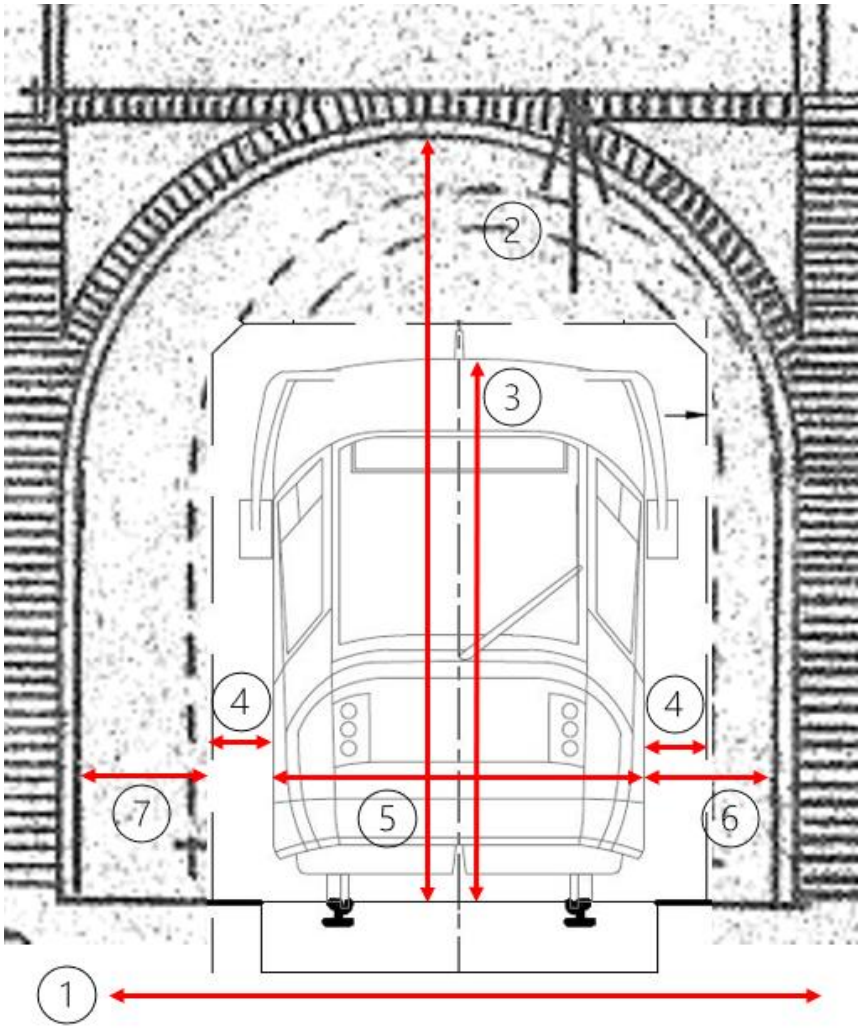


Abbildung 32: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, rechtes Tor

Die grobe Prüfung zeigt, dass auch moderne Fahrzeuge der Breite 2,65 m oder 2,40 m durch das Burgtor verkehren können, sogar eine Oberleitung ist in diesem Bereich denkbar, wenn auch nicht empfohlen.

Es gibt einige prominente Beispiele von anderen historischen Tordurchfahrten mit Straßenbahnen, auch wenn es keine Neusysteme sind. Das zeigt aber generell, dass solche engen Durchfahrten machbar sind:

- Potsdam – Nauener Tor: Nauener Tor – Wikipedia
- Freiburg – Schwabentor: Schwabentor (Freiburg im Breisgau) – Wikipedia
- Freiburg – Martinstor: Martinstor – Wikipedia

- Freiburg – Günterstäler Tor: Günterstal – Wikipedia
- Bern – Käfigturm: Käfigturm – Wikipedia
- Prag auf der Kleinseite: Praha (Prag) – Tordurchfahrt Foto & Bild | bus & nahverkehr, straßenbahnen, verkehr & fahrzeuge Bilder auf fotocommunity

7.2.2 Brücken

7.2.2.1 BW002 Holstenbrücke

- Baujahr 1854
- Brückenklasse 45
- Zustandsnote 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 11: BW002 Holstenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	geom. ja
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	Ja, ist bereits avisiert

7.2.2.2 BW004 Moltkebrücke

- Baujahr 1973
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote 1,7 (gut)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 12: BW004 Holstenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	ggf.

7.2.2.3 BW005 Mühlentorbrücke

- Baujahr 1898
- Brückenklasse 60

- Zustandsnote: 3,9 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 13: BW005 Mühlentorbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.4 BW006 Burgtorbrücke

- Baujahr 1898
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 14: BW006 Burgtorbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.5 BW011 Puppenbrücke

- Baujahr 1906
- Brückenklasse 45
- Zustandsnote: 3,0 (nicht ausreichend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 15: BW011 Puppenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	geom. ja
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.

Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.6 BW016 Mühlenbrücke

- Baujahr 1913
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 16: BW016 Mühlenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.7 BW025 Rehderbrücke

- Baujahr 1936
- Brückenklasse 12 (sehr gering)
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben
- Breite ca. 11 m zwischen den Geländern

Tabelle 17: BW025 Rehderbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	nein
Neubau notwendig	ja

Insgesamt wird festgehalten, dass die vielen denkmalgeschützten Brücken, die der Erschließung der Altstadt dienen, in den seltensten Fällen für die Straßenbahn nutzbar sein können. Entsprechend muss in potentiell folgenden Projektschritten das Thema der Brückenbauwerke vertieft untersucht werden.

7.3 Anhang 3: Analyse Anbindung und Querung Altstadt

Die Altstadt wird separat behandelt, da hier andere Kriterien als für das übrige Netz gelten. Es kommt vielmehr auf die städtebauliche Integration an. Es wird geprüft, ob sich hier Strecken im Zusammenhang mit den Hauptkorridoren anbieten. Dabei wird neben der Breite von 2,65 m auch die Fahrzeugbreite von 2,40 m mit einem schmaleren Lichtrauprofil geprüft.

Auf Grundlage der Ortsbesichtigung wurden die Straßenräume in der Altstadt vertiefend untersucht. Insbesondere im Bereich der Knoten, an denen ein Abbiegen der Straßenbahn erforderlich ist, wurde der Platzbedarf für die Straßenbahn in den minmalen Kurvenradien 23 m und 25 m auf Basis der HL-Daten aus dem GIS-Systems abgeschätzt. Das erfolgte für die zwei in den Planungsparametern beschriebenen Fahrzeugtypen, deren Platzbedarf unterschiedlich ist: Das Drehgestell- und das Multigelenkfahrzeuge.

Folgende Faktoren wurden in die Untersuchung einbezogen:

- Fahrzeugtyp (Drehgestellfahrzeug, Multigelenkfahrzeug)
- Fahrzeugbreite (2,40 m, 2,65 m)
- Minimaler Kurvenradius (23 m, 25 m)
- Ggf. eingleisige Abschnitte (bei unzureichenden Platzverhältnissen für Zweigleisigkeit)

Folgende grundsätzlich Annahmen wurden dafür getroffen, die mit HL abgestimmt wurden:

- Kurvenradius Standard 25 m, wenn dieser nicht passt, minimaler Radius 23 m, da sonst bei niedrigeren Radien der Verschleiß und auch die Lärmbelastung (u.a. Kurvenquietschen) lokal zu hohe Werte annehmen.
- Zwei Meter Gehweg pro Seite erhalten/herstellen. Wenn dieser nicht möglich ist, wird bis zu einer Mindestbreite von 1 m geprüft, ob eine Trasse integrierbar ist.
- Zwei verschiedene Fahrzeugtypen prüfen, deren Lichtraum sich in Kurvenbereichen unterscheiden. Ein Drehgestellfahrzeug benötigt rund 1 m mehr Platz, als ein Multigelenkfahrzeug.
- Sollte der breiteste Querschnitt für eine Planung sich in den Straßenraum integrieren lassen, wird von weiteren Untersuchungen für schmalere Querschnitte (beispielsweise eingleisig) abgesehen.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung in der Altstadt Lübecks wurden mögliche Korridore zur Aufnahme von Straßenbahnstrecken identifiziert. Diese Korridore orientieren sich an den heute genutzten Achsen des Busverkehrs und den Straßenzügen mit besten Voraussetzungen zur Aufnahme einer Straßenbahn. Dabei wurden die schnellsten (=direktesten) mit möglichst wenig Kurven für die weitere Untersuchung favorisiert, zumal ein Großteil der Straßenzüge aufgrund ihrer Breite vorab ausgeschlossen werden konnten. Gleichwohl wurde auf eine möglichst offene Betrachtung besonders Wert gelegt und auch technisch aufwändige Varianten geprüft. Im weiteren Schritt wurde die technische Machbarkeit dieser Korridore vertiefend untersucht, insbesondere an Knoten, an denen Korridore abknicken und somit für den Betrieb eines hochwertigen Straßenbahnsystems kritische Radien entstehen. Die Abbildung 33 zeigt die untersuchten Straßenzüge und Knotenpunkte.

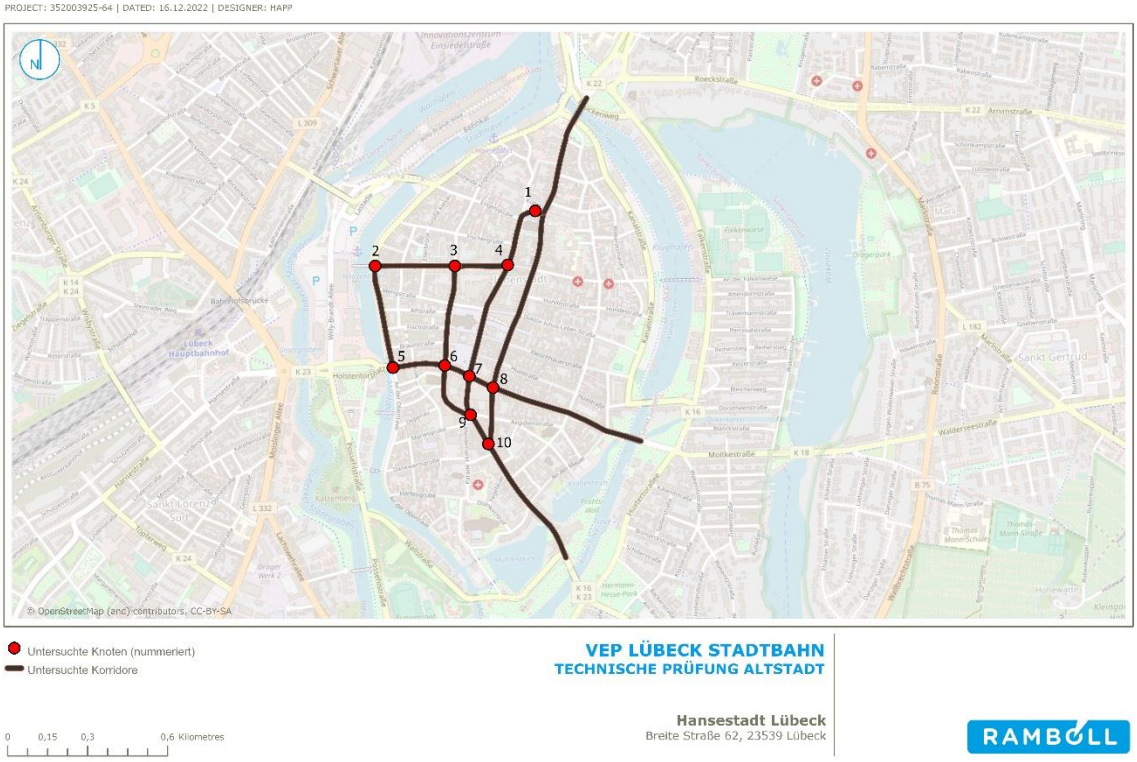


Abbildung 33: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

7.3.1 Knoten 1: Koberg

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 34: Knoten Koberg – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite 7,9 m bei 25 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können. Der Mindestradius von 25 m wird in der Darstellung nicht erreicht.

7.3.2 Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (rot) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (grüne Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (blau) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius (rot) und Trassenbreite von 7,4 m bei 23 m Radius (grüne Darstellung))



Abbildung 35: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 36: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)



Abbildung 37: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 3. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius und 7,4 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,40 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,50 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 7: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,80 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 38: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 5. Variante Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 39: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 40: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,8 m bei 25 m Radius und 6,9 m bei 23 m Radius)

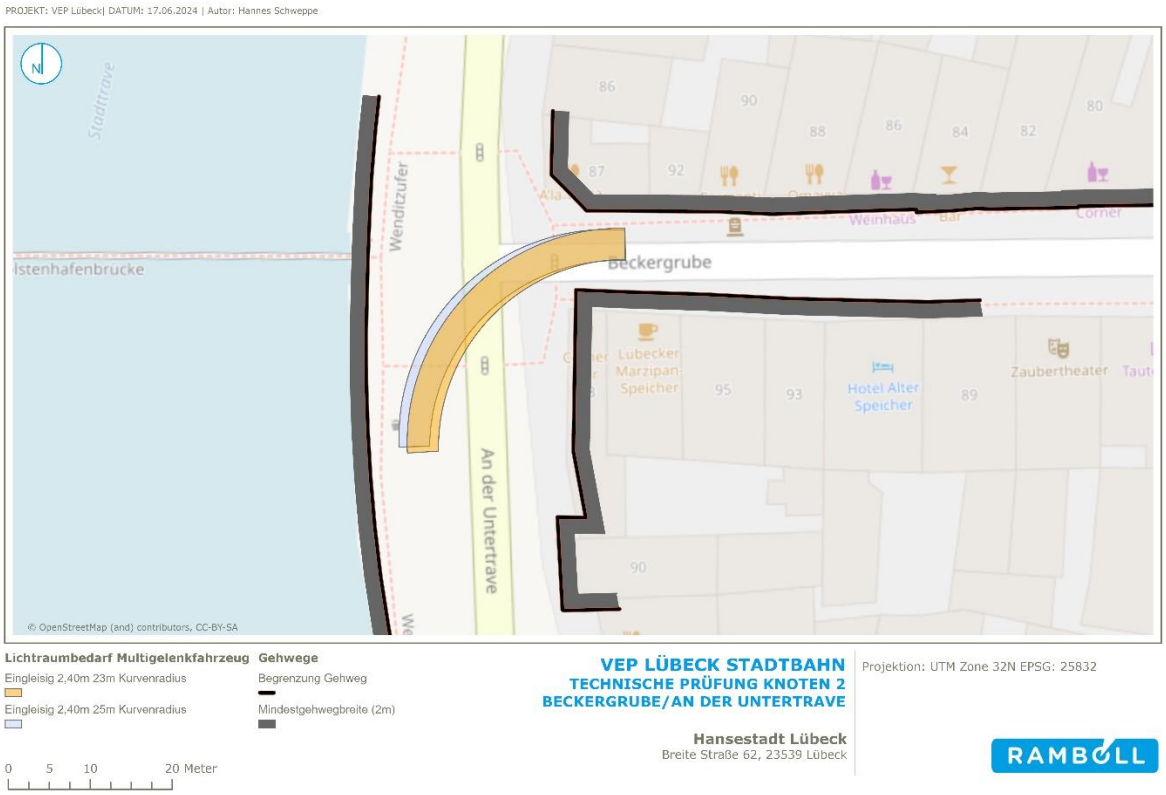


Abbildung 41: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius und 3,80 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 18: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindest-abstand 1 m	Eingriff in Gehweg (Mindestbreite 2 m) bzw. Uferpromenade	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade

