



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

### 18. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

<b>Termin</b>	<b>Montag, 08.09.2025, 16:30 Uhr</b>
<b>Ort</b>	<b>Großen Sitzungssaal (Haus Trave 7.OG), Kronsfordor Allee 2- 6, 23560 Lübeck</b>

Für die Vorbesprechungen stehen der SPD & FW das Büro der Senatorin im 6. Stock, der CDU der Seminarraum im 7. Stock, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN der Rittersaal sowie den weiteren Fraktionen der Sitzungssaal selbst zur Verfügung.

**Hinweis:** Auf Grund der ersten Sitzung des Senates nach der Sommerpause am 01.09.2025 ist die Erstellung einer Nachtragstagesordnung sehr wahrscheinlich.

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der 17. Sitzung vom 14.07.2025	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen in der Hansestadt Lübeck	
3.2.	Chancen und Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung	
3.3.	Mitteilungen der Verwaltung	
3.3.1.	Mdl. Mitteilung: Sachstand Schuppen 9 <i>mündlich durch Frau Senatorin Steinrücke (unter Verweis auf die Präsentation der LPA)</i>	
3.4.	Mdl. Antwort auf die mdl. Anfrage des AM Simon: Sachstand Immobilie ehemaliges "Café Maret" <i>mündlich durch Frau Senatorin Steinrücke (unter Verweis auf die Rückmeldung des GMHL)</i>	

3.5.	Neue Anfragen	
3.5.1.	Mdl. Anfrage des AM Simon: Touristische Entwicklung auf dem Priwall <i>mündlich durch Herrn Simon</i>	
4.	Berichte	
4.1.	Grobkonzept für den ÖPNV in der Nachtverkehrszeit	<b>VO/2025/14352</b>
4.2.	Zukunft des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Lübeck - Ostholstein - Lolland - Nykøbing Falster	<b>VO/2025/14399</b>
4.3.	Quartalsbericht II / 2025 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde	<b>VO/2025/14477</b>
5.	Beschlussvorlagen <i>Es liegt nichts vor.</i>	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	Antrag des BM Detlev Stolzenberg (Die Fraktion): Zwischennutzung des Lagerplatzes am Leuchtenfeld als Spiel- und Sportfläche <i>Mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft überwiesen in den WiA/KBT und den Bauausschuss (federf.)</i>	<b>VO/2025/14434</b>
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Verschiedenes	
9.	Ende des öffentlichen Teils	

#### Nichtöffentlicher Teil:

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch den Ausschuss voraussichtlich nicht öffentlich beraten:

10.	Genehmigung der Niederschrift	
10.1.	Genehmigung der Niederschrift der 17. Sitzung vom 14.07.2025	
11.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
11.1.	Aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen in der Hansestadt Lübeck	



11.2.	Mitteilungen der Verwaltung	
11.3.	Neue Anfragen	
11.3.1.	Mdl. Anfrage des AM Simon: Sachstand "Pesel"	
	<i>mündlich durch Herrn Simon</i>	
12.	Berichte	
	<i>Es liegt nichts vor.</i>	
13.	Beschlussvorlagen	
	<i>Es liegt nichts vor.</i>	
14.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

15.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



## NACHTRAGSTAGESORDNUNG

### 18. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

---

**Sitzungstermin: Montag, 08.09.2025, 16:30 Uhr**

**Sitzungsort: Großen Sitzungssaal (Haus Trave 7.OG), Kronsfordter Allee 2- 6, 23560 Lübeck**

---

Öffentlicher Teil:

3.5.	Antwort auf die mdl. Anfrage des AM Simon: Archäologische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erschließung von Gewerbegebieten	<b>VO/2025/14475</b>
	<i>Hierzu ist eine Erweiterung der Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit erforderlich.</i>	

*Aus dem bisherigen TOP 3.5. – Neue Anfragen wird auf Grund des Nachtrages der TOP 3.6..*

Nichtöffentlicher Teil:

13.1.	Verpachtung von landwirtschaftlichen Flächen und Verkauf von Gebäuden in Lübeck Niendorf	<b>VO/2025/14471</b>
	<i>Hierzu ist eine Erweiterung der Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit erforderlich.</i>	
13.2.	Vermarktungskonzept für das Wohnbaugebiet Schlutuper Straße/ Lauerhofer Feld (B-Plan 07.32.00) - Änderungen	<b>VO/2023/12420-03</b>
	<i>Hierzu ist eine Erweiterung der Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit erforderlich.</i>	

*Durch diese TOP entfällt bei TOP 13. – Beschlussvorlagen der Hinweis „Es liegt nichts vor“.*



## NIEDERSCHRIFT

(öffentlicher Teil)

### 17. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

Sitzungstermin:	Montag, 14.07.2025	
Sitzungsbeginn:	16:30 Uhr	
Sitzungsende:	18:07 Uhr	
Sitzungsort:	Großen Sitzungssaal (Haus Trave 7.OG), Kronsfordter Allee 2- 6, 23560 Lübeck	
<b>Anwesende Mitglieder</b>		
<b>Vorsitz</b>		
Heike Stegemann - FDP		
<b>Mitglieder aus der Bürgerschaft</b>		
Philip Brozio - SPD		
Dr. Axel Flasbarth - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Fraktionsvorsitzender		
Bernhard Simon - CDU		
Hülya Tac - CDU		
Frank Zahn - SPD		Vertretung für: Herrn Aydin Candan
<b>stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.</b>		
Herwig Alt - AfD		
Carsten Biehlig - LINKE & GAL		Vertretung für: Frau Juleka Schulte-Ostermann
Dr. Stefan Goes - SPD		Vertretung für: Herrn Markus Ameln
Jörn Halske - CDU		
Marcus Jurkat - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN		Vertretung für: Frau Dinerzad Bauer
Daniel Jürß - Die Fraktion		Vertretung für: Herrn