2,40 m Breite

Tabelle 19: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Es wird für die weiteren Planungsschritte empfohlen, die Gehwegbreite (insbesondere im Bereich An der Untertrave im Promenadenbereich) und die Zweigleisigkeit (Kapazität), miteinander abzuwägen. Ein zweigleisiger Querschnitt benötigt einen weiteren Lichtraum, dessen Breite durch die Nutzung von 2,40 m- bzw. Multigelenkfahrzeugen gemindert werden kann. Ein eingleisiger Abschnitt wird nur im Ausnahmeverfall zur Weiterverfolgung empfohlen, da dieser den Betriebsablauf verkompliziert und die Kapazität reduziert. Allerdings können die örtlichen Gegebenheiten (beispielsweise durch Umgestaltung der Promenade) einen eingleisigen Abschnitt erzwingen.

7.3.3 Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (grüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 42: Knoten Beckergrube/Fünfhausen – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich vorerst verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können. Der Mindestradius von 25 m bzw. 23 m wird in der Darstellung vollständig ausgeschöpft.

7.3.4 Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 3: Multigelenk-Fahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))



Abbildung 43: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 1: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m und 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 44: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)



Abbildung 45: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 4: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,5 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)
- Variante 6: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)

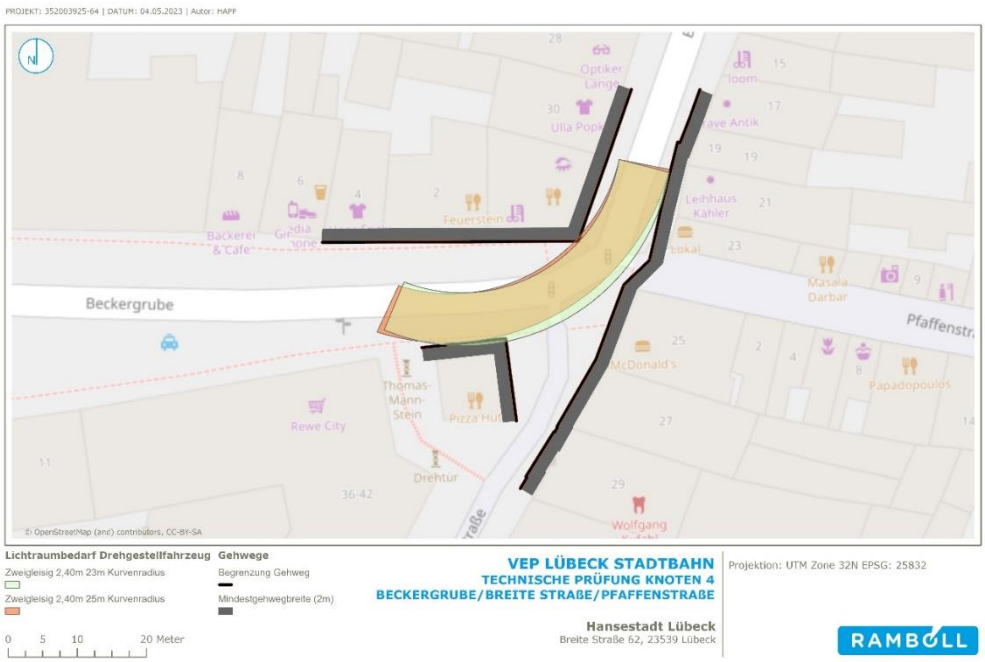


Abbildung 46: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 4: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 47: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 6: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 20: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2,40 m Breite

Tabelle 21: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

7.3.5 Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius))
- Variante: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))



Abbildung 48: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße Drehgestellfahrzeug – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

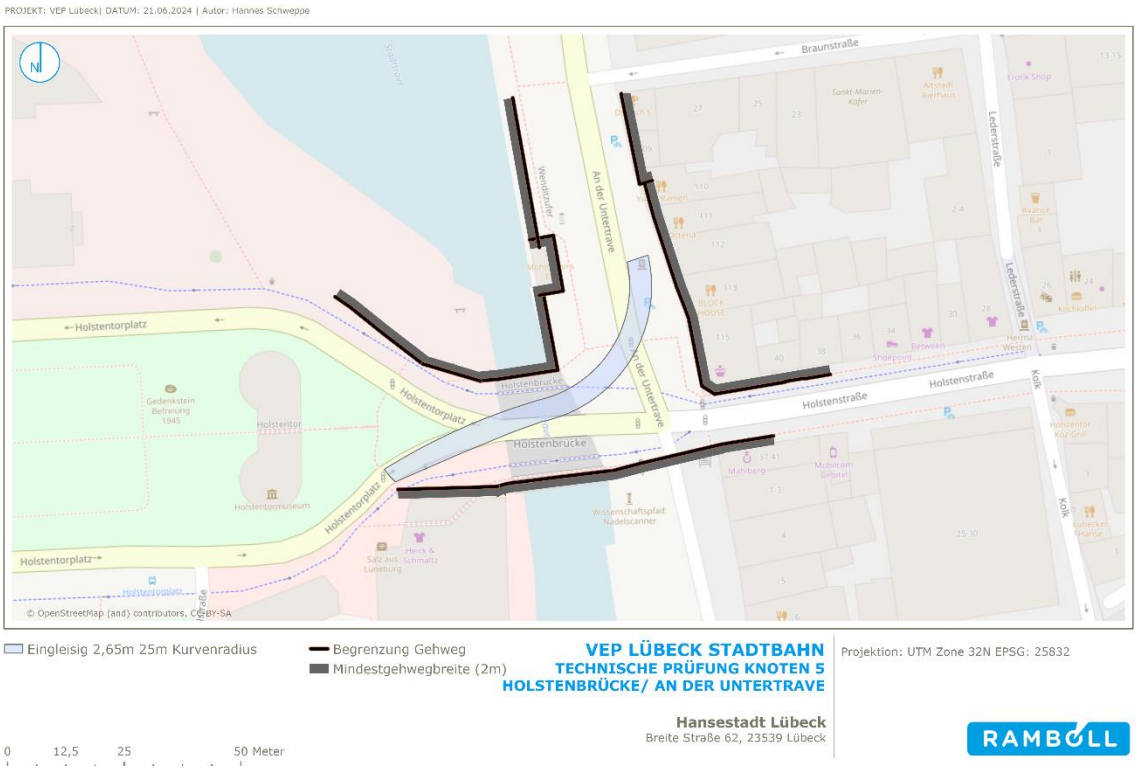


Abbildung 49: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius)



Abbildung 50: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)
- Variante 7: Multigelenk-Fahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)



Abbildung 51: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße - 4. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

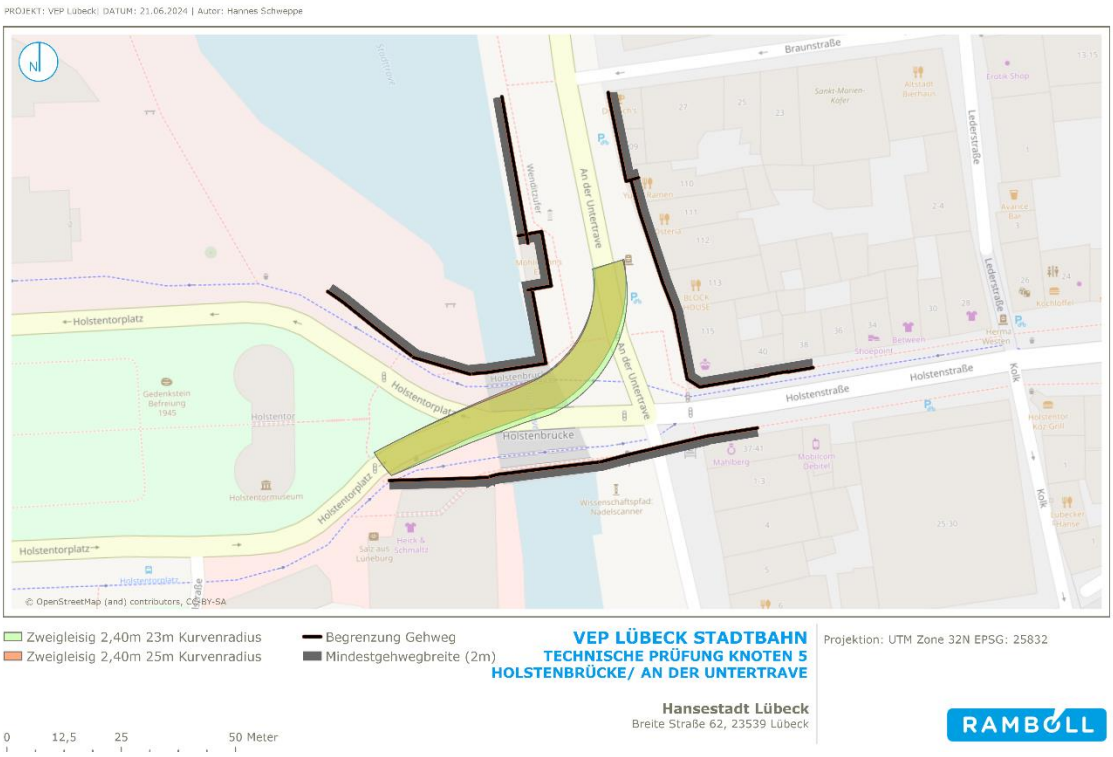


Abbildung 52: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

Tabelle 22: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2,40 m Breite

Tabelle 23: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

7.3.6 Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,80 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40m bei 23m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 4: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,80 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))



Abbildung 53: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 54: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius und 4,80 m bei 23 m Radius)



Abbildung 55: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40m bei 23m Radius)



Abbildung 56: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 4. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m und 3,80 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,5 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))
- Variante 7: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90m bei 23m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,50 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))



Abbildung 57: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße - Variante 5: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 58: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 6: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 59: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 7: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90m bei 23m Radius)



Abbildung 60: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius und 3,50 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 24: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Ja, Abriss erforderlich	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Multigelenk	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Multigelenk	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (4,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

2,40 m Breite

Tabelle 25: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Ja	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Ja	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Ja	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

Bei der Untersuchung des Knotens hat sich gezeigt, dass die Herstellung einer zweigleisigen Strecke nur mit Eingriffen in die Gebäudestruktur möglich ist. Des Weiteren sind mit den Querschnitten von sieben bzw. acht Metern Breite die Gehwege nicht mit der minimal zu Grunde gelegten Breite herstellbar. Auch in Abbildung 11 die den Knoten mit 4,70 m Querschnitt zeigt, wird deutlich, dass diese eingleisige Trasse nur mit Eingriff in den Gehweg (gestrichelt) möglich ist, wenn der Kurvenradius exakt bei 25 m belassen wird. Der Querschnitt mit 3,70 m ermöglicht eine eingleisige Führung der Trasse, die auch einen durchgängigen Gehweg mit mindestens zwei Metern Breite zulässt.

7.3.7 Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellrote Darstellung)



Abbildung 61: Knoten Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.8 Knoten 8: Wahmstraße/Königstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 4: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung)



Abbildung 62: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius)



Abbildung 63: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)

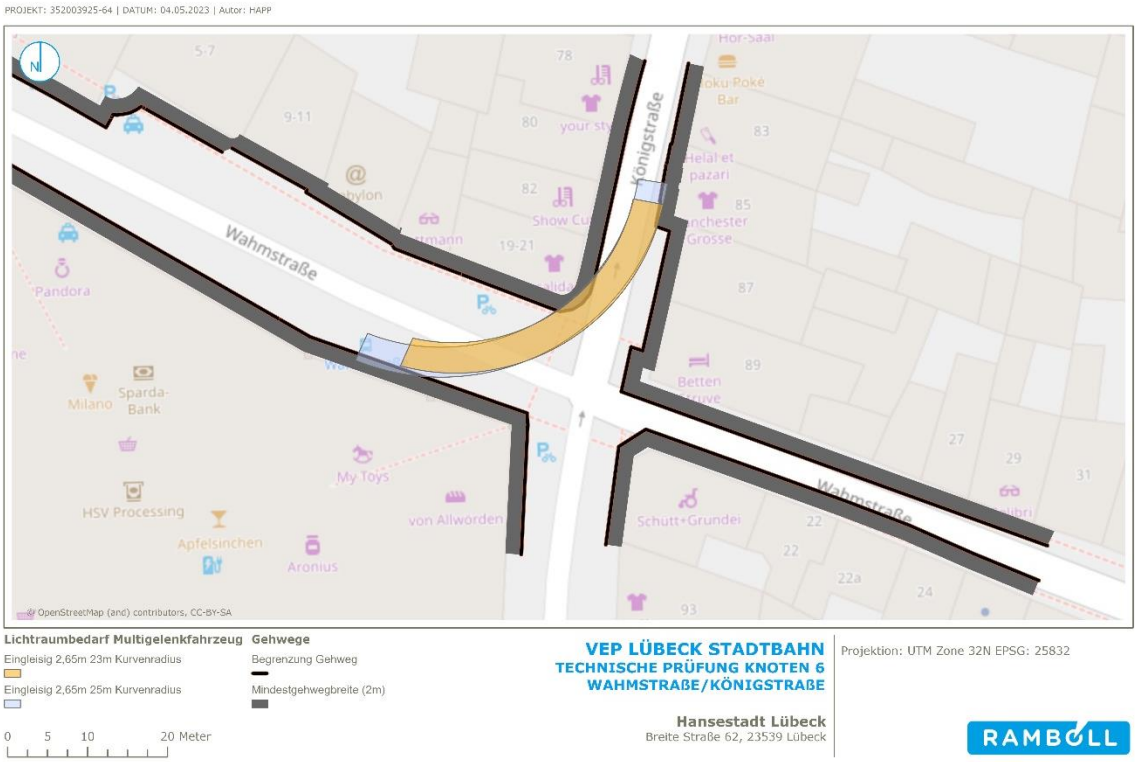


Abbildung 64: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 4. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

Die Untersuchung hat ergeben, dass bereits eingleisige Führungen an diesem Knoten nicht möglich sind. Entsprechend wurde auf weitere Untersuchungen mit breiteren Trassen verzichtet.

- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 65: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 66: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 8. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

Tabelle 26: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	2,65 m	Ja, Abriss erforderlich	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (8 m)	2,65 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	2,65 m	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	2,65 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	2,40 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	2,40 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,45 m)	2,40 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,55 m)	2,40 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

Tabelle 27: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Knoten 8 weist ohne Eingriff in bestehende Gebäudestrukturen keine ausreichende technische Machbarkeit auf, da die Mindestabstände zu den Häusern nicht eingehalten werden können. Daher wird eine Weiterverfolgung dieser Trassenführung ausdrücklich nicht empfohlen.

7.3.9 Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg)

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 67: Knoten Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.10 Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius (hellgrüne Darstellung))

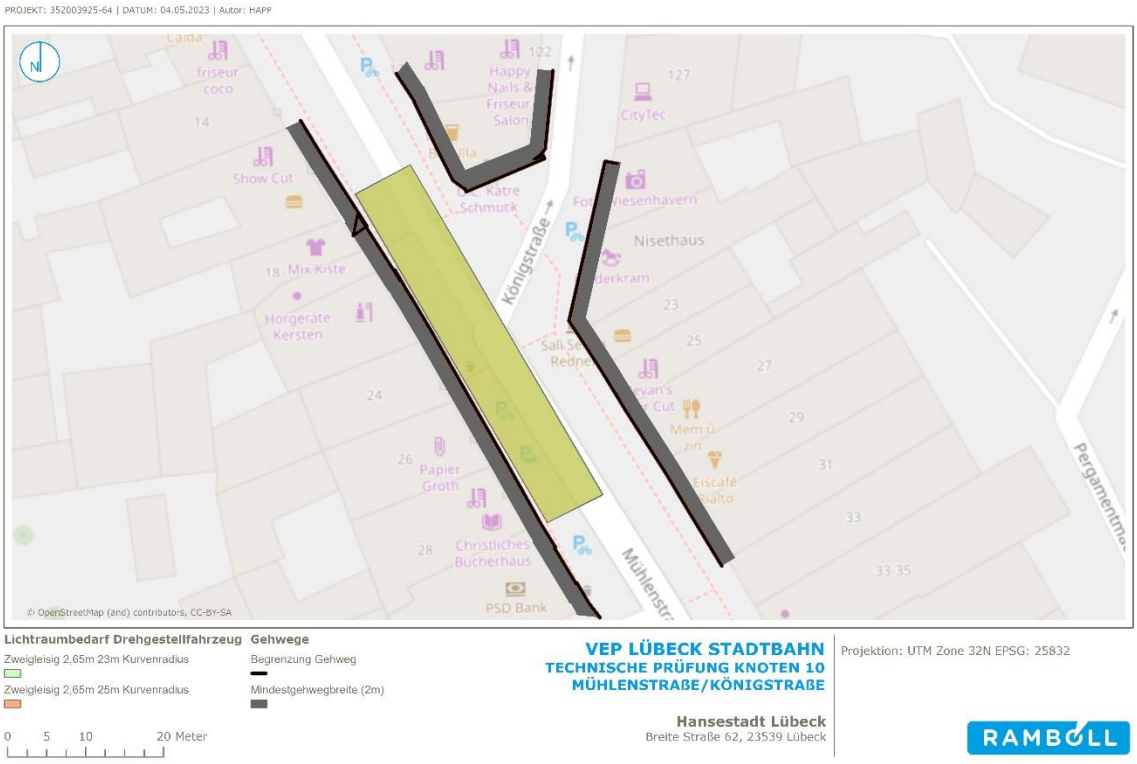


Abbildung 68: Knoten Mühlenstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.11 Zusammenfassung Querung Altstadt

Tabelle 28: Zusammenfassung der technische Machbarkeit der Querungen Altstadt

Knoten	Technische Machbarkeit (Ein-/Zweigleisig oder nicht machbar), zur Weiterverfolgung empfohlene Variante(n)
Knoten 1: Koberg	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, 2,40 m und MG 2,65m unterschritten, mit MG 2,40 m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, 2,40 m und MG 2,65 m unterschritten, mit MG 2,40m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, unterschritten, bei MG 2,65 m, MG 2,40 m und DF 2,40 m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße	Zweigleisig (MG 2,40 m, R=23 m mit Unterschreitung von 2 m Gehwegbreite), oder eingleisig ohne Einschränkungen herstellbar
Weitere Untersuchung: Gleisdreieck Fünfhausen-Kohlmarkt Weitere Untersuchung: Trasse Schmiedestraße-Schüsselbuden	Zweigleisig (DF/MG 2,65 m unterschreitet Gehwegbreite von 2 m), DF/MG 2,40 m oder eingleisig ohne Einschränkungen herstellbar
	Nur Eingleisig (MG oder DF) machbar, technische Machbarkeit abhängig von baulichen Gegebenheiten (s. Abb. 21)
Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 8: Königstraße/Wahmstraße	Technisch nicht machbar ohne Gebäudeabriss oder unter komplettem Entfall Gehweg, daher nicht zur Weiterverfolgung empfohlen
Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg)	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar

7.3.12 Straßenbreiten Altstadt Kernnetz

Für die (nach der Knotenanalyse) verbleibenden Abschnitte sind auf Basis von HL-Kartenmaterial die verfügbaren Straßenbreiten der relevanten Straßenzüge in der Altstadt ermittelt worden. Diese sind in der folgenden Abbildung 12 festgehalten und in die Analyse eines möglichen Netzes mit eingeflossen.

7.4 Anhang 4: Großräumige Potentialanalyse

In Kapitel 4 wurde beschrieben, nach welcher Vorgehensweise aus der Gesamtzahl von 54 denkbaren Korridore diejenigen ermittelt wurden, welche für eine Straßenbahn-Bedienung grundsätzlich in Frage kommen. In diesem Teil des Anhangs soll die Ausgangsbasis der Gesamtverkehrsströme detaillierter beschrieben werden:

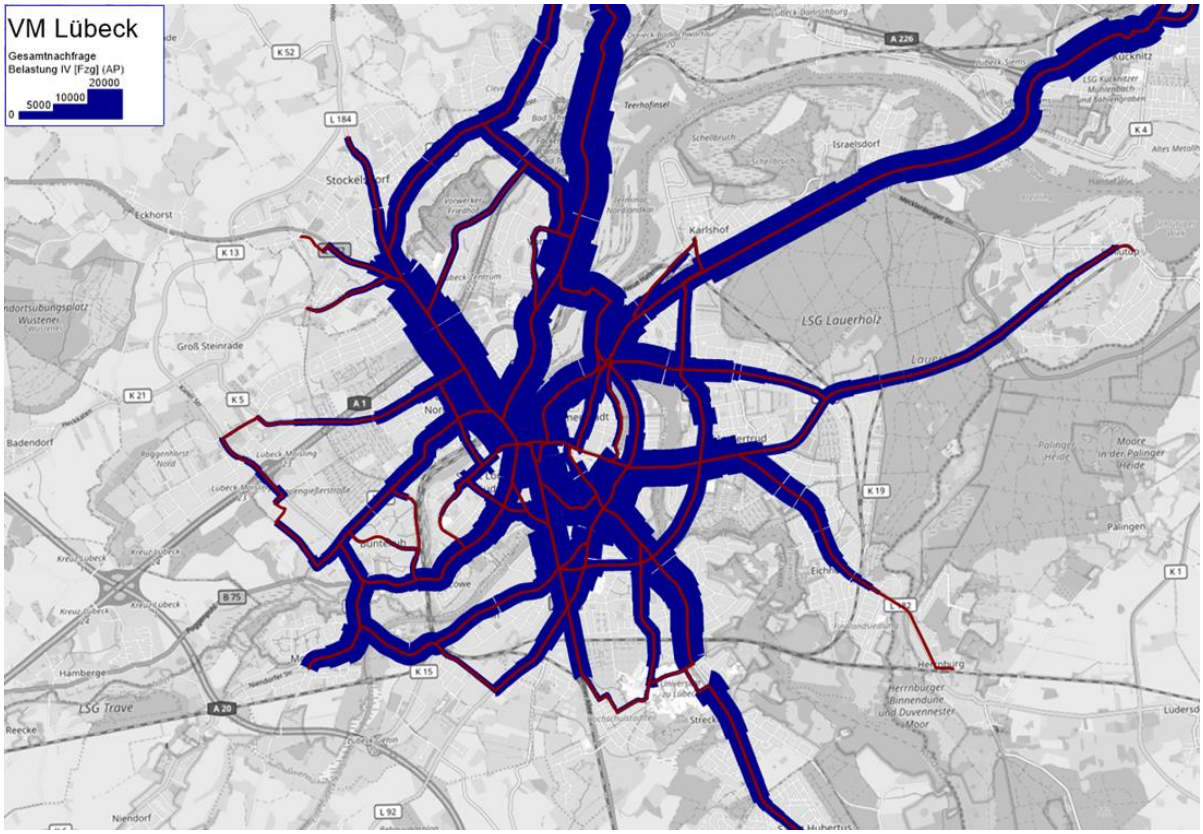


Abbildung 69: Umlegung der Gesamtnachfrage im Werktagsverkehr auf alle (baulich) in Frage kommenden Korridore

Die Abbildung illustriert die Ausgangsbasis, bei der das Gesamtverkehrsvolumen über alle Verkehrsträger, welches die Wegelänge von 1,5 km Kilometern überschreitet, im Bestweg-Verfahren auf die Korridore umgelegt wurde.

Hierbei wurden zunächst Korridore ausgeschlossen, die mangels Masse auch unter den gewählten bestmöglichen Umständen keine Aussicht auf hinreichende Bündelungsfähigkeit für eine Straßenbahn-System besitzen. Parallele Korridore wurden hierbei zusätzlich auf ein mögliches Bündelungspotential auf einem der beiden Äste untersucht. Hierdurch konnten 9 Korridore ausgeschlossen werden.

Zudem wurden Korridore ausgeschlossen, die über ein im Vergleich unterdurchschnittliches Nachfragepotential bei erschwerten baulichen Bedingungen verfügen und/oder deren Umsetzung baulich eine hohe Fragwürdigkeit aufweisen würde. Hierdurch wurden 15 weitere Varianten ausgeschlossen. Für weitere Korridore wurde festgelegt diese aufgrund der baulichen Herausforderungen nicht im Grundnetz zu betrachten, sondern als separaten Ergänzungsbaustein zu bewerten.

Der nachfolgender Tabelle 29 können die grundsätzlich überprüften Korridore und die vorgenommenen Ausschlüsse entnommen werden. Die letzte Spalte gibt hierbei Auskunft darüber, ob die Varianten in die feinere Modellierung übernommen wurden.

Tabelle 29: Korridore für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar?	Ausschlussgrund?	Übernahme Modellierung
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)				ja
Korridor Ziegelstraße				ja
Moisling	Niendorfer Str. - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
Moisling	Hohenstiege - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
CITTI-Park	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	-	ja
Moislinger Baum	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	-	ja
Buntekuh Mitte	Ziegelstr.	ja	-	ja
Buntekuh Mitte	Korvettenstr. - Fregattenstr. - Ziegelstr.	ja	-	ja
Hugo-Distler-Str.	Beethovenstr. - Ziegelstr.	nein		nein
alle Abschnitte des Korridors jenseits der BAB1		ja	Ausschluss mangels Masse	nein
Korridor Krempelsdorfer Allee				ja
Sdf./Ravensbusch	Marienburgerstr. - Ahrensböker Str.	ja	-	ja
Vorwerker Friedhof	Friedhofsallee	erschwert	Ausschluss mangels Masse	nein
Schönböcken	Schönböckener Straße	erschwert	Ausschluss mangels Masse	nein
weitere Abschnitte in Stockelsdorf bzw. HL-Dornbreite		nein		nein
Korridor Schwartauer Allee				ja
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	ja	-	ja
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	ja	-	ja
weitere Abschnitte in Holstentor-Nord, Vorwerk bzw. Bad Schwartau		nein		nein
Korridor Bei der Lohmühle				nein
mangels Potential am Korridor nur Rückfallebene zur Schwartauer Allee (Süd)				nein
				ja
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSVORPLATZ)				ja
Korridor Moislinger Allee				ja
Moisling	Moislinger Allee - Wendische Str.	nein		nein
Moisling	Moislinger Allee - Töpferweg	nein		nein
Moisling	Moislinger Allee - Lindenplatz	nein		nein
Drägerwerk	Töpferweg - Hansestr.	erschwert	-	ja
weitere Abschnitte in St. Lorenz-Süd		nein		nein
Korridor Lindenplatz - Lachswehrallee				ja
UKSH/Campus	Berliner Platz - SANA-Klinik - Berliner Allee	ja	-	ja
SANA-Klinik	Berliner Platz	ja	-	ja
Korridor Töpferweg - Drägerwerk - Lachswehrallee				nein
Alternativführung zum Lindenplatz denkbar, aber Prüfung der Machbarkeit nötig				nein
Korridor Lachswehrallee - Berliner Platz - Kronsforde/Genin/Moisling				nein
zurückgestellt wegen Überzahl an Ästen im Westen, Prüfung über Mühlenstraße				nein
INNENSTADT WEST (via POSSEHLSTR.)				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
				nein
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)				ja
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße				ja
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	mit Prüfbedarf	-	ja
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
Regio-Stadtbahn	z.B. Schwartau / Kücknitz / Travemünde etc.	mit erh. Prüfbedarf	-	ja
Korridor Karlshof				ja
Torneiweg	Luisenstr. - Eschenburgstr.	ja	-	ja
Korridor Israelsdorf				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
Korridor Herrenwyk - Kücknitz - Travemünde				nein
Klärung möglicher Travequerung nötig (Nutzung Herrentunnel etc.)				nein
Korridor Travemünder Allee - Heiligen-Geist-Kamp				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
Korridor Roeckstraße				ja
Wesloer Brücke	Arnimstraße - Roeckstraße	ja	-	ja
Wesloer Brücke	Schlutuper Str. - Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Marliring/JVA	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Herbartweg	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Varianten nach Schlutup zurückgestellt mangels Masse bereits bis Wesloer Br., EBO-Gleisen etc.				nein
				ja
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)				ja
Korridor Falkenstraße & Korridor Hüxtertorallee				nein
Ausschluss mangels ausreichender Masse und eingeschränkter Kapazität Wahmstraße, ggf. Rückfallebene zum Burgtor				nein
Korridor Moltkestraße				ja
Herrnburg Bf.	Eichholz - Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	mit Prüfbedarf	-	ja
Eichholz	Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	ja	-	ja
weitere Abschnitte bis Herbartweg/Wesloer Brücke oder darüber hinaus		siehe Korridor Roeckstraße		nein
weitere Abschnitte in Brandenbaum		nein	-	nein
Korridor Moltkestraße - Marlistraße - Heiligen-Geist-Kamp				nein
zurückgestellt wegen eingeschränkter Kapazitäten in der Wahmstraße				nein
				ja
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)				ja
Korridor Kronsforder Allee				ja
Moisling	Stecknitzstr. - Geniner Str.	nein		nein
Genin	Geniner Str.	ja	Ausschluss mangels Masse	nein
Malmöstraße	Kronsforder Allee (Süd)	nein		nein
SANA-Klinik	Kronsforder Allee (Nord)	ja		ja
weitere Varianten zwischen SANA-Klinik und Campus		nein		nein
Korridor Ratzeburger Allee - Mönkhofer Weg				nein
Ausschluss wegen niveaugleicher Bahnquerung und räumlichen Bedingungen				nein
Korridor Ratzeburger Allee - Campus				ja
Bf. Hochschulstadtteil	Technische HS - UKSH Nord	ja	-	ja
St. Hubertus	Campus Südwest - Technische HS - UKSH Nord	mit Prüfbedarf	-	ja
weitere Trassierungsvarianten im Bereich UKSH		erst nach Detailbetrachtung sinnvoll prüfbar		nein
weitere Varianten südlich des Campus		ja	Ausschluss mangels Masse	nein

Die Fahrgastzahlen für einzelne Korridore können nachfolgender Darstellung entnommen werden:

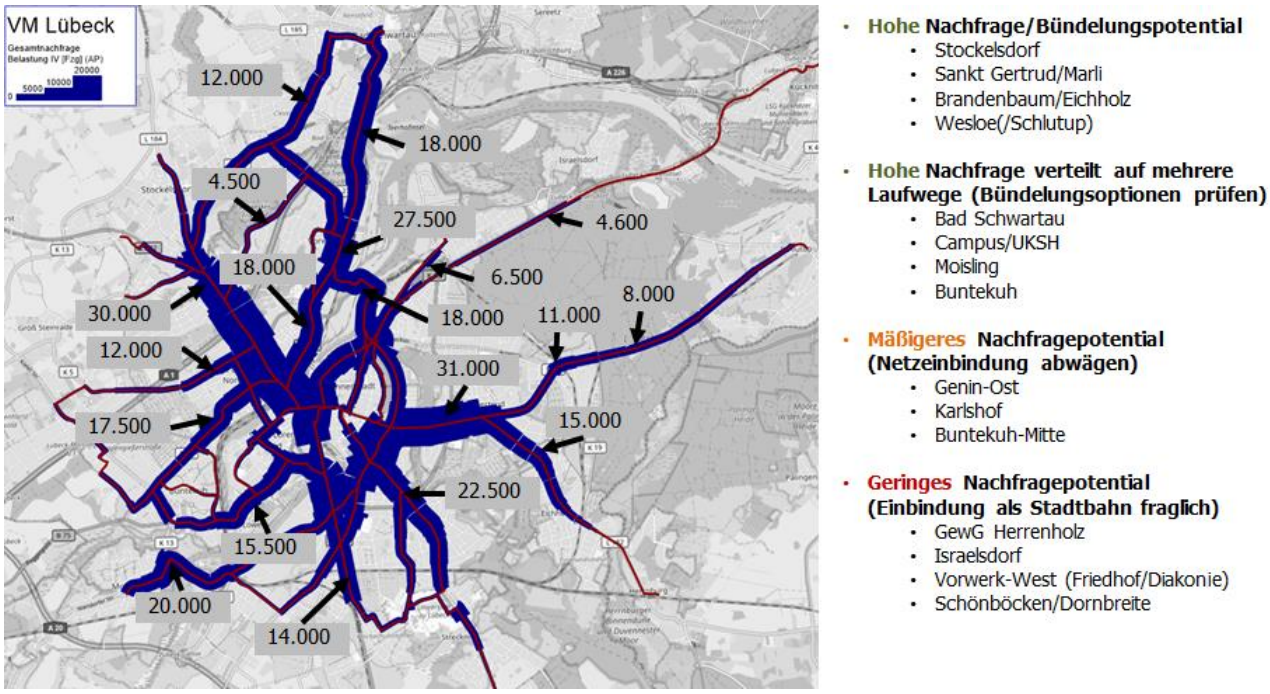


Abbildung 70: Bündelungspotentiale einzelner Korridore bei einer Bestweg-Umlegung

Für die zur weiteren Modellierung übernommenen Korridore erfolgte eine Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf, welcher die höchsten Nachfragepotentiale bündelt und baulich in 1-2 Stufen umsetzbar erscheint. Bei Trassenparallelen mit ähnlicher Nachfragewirkung und Bündelungspotential wurde die baulich einfacher umzusetzende Variante gewählt.

Folgende Korridore/Abschnitte wurden hierbei übernommen:

Tabelle 30: Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar	in Modellszenar
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)			
Korridor Ziegelstraße			
Buntekuh Mitte	Korvettenstr. - Fregattenstr. - Ziegelstr.	ja	1+2
Korridor Krempelsdorfer Allee			
Sdf./Ravensbusch	Marienburgerstr. - Ahrensböker Str.	ja	1+2
Korridor Schwartauer Allee			
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)			
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße			
Korridor Karlshof			
Torneiweg	Luisenstr. - Eschenburgstr.	ja	1+2
Korridor Roeckstraße			
Marliring/JVA	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	1+2
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)			
Korridor Moltkestraße			
Eichholz	Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	ja	1+2
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)			
Korridor Kronsforder Allee			
Korridor Ratzeburger Allee - Campus			
Bf. Hochschulstadtteil	Technische HS - UKSH Nord	ja	1+2

Dieses Grundnetz stellt die Grundlage der weiteren Bearbeitung dar. Da sich eine reine Nord-Süd-Linie nachfrageseitig teilweise als vorteilhaft darstellte, jedoch nur in bestimmten Linienkonstellationen betrieblich sinnvoll eingebunden werden kann, wurden zwei Grundnetze gebildet, die auf derselben Infrastruktur basieren.

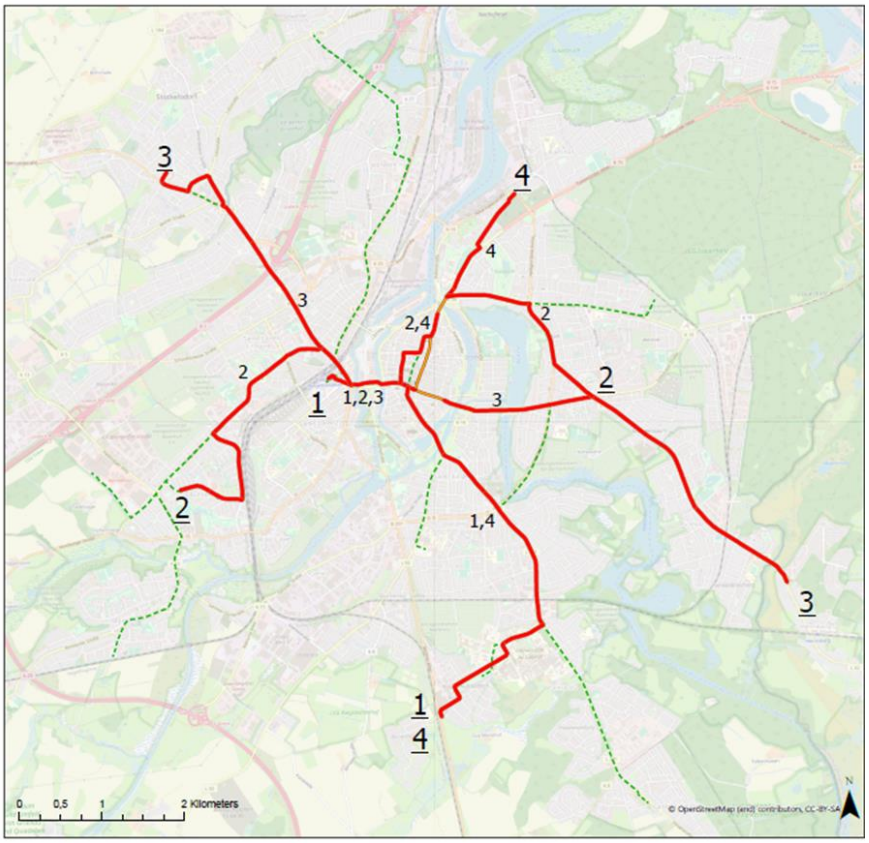


Abbildung 71: Grundszenario 1 mit Nord-Süd-Linie

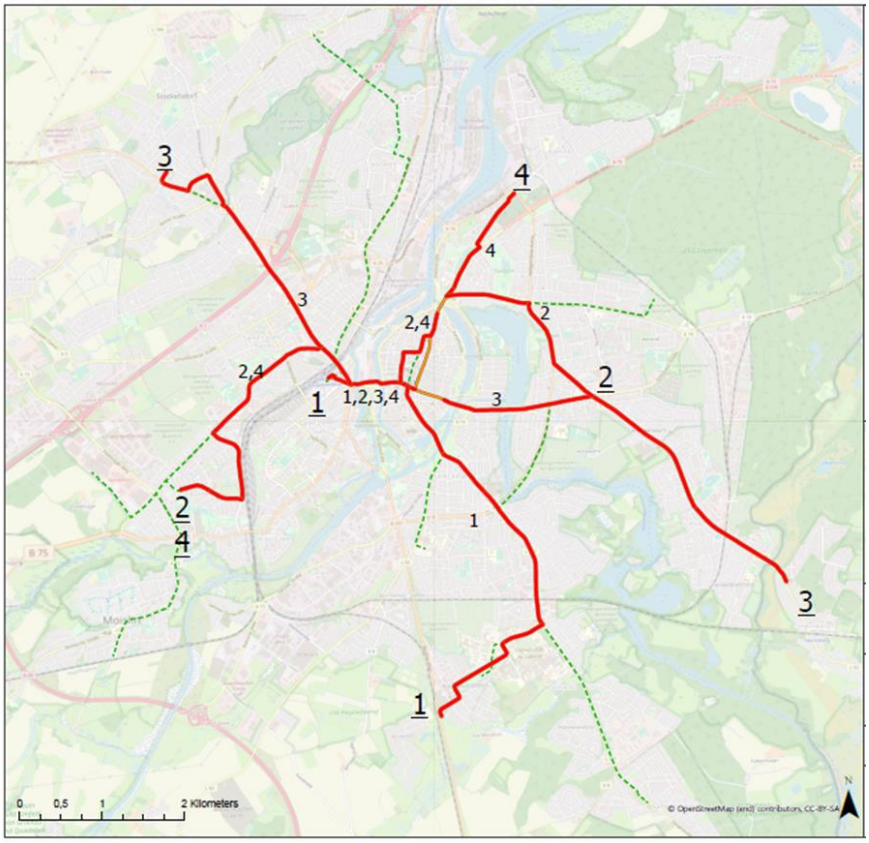


Abbildung 72: Grundszenario 2 ohne Nord-Süd-Linie

Beide Grundnetze weisen hohe Fahrgasteffekte mit ca. 40.000 neu für den ÖPNV gewonnenen täglichen Wegen auf. Durch einschränkende Maßnahmen im Busnetz, die im finalen Netz für eine effiziente Betriebsleistung notwendig sind, ist zu erwarten, dass diese Nachfragewerte leicht unterschritten werden, die Bündelungswirkung auf den Straßenbahnkorridoren jedoch noch ansteigt.

Basierend auf den Grundnetzen ergaben sich aus der Potentialanalyse 17 Ergänzungsbausteine, die einzeln auf ihren Nutzen überprüft wurden und für die jeweils passende Grundvariante als Basis herangezogen wurde. Hierbei handelte sich sowohl um radiale Verlängerungen von Linienästen, als auch um Verschwenkungen der Korridore in Teilabschnitten. Zudem wurden mehrere tangentiale Abwandlungen der Netzkonzeption überprüft.

Folgende Ergänzungsbausteine wurden betrachtet:

Tabelle 31: Ergänzungsbausteine für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar	in Modellszenar
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)			
Korridor Ziegelstraße			
Moisling	Niendorfer Str. - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	2L
Moisling	Hohenstiege - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	2L1
CITTI-Park	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	2C
Moislinger Baum	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	2I
Buntekuh Mitte	Ziegelstr.	ja	1Q
Korridor Krempelsdorfer Allee			
Korridor Schwartauer Allee			
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	ja	1O
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	ja	1O
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSVORPLATZ)			
Korridor Moislinger Allee			
Drägerwerk	Töpferweg - Hansestr.	erschwert	1J
Korridor Lachswehrallee			
UKSH/Campus	Berliner Platz - SANA-Klinik - Berliner Allee	ja	1T
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)			
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße			
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	mit Prüfbedarf	2M
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	mit Prüfbedarf	2M1
Regio-Stadtbahn	z.B. Schwartau / Kücknitz / Travemünde etc.	mit erh. Prüfbedarf	1P
Korridor Karlshof			
Korridor Roeckstraße			
Wesloer Brücke	Arnimstraße - Roeckstraße	ja	2K
Wesloer Brücke	Schlutuper Str. - Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	2H
Herbartweg	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	1S
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)			
Korridor Moltkestraße			
Herrnburg Bf.	Eichholz - Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	mit Prüfbedarf	2D
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)			
Korridor Kronsforder Allee			
Campus	SANA-Klinik - St. Jürgen Süd	ja	1R
Korridor Ratzeburger Allee - Campus			
St. Hubertus	Campus Südwest - Technische HS - UKSH Nord	mit Prüfbedarf	1B

Die untersuchten Bausteine wiesen zusätzliche Nachfrageeffekte zwischen -2.500 und +6.500 Wegen gegenüber den Grundnetzen auf.

Für das Zielnetz wurden alle Ergänzungsbausteine mit positiver Nachfragewirkung und betrieblicher Kompatibilität aufgenommen.

Einen Sonderfall nimmt hierbei das nachgewiesen hohe Nachfragepotential einer Travequerung zwischen nördlicher Altstadt und Vorwerk ein.

Da hier bauliche Machbarkeit und zu erwartende Kosten nicht abschließend geklärt werden konnten und eine Umsetzung parallel erhebliche Auswirkungen auf die Linienführungen hat, wurden analog zu den Grundnetzen auch für die Zielnetze zwei Varianten entwickelt, von denen eine die Travequerung beinhaltet und die andere diese ausschließt. Aufgrund der Vielzahl an Linienästen wurde zudem eine Unterteilung in zwei Ausbaustufen vorgenommen.

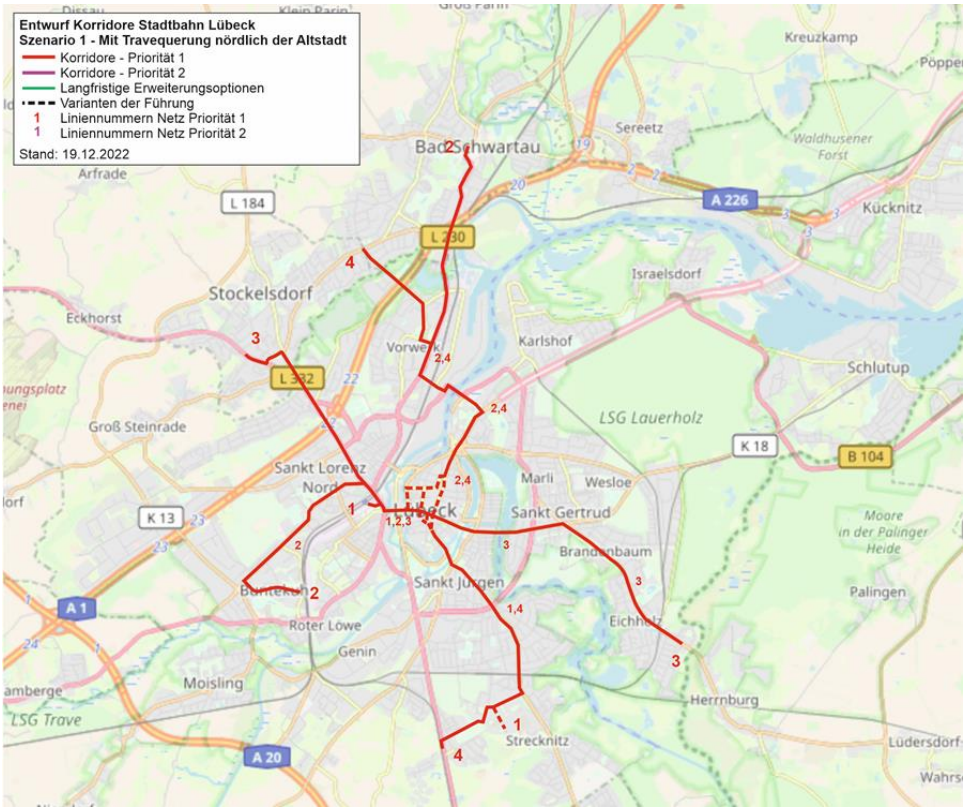


Abbildung 73: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

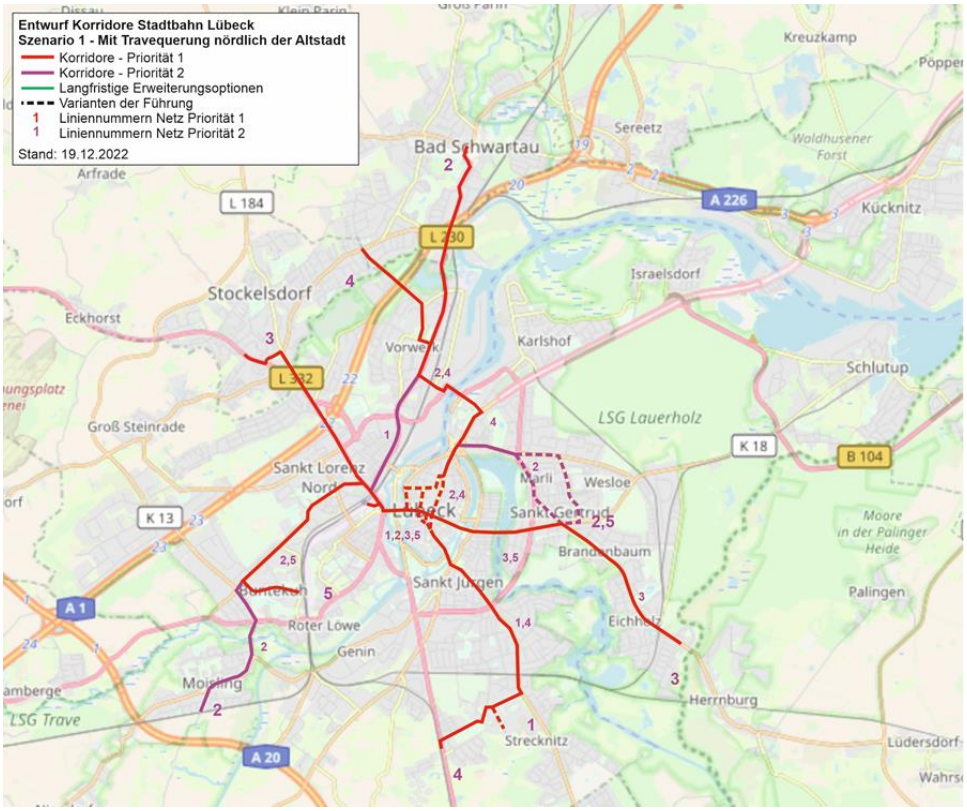


Abbildung 74: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

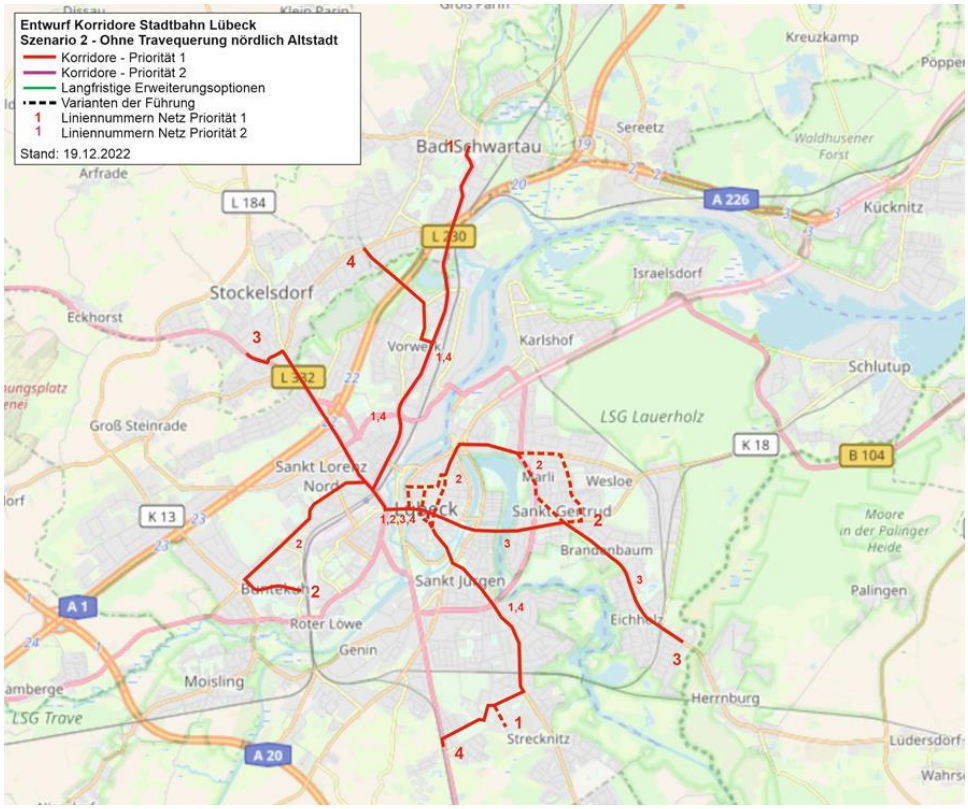


Abbildung 75: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

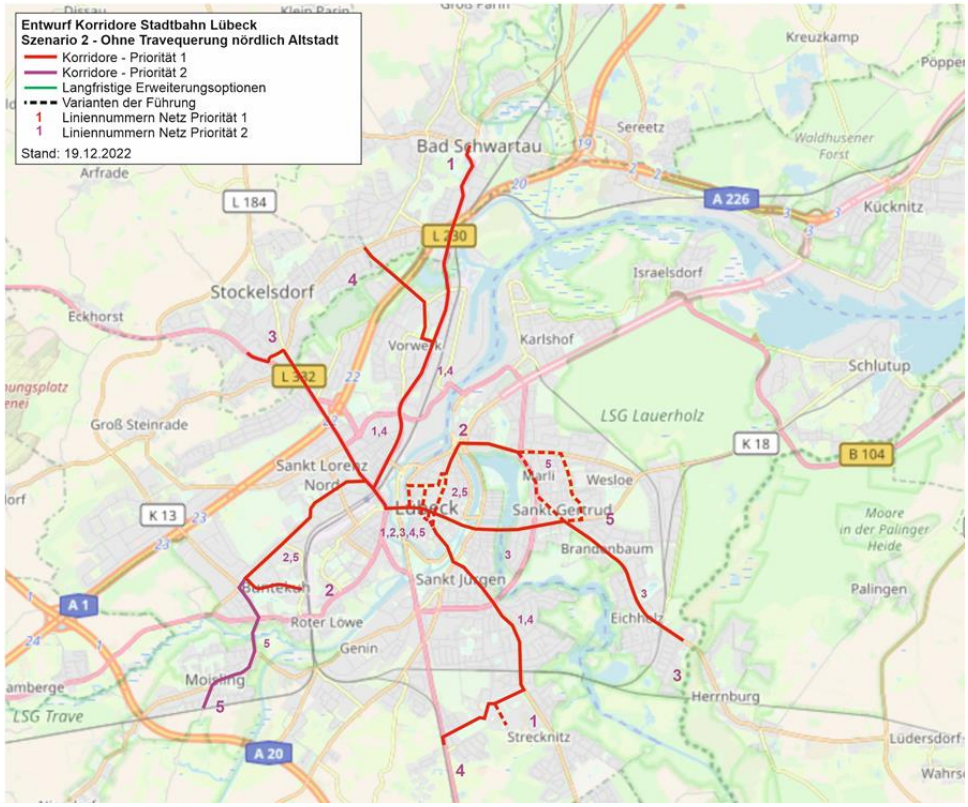


Abbildung 76: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

Zudem wurden langfristig denkbare Ergänzungsoptionen des Liniennetzes dargestellt, die z.B. bei weiteren Siedlungsentwicklungen oder Kapazitätsengpässen im Netz zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden könnten. Diese Bausteine weisen gegenüber den bisherigen Zielnetzen entweder ein (noch) zu geringes Fahrgastpotential auf oder sind baulich aufwendiger, weisen aber eine betriebliche Kompatibilität auf und können zudem helfen stark belastete Korridore zu entlasten. Die denkbaren Ergänzungsbausteine sind in nachfolgender Abbildung nachrichtlich in grün dargestellt und gelten für beide Zielnetze.

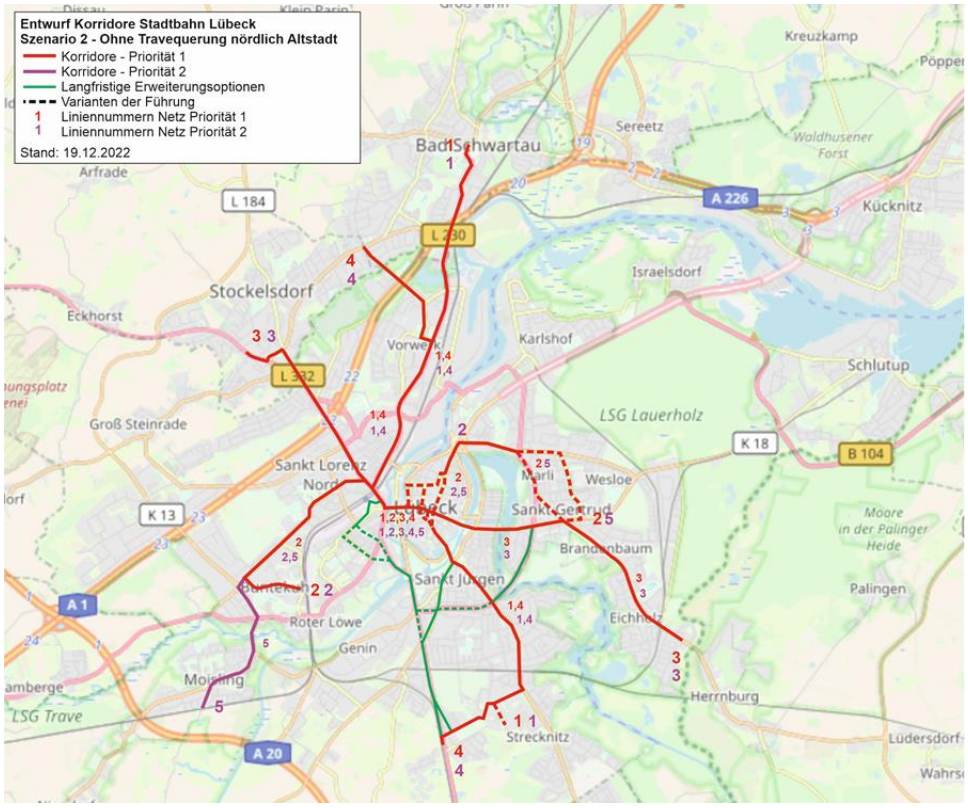


Abbildung 77: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) mit Ergänzungen

7.5 Anhang 5: Ortsbesichtigung

Am 15.11.2022 fand die durchzuführende Ortsbesichtigung statt. Dabei wurden die angedachten Korridore besichtigt und grob untersucht. Die Ortsbesichtigung begann am Hauptbahnhof, und umschloss folgende Stadtteile (mit Straßen in Klammern):

- Innenstadt (Holstenstraße, Königstraße, Wahmstraße, Koberg, Breite Straße, Sandstraße, Mühlenstraße, Rehderbrücke, Hüxterdamm, An der Mauer)
- Sankt Gertrud (Moltkestraße, Wallbrechtstraße und -brücke, Walderseestraße)
- Sankt Jürgen (Mühlenkreisel, Ratzeburger Allee, Mönkhofer Weg, UKSH-Gelände, Technische Hochschule, Paul-Ehrlich-Straße)
- Moisling (August-Bebel-Straße, Am Moislinger Baum, Stecknitzstraße)
- Sankt Lorenz (Moislinger Allee, Fackenburger Allee, Puppenbrücke, Wendische Straße, Hansestraße)
- Buntekuh (Korvettenstraße, Fregattenstraße, Ziegelstraße)

7.6 Anhang 6: Analyse Straßenbahnnetz hinsichtlich Straßenbreiten und Querschnitten

Im Rahmen der Ortsbesichtigung Kapitel 7.5 – Anhang 5 wurden erste Erkenntnisse zur technischen Machbarkeit gewonnen. Im weiteren Projektverlauf wurden die Straßenbreiten analysiert. In die Analyse ging eine Betrachtung des gesamten Straßenraumes mit ein (von Hauswand zu Hauswand). Es hat sich gezeigt, dass vor allem in den Außenkorridoren (Fackenburger Allee, Ratzeburger Allee und Schwartauer Allee) große Straßenräume vorhanden sind. Gleichzeitig ist die Querung der Altstadtinsel, die integraler Bestandteil des Netzes ist, technisch herausfordernd. Nicht nur die schmalen Straßen, sondern auch die Kurvenradien stellen die technische Machbarkeit in Frage. Aus diesen Gründen wurde die Innenstadt besonders detailliert betrachtet und auf technische Ausschlusskriterien untersucht (vgl. ab Kapitel 4.2). Die heterogenen Straßenzüge der Altstadt machen lokal zugeschnittene Lösungen notwendig, die Teil von künftigen Planungsschritten sind. Gleichwohl hat sich in der Untersuchung gezeigt, dass in bestimmten Straßenabschnitten die Unterbringung leichter ist als in anderen. In der Altstadt sind vor allem die Straßen Mühlenstraße, An der Untertrave, Holstenstraße und Beckergrube für die Aufnahme einer Straßenbahn Trasse geeignet, da ihre Breite meist über 15 m beträgt und somit mehr Gestaltungsspielräume lässt. Die Wahmstraße weist stellenweise eine Breite von unter 10 m auf, hier sind besondere Lösungen gefragt (Vorschlag Ramboll: Fußgängerzone mit eingleisigem Querschnitt).

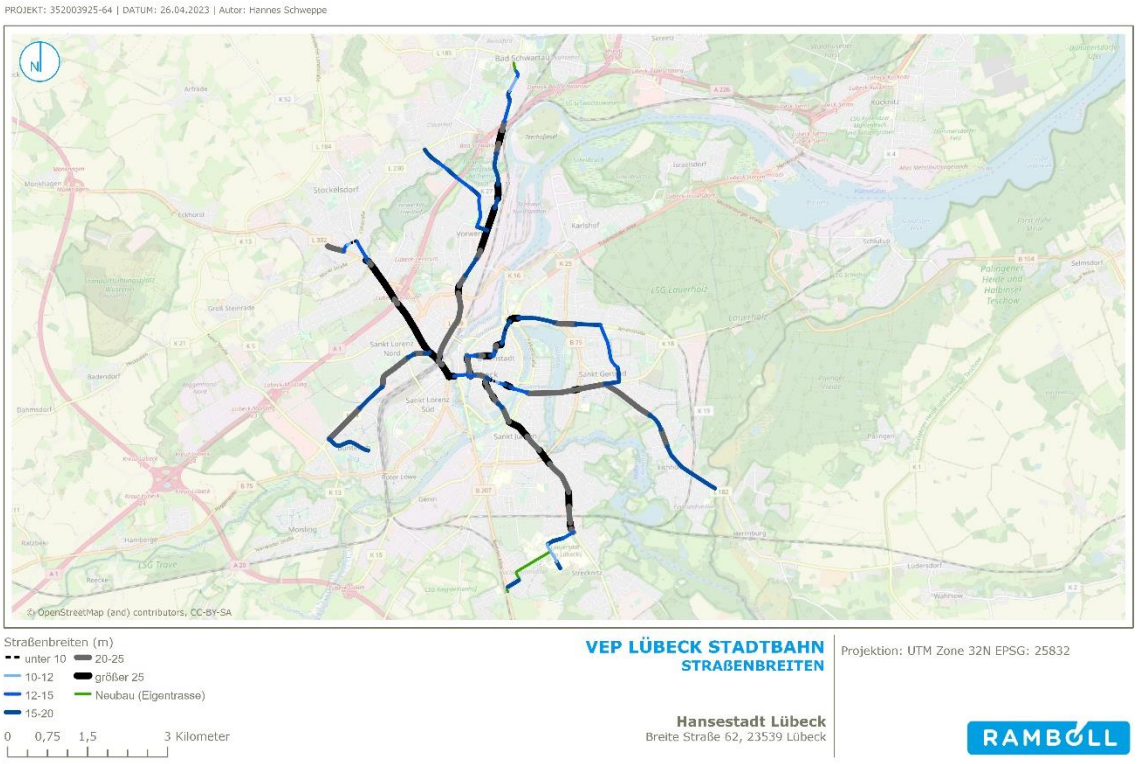


Abbildung 78: Straßenbreiten im Verlauf des Kernnetzes

Die Einführung der Straßenbahn in Lübeck erfordert eine Neuaufteilung des Straßenraums. Als Idealquerschnitt mit ausreichend verfügbaren Raum zur bestmöglichen Unterbringung aller Verkehrsarten sind circa 50 m notwendig. Diese sind real aber eine Utopie – von daher ist jede Neuaufteilung des Straßenraums ein Kompromiss aller Verkehrsträger. In den nachfolgenden Tabellen sind die Anteile der Straßenbreiten aufgeführt.

Tabelle 32: Anteile der Straßenbreiten Kernnetz in %

Straßenbreite	Prozentualer Anteil im Kernnetz
Über 25 m	19 %
20 m - 25 m	32 %
15 m - 20 m	28 %
12 m - 15 m	13 %
10 m - 12 m	3 %
Unter 10 m	1 %
Neubautrasse	4 %

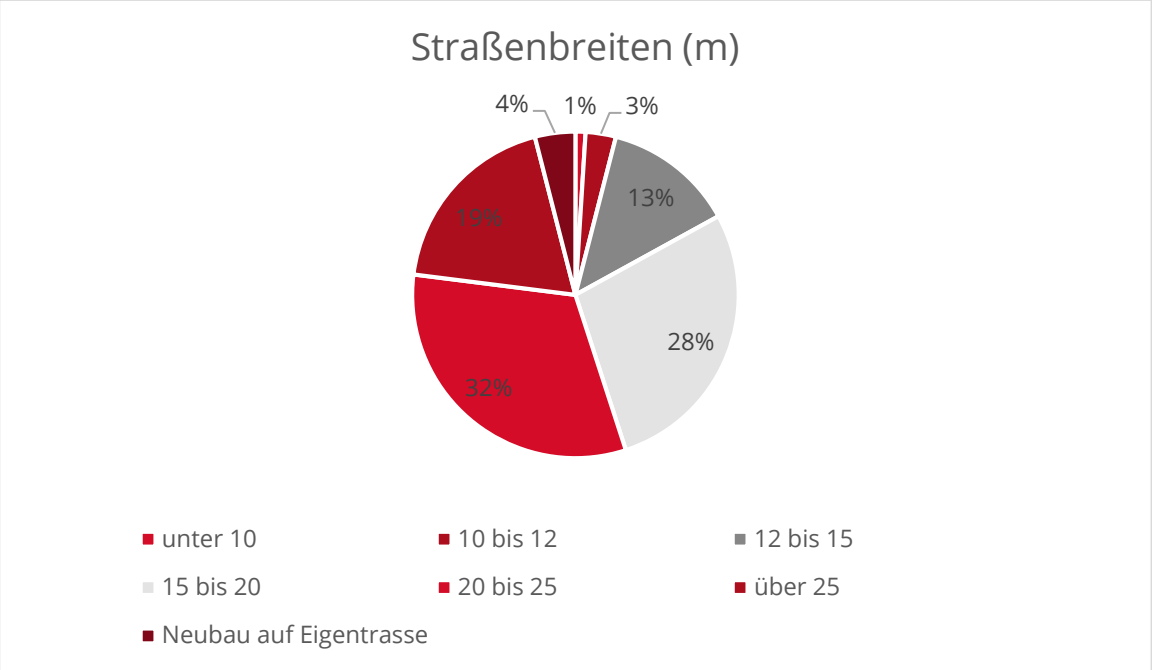


Abbildung 79: Straßenbreiten Kernnetz – Verteilung in %

7.7 Anhang 7: Regionalbuslinien

Für das Gutachten wurde das Busnetz bestandsnah adaptiert, um keine Effekte zu vermischen und die Wirkungen einer Straßenbahn transparent darzustellen. Im Regionalbusverkehr erfolgten daher keine Änderungen über das bisherige Prognosenetz 2030 hinaus.

Weitergehende Eingriffe in den Busverkehr können zusätzliche Nachfragepotentiale an die Straßenbahnachsen heranführen, die Wirkungen sind jedoch nicht unmittelbar der Straßenbahn zuzuschreiben. Daher ist es ratsam die einzelnen Bausteine im Busverkehr eng verzahnt mit der Straßenbahn zu betrachten und zu entscheiden welche Maßnahmen auch unabhängig von der Straßenbahn umgesetzt werden können und somit im Ohnefall unterstellt werden. In den Mitfällen können diese Wirkungen dann durch eine Verzahnung mit der Straßenbahn ggf. noch gesteigert werden bzw. betrieblich effizienter abgewickelt werden. Für weitergehende Eingriffe in den Busverkehr sind jedoch umfangreiche Abstimmungen nötig, im Falle der Regionalbuslinien auch mit benachbarten Aufgabenträgern. Die nachfolgende Darstellung stellt daher eine aus Sicht des Straßenbahnnetzes idealtypische Neuorganisation der Regionalbusverkehre dar, die als Basis für die Diskussion von Ohnefall und Mitfall dienen kann.

Linie 7650
Die Regionalbuslinie 7650 beginnt in Bad Segeberg ZOB und führt über Geschendorf und Mönkhagen nach Stockelsdorf. Sie verläuft parallel zur Straßenbahnlinie 3 zum ZOB und folgt anschließend der Moislinger und Lachswehrallee in Richtung Genin. Über die Geniner Straße und Malmöstraße führt die Linie nach Krummesse und endet dort. Diese Linie wird im 30-Minuten-Takt bedient.

Linie 300 und 310
Die Linie 300 verbindet Grevesmühlen mit Moisling im 60-Minuten-Takt. Diese Linie ist mit der Linie 310 aus Schönberg vertaktet. Ab Schlutup ergänzen sich diese Linien mit der Stadtbuslinie 10 zum durchgängigen 10-Minuten-Takt. Die Linien führen über die Wesloer Straße und Arnimstraße zum Gustav-Radbruch-Platz. Im weiteren Verlauf wird die Altstadtinsel über Koberg und Schüsselbuden erschlossen. Über den Holstentorplatz, wo Anschlussmöglichkeiten an alle Straßenbahnlinien bestehen, wird der ZOB erreicht. Über die Moislinger Allee und Am Moislinger Baum führen die Linien nach Moisling. In Moisling wird der Gebrüder-Grimm-Ring erschlossen. Die Linien enden am Haltepunkt Moisling.

Linie 315
Die Linie 315 beginnt in Dassow und führt über Pötenitz nach Priwall. Dort wird die Priwallfähre genutzt und die Weiterfahrt in Travemünde fortgesetzt. Es wird der Hafenbahnhof angefahren und schließlich endet die im 60-Minuten-Takt verkehrende Linie in Warnsdorf.

Linie 8710
Linie 8710 dient als Schnellbus von Ratzeburg in Richtung Lübeck und verkehrt über Groß Sarau und Groß Grönau. Die im 30-Minuten-Takt bediente Linie fährt zum UKSH und Universität und verläuft über SANA-Kliniken und Lachswehrallee zum ZOB.

Linie 8720
Die Linie 8720 beginnt in Trittau und führt über Krummesse zur Geniner Straße. Die Linie endet nach der Fahrt über die Lachswehrallee und Moislinger Allee am ZOB und verkehrt im 60-Minuten-Takt.

Linie 8770
Linie 8770 beginnt in Mölln und fährt über Berkenthin und Krummesse nach Lübeck. Diese Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt. In Lübeck wird die Linie über die Geniner Straße zum ZOB geführt.

7.8 Anhang 8: Stadtbuslinien

Für das Gutachten wurde das Busnetz bestandsnah adaptiert, um keine Effekte zu vermischen und die Wirkungen einer Straßenbahn transparent darzustellen. Im Stadtbusverkehr erfolgten daher nur partielle Eingriffe zum Abbau von Parallelverkehren und besseren Anschlüssen zwischen Bus und Straßenbahn. Zudem wurden einzelne Umstiegshaltestellen optimiert.

Weitergehende Eingriffe in den Busverkehr können zusätzliche Nachfragepotentiale an die Straßenbahnachsen heranführen, die Wirkungen sind jedoch nicht unmittelbar der Straßenbahn zuzuschreiben. Daher ist es ratsam die einzelnen Bausteine im Busverkehr eng verzahnt mit der Straßenbahn zu betrachten und zu entscheiden welche Maßnahmen auch unabhängig von der Straßenbahn umgesetzt werden können und somit im Ohnefall unterstellt werden. In den Mitfällen können diese Wirkungen dann durch eine Verzahnung mit der Straßenbahn ggf. noch gesteigert werden bzw. betrieblich effizienter abgewickelt werden. Für weitergehende Eingriffe in den Busverkehr sind jedoch umfangreiche Abstimmungen nötig. Hierfür wurden parallel zur Erarbeitung des Gutachtens mit dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan wertvolle Erkenntnisse geliefert, wie das Stadtbus-Netz umgestaltet werden könnte.

Die nachfolgende Darstellung stellt daher eine aus Sicht des Straßenbahnnetzes mögliche Neuorganisation der Stadtbusverkehre dar, die als Basis für die Diskussion von Ohnefall und Mitfall dienen kann.

Die verwendeten Linienbezeichnungen stellen keine Hierarchisierung des Netzes dar, sie sind Arbeitsbezeichnungen, dienen vorrangig der Orientierung und bieten die Möglichkeit für textliche Stellungnahmen zur Erklärung der zu Grunde gelegten Systematik des Netzes. Die vergebenen Farben stellen vertaktete Linienbündel dar, die überlagert einen Zehn-Minuten-Takt in weiten Teilen des Linienverlaufs ergeben.

Linie 10
Die Stadtbuslinie 10 verdichtet die aus Grevesmühlen und Schönberg kommenden Regionalbuslinien ab Schlutup zu einem 10-Minuten-Takt (Linienbündel). Dabei wird der Linienweg über die Arnimstraße gewählt, um eine attraktive Verbindung des Straßenzuges in die Innenstadt und in Richtung des Hauptbahnhofes zu gewährleisten. Ab dem ZOB folgt das Linienbündel der Moislinger Allee zum Haltepunkt in Moisling. Für die Stadtteile Moisling und Schlutup bleibt so der direkte Weg in die Innenstadt erhalten, damit diese nachfragestarken Stadtteile auch ohne Straßenbahn-Anschluss eine attraktive Verbindung aufweisen können.

Linienbündel 11/12/13
Die Linien 11 und 12 bedienen Moorgarten, Klein Wesenberg und den Haltepunkt Moisling und verdichten sich ab Moisling zum 10-Minuten-Takt. Fahrten ab HP Moisling sind so getaktet, dass sie halbstündlich auf die Halte der Regionalexpresse von/nach Hamburg abgestimmt sind. Daraus ergibt sich die Weiterführung der anderen Fahrten nach Moorgarten und Klein Wesenberg, die jeweils auch im 30-Minuten Takt bedient werden. Im weiteren Verlauf über Vorrader Straße und Hüxterdamm wird die Altstadtinsel tangential erschlossen unter Einbeziehung von Umsteigemöglichkeiten am Mühlen- und Hüxtertor. In der Kanalstraße und der Willy-Brandt-Allee entstehen neue Haltestellen, am Holstentor wird der Umstieg auf die Straßenbahn in nächster Nähe gewährleistet. Die Linien bedienen das Märkische Viertel und fahren über Roter Löwe nach

Buntekuh, dort ist der Endpunkt der Linie – inklusive Umstieg auf die Straßenbahnlinie 4 (vertaktet).

Linienbündel 14/15/16
Das Linienbündel übernimmt die Verbindung von Travemünde bzw. Scharbeutz zur Universität und fungiert als Schnellbus für die Anbindung von Travemünde im 10-Minuten-Takt. Die Linie 14 bedient dabei den Weg über das Pommernzentrum, die Linien 15 und 16 den Weg über Skandinavienkai. Über Kücknitz und den Umsteigeknoten an der Seelandstraße fahren alle Linien den direkten Weg Richtung Innenstadt über die Travemünder Allee. Am Gustav-Radbruch-Platz bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 4. Über die Altstadt und das Mühlentor fahren die Linien zum Sana-Klinikum. Anschließend enden die Linien an der Universität bzw. dem UKSH und bedienen dabei die Strecke über die Berliner Allee unter Anbindung des Hochschulstadtteils.

Linienbündel 17/18/19
Das Linienbündel 17, 18 und 19 bildet ab Kaufhof einen 10-Minuten-Takt zur Wesloer Brücke. Am Kaufhof entsteht ein Rendezvous-Halt mit den hier verkehrenden Straßenbahnlinien 3 und 4. Dort werden die Linien gebrochen, da mit den Straßenbahnlinien 3 und 4 gute Fahrtmöglichkeiten in Richtung Innenstadt bestehen. Eine Brechung der Linien ergibt insofern Sinn, um eine Überbedienung auszuschließen und die Straßenbahn und Busverkehre sinnvoll zu trennen. Das erlaubt auch die hochwertige Gestaltung der Infrastruktur der Straßenbahn beispielsweise durch den Einbau von Rasengleis etc. Die Linien 17 und 18 enden dabei an den bereits heute genutzten Endstellen Heiweg und Gleisdreieck. Die Linie 19 dient der Feinerschließung von Eichholz und endet am Bahnhof von Herrnburg unter Anschluss der Wohngebiete im Bereich Am Staunsfeld. Am Bahnhof Herrnburg wird der zum Halbstundentakt verdichtete RE4 erreicht (Annahme) und bietet eine schnelle Verbindung in Richtung des Lübecker Hauptbahnhofs und gen Osten.

Linienbündel 20/21/22
Das Linienbündel beginnt am UKSH und dient als Tangentialverbindung in Richtung Norden. Die Linien bedienen den nicht von den Straßenbahnlinien 1 und 2 erschlossenen Mönkhofer Weg. An der Haltestelle Fahlenkampsweg bestehen Umsteigemöglichkeiten zu diesen Straßenbahnlinien. Über die Wallbrechtsbrücke und Walderseestraße wird der Kaufhof erreicht. Die Linien 20, 21 und 22 sind hier in den vorgesehenen Rendezvous-Halt eingebunden. Im weiteren Verlauf wird über Marlistraße und Heiligengeistkamp die Haltestelle Ehrenfriedhof erreicht, die Umsteigemöglichkeiten zu den Schnellbuslinien in Richtung Travemünde bietet. Während die Linie 22 bereits in Karlshof am Niels-Bohr-Ring endet, fährt die Linie 20 weiter nach Kücknitz über die Travemünder Allee. Die Linie 21 übernimmt die Erschließung von Israelsdorf und endet in Schlutup am Zarnewenzweg.

Linie 23
Die Linie 23 bietet eine schnelle Anbindung aus Gothmund (Normannenweg) in Richtung Hauptbahnhof/ZOB im 30-Minuten-Takt. Die Linie 23 verläuft über die Travemünder Allee zum Gustav-Radbruch Platz. Die Altstadtinsel wird westlich über An der Untertrave und Willy-Brandt-Allee tangiert und schließlich der Hauptbahnhof erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Linie über die Sankt-Lorenz-Brücke und Wisbystraße nach Schönboken, schließlich wird der Taktknoten am Bauernweg erreicht. Die Linie bindet das Industriegebiet Roggenhorst an und endet in Buntekuh an der Straßenbahnlinie 4.

Linie 24
Die Linie 24 ist eine Tangente von Moisling zur Universität. An die halbstündlichen Regionalexpressverbindungen von/nach Hamburg ist diese Linie angepasst, es wird über die Geniner Straße zum SANA-Klinikum gefahren. Im weiteren Verlauf wird das Gebiet Sudetenstraße in Sankt Jürgen erschlossen. Unter Nutzung des Mönkhofer Weges wird der Bahnhof Sankt Jürgen angebunden. Im weiteren Verlauf führt die Linie zum UKSH und endet schließlich am Grillenweg im Stadtteil Strecknitz.

Linie 25
Die Linie 25 übernimmt die Anbindung der peripher gelegenen Stadtteile an den Bahnhalt in Moisling und verkehrt im 30-Minuten-Takt. Die Linie beginnt in Bad Schwartau und führt über die Hindenburgstraße zur Endstelle der Straßenbahnlinie 2. Hier wird der Anschluss in Richtung Innenstadt gewährleistet. Im weiteren Verlauf wird über den Rensefelder Weg Stockelsdorf erreicht. Über die Morier Straße fährt die Linie nach Groß Steinrade und ist in den Konferenzhalt am Bauernweg eingebunden. Die Linie bedient die Schönbökener Straße und bildet über Bei der Lohmühle und Einsiedelstraße unter Nutzung der Eric-Warburg-Brücke eine nördliche Umfahrung der Altstadtinsel. Am Gustav-Radbruch-Platz werden viele Anschlüsse in andere Stadtteile erreicht. Über die Falkenstraße und Kronsforder Allee wird das Industriegebiet Genin erreicht. Nach der Fahrt über Hinter den Kirschkaten und Malmöstraße endet die Linie am Estlandring. Gegebenenfalls kann die Linie auch am Gustav-Radbruch-Platz gebrochen werden, um den Linienweg in zwei kürzere Abschnite zu entzerren.

Linie 26
Linie 26 bietet eine Tangentialverbindung nördlich der Trave. Die Linie beginnt in Stockelsdorf an der Marienburgstraße und führt über die Lohstraße zum Endpunkt der Straßenbahnlinie 2. Über den Stockelsdorfer Weg und die Rantzauallee geht es zum Bahnhof von Bad Schwartau. Im weiteren Verlauf wird der Haltepunkt in Lübeck Dänischburg erreicht. Der weitere Streckenverlauf führt die Linie über die Siemser Landstraße zum Umsteigeknoten Seelandstraße. Die Linie endet am Hirtenbergweg und bindet auf dem Weg noch den Stadtteil Herrenwyk an.

Linie 27
Die Linie 27 startet am Sereetzer Weg und führt über die Friedhofsallee nach Stockelsdorf. An der Kreuzung Friedhofsallee/Segeberger Straße bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 3. Im weiteren Verlauf fährt die Linie über Dornbreite ins Industriegebiet Roggenhorst, hier wird im Gegensatz zur Linie 23 der direkte Weg über die Kieler Straße Richtung CITTI-Park gefahren. Gleichwohl ist die Linie 27 in den Umsteigeknoten am Bauernweg eingebunden. Über die Grapengießerstraße wird die Endstelle in Buntekuh mit Umsteigemöglichkeiten zu diversen Stadtbus- und der Straßenbahnlinie 4 gewährleistet.

Linie 28
Linie 28 bietet im 30-Minuten-Takt eine Tangentialverbindung von Krummesse zum UKSH. Über Wulfsdorf und den Flughafen, wo Anschlüsse zum Regionalverkehr bestehen, wird Sankt Hubertus angeschlossen. Schließlich endet die Linie am UKSH, wo attraktive Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn und den anderen Buslinien bestehen.

Linie 29
Die Linie 29 bedient von Groß Parin ausgehend den nördlichen Teil Bad Schwartaus und führt weiter über die Ludwig-Jahn-Straße zum Bahnhof Bad Schwartau. Über die Kaltenhöfer Straße

wird der Haltepunkt Dänischburg erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Linie nach Sereetz und endet an der Endhaltestelle „Am Rugenberg“.

Linie 30

Die Linie 30 dient als Ortsbus von Travemünde. Ausgehend vom Strandbahnhof wird das Neubaugebiet „Neue Teutendorfer Siedlung“ angebunden. Außerdem wird der Teutendorfer Weg bedient. Der Ortsbus von Travemünde endet am Hafenbahnhof und stellt Anschlüsse zum Regionalverkehr in Richtung Lübeck Hbf her.

Weitere Angebote

Für die im vorgelegten Netz nicht bedienten Gebiete Bornkamp und Dorothea-Erxleben-Straße kann ein Kleinbus Anschlüsse an den städtischen ÖPNV bieten, insbesondere zu den Straßenbahnlinien 1 und 2.

7.9 Anhang 9: Städtebauliche Skizzen

Im Rahmen des Projekts wurden in Absprache mit der Stadt Lübeck fünf verschiedene Orte zur Visualisierung gewählt. Diese umfassen:
1. Burgtor, Blick gen Norden
2. Holstentorplatz, Blick gen Osten
3. Sandstraße, Blick gen Süden
4. Fackenburger Allee, Blick gen Westen
5. Hauptbahnhof/Werner-Kock-Straße, Blick gen Osten



Abbildung 80: Straßenbahn am Burgtor (Visualisierung)

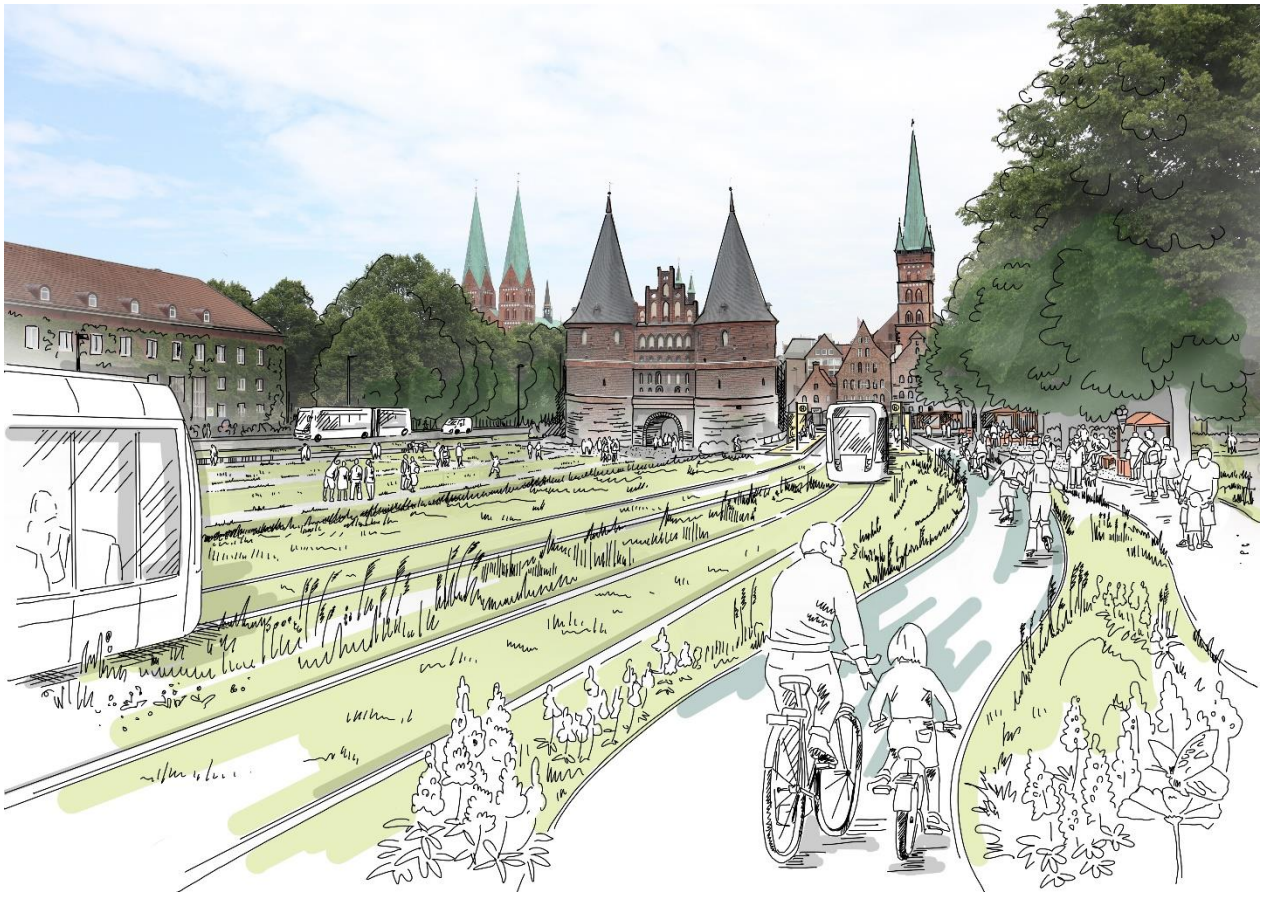


Abbildung 81: Straßenbahnen mit Rasengleis am Holstentorplatz (Visualisierung)

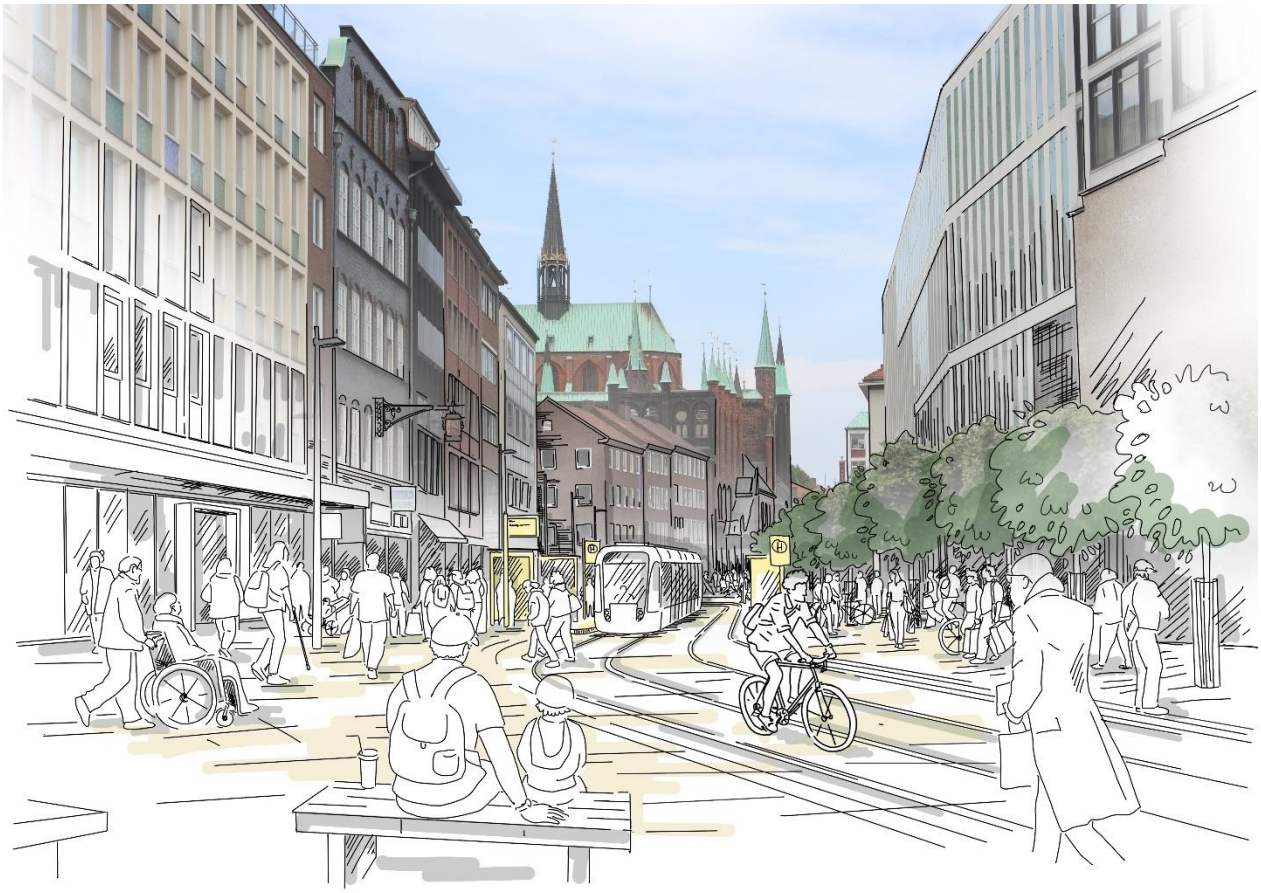


Abbildung 82: Straßenbahn am zentralen Umsteigepunkt auf der Altstadtinsel, Ecke Sandstraße/Kohlmarkt (Visualisierung)

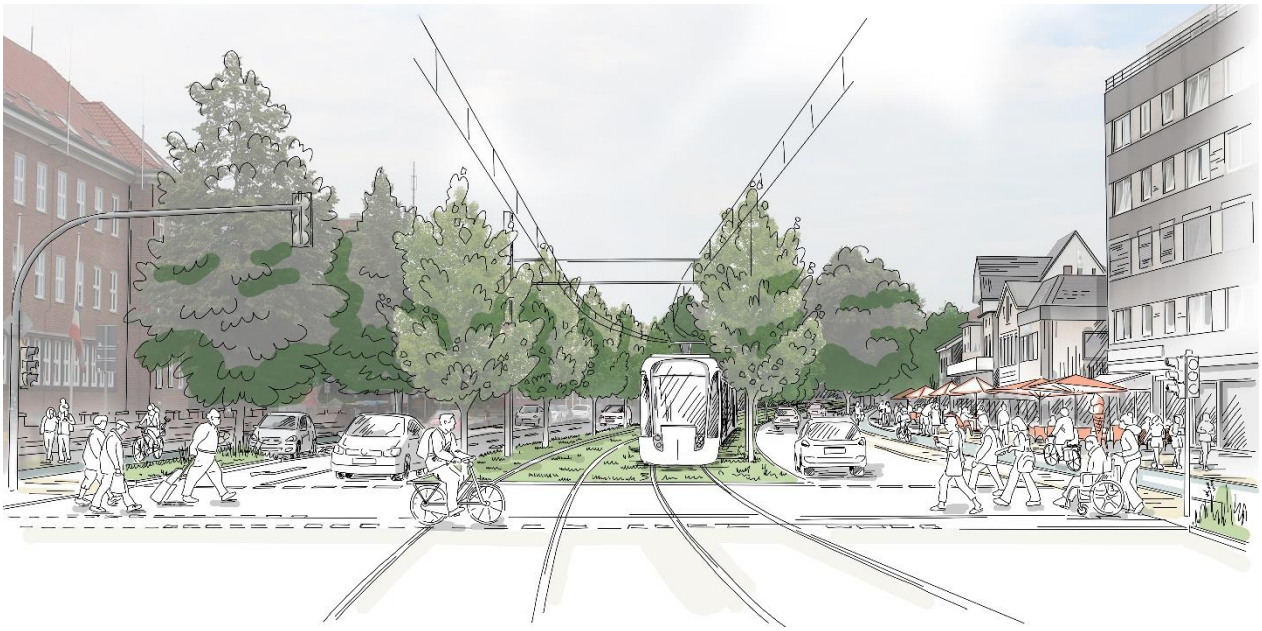


Abbildung 83: Straßenbahn in der Fackenburger Allee in Fahrtrichtung stadtauswärts (Visualisierung)



Abbildung 84: Umgestaltete Werner-Kock-Straße mit Straßenbahnhaltestelle "Hauptbahnhof" in Seitenlage (Visualisierung)

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13601
öffentlich

Lübeck, 23.09.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Claudia Oberländer (E-Mail: claudia.oberlaender@luebeck.de Telefon: 122 - 6726)

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung Lübeck in Höhe von 100.000,00 EUR für die Baumaßnahme Erneuerung des Kinderspielplatzes im Drägerpark 'Waldläuferpfad'

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.10.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.11.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung Lübeck in Höhe von 100.000,00 EUR für die Erneuerung des Kinderspielplatzes im Drägerpark, Waldläuferpfad im Jahr 2024 wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung: Die Belange von Kindern und Jugendlichen sind nicht direkt betroffen.

Die Maßnahme ist:

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

	§ 76 Abs. 4 GO

Finanzielle Auswirkungen:

X	Ja
	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

X	Nein
	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Anlagen:

Bei dem ‚Waldläuferpfad' handelt es sich um eine Neuplanung auf der Fläche der ehemaligen Rollerbahn des Kinderspielplatzes Drägerpark. Auf Grundlage einer Kinderbeteiligung wurde ein Spiel- und Kletterparcour erarbeitet, der als zweiter Bauabschnitt nach dem Wasserspielplatz umgesetzt wurde.

Mit Schreiben vom 27.05.2019 hat die Possehl-Stiftung eine Förderung in Höhe von 100.000,- EUR zugesagt.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein:e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.

Mit der Spende über 100.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2024 einen Gesamtwert von 1.361.819,18 EUR.
Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 100.000,- EUR zuständig.

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2024/13394-01
öffentlich

Lübeck, 27.06.2024

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion
Geschäftsstelle der FDP Fraktion

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, CDU & FDP: AT zu Regelungen im Zusammenhang mit Interessenbekundungen und Ausschreibungen für städtische Immobilien und städtebauliche Verträge bei der Aufstellung von Bebauungsplänen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

1. Die Bedingungen, Richtlinien und (Bewertungs-)Kriterien bei Ausschreibungen und Interessenbekundungen für Verkauf, Verpachtung oder Vermietung von städtischen Grundstücken und Gebäuden und Bestellung von Erbbaurechten (außer Grundstücken mit und für Einfamilienhäuser) werden vor Prozessbeginn der Bürgerschaft - mit Vorberatungen im Ausschuss für Wirtschaft und für den Kurbetrieb Travemünde (KBT) und Hauptausschuss - zur Entscheidung vorgelegt, sofern die Wertgrenzen für die korrespondierenden Transaktionen eine Beteiligung der Bürgerschaft oder des Hauptausschusses erfordern.

2. Die Rahmenbedingungen für städtebauliche Verträge, die im Zusammenhang mit der Aufstellung von Bebauungsplänen mit Investoren abgeschlossen werden sollen, sind vor dem Satzungsbeschluss der Bürgerschaft - mit Vorberatungen im Bauausschuss und Hauptausschuss - zur Entscheidung vorzulegen, sofern es sich um ein Vorhaben mit besonderer städtebaulicher Bedeutung und nicht um Geschäft der laufenden Verwaltung handelt. Im Rahmen seiner Beschlussfassung hat der Bauausschuss die von der Bürgerschaft definierten übergeordneten Ziele und Grundsätze der Bauleitplanung zu beachten.

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

► Nr. VO/2024/13712
öffentlich

Lübeck, 11.11.2024

Anfrage

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

AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN): Umsetzung von Gleichstellungsmaßnahmen in städtischen Gesellschaften

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

1. In welchen kommunalen Gesellschaften gibt es gemäß den "Eckpunkten zur Frauenförderung in den städtischen Gesellschaften" zwischenzeitlich seit der Vorlage VO/2024/13203 Gleichstellungsbeauftragte und in welchen nicht?

2. Ist in allen Gesellschaftsverträgen und Geschäftsanweisungen für die Geschäftsführung sämtlicher kommunaler Unternehmen mit Aufsichtsrat geregelt, dass die Besetzung von Führungspositionen (Abschluss und Änderung von Arbeits- und Dienstverträgen) durch den Aufsichtsrat zustimmungspflichtig ist? Bitte die Regelungen je Unternehmen auflisten und begründen, weshalb diese ggf. unterschiedlich in den Gesellschaften sind.

3. Ist in allen Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat der entsprechenden Unternehmen ein Informations- und Teilnahmerecht der Gleichstellungsbeauftragten zwischenzeitlich entsprechend der VO/2024/13203 geregelt, um sie als Sachverständige oder Auskunftsperson zu Beratung einzelner Gegenstände hinzuziehen? Bitte die Regelungen je Unternehmen auflisten und begründen, weshalb diese ggf. unterschiedlich in den Gesellschaften sind.

4. Ist in allen städtischen Unternehmen gewährleistet, dass die Gleichstellungsbeauftragte bei Personalentscheidungen für Führungskräfte (auch bei der Auswahl von Geschäftsführer:innen) frühzeitig eingebunden wird? Dies bedeutet:

- in die Auswahl der Personalberatung?
- Formulierung der Stellenanzeige/des Suchprofils
- Begleitung der Gespräche

Bitte die Regelungen je Unternehmen auflisten und begründen, weshalb diese ggf. unterschiedlich in den Gesellschaften sind.

Begründung:

Anlagen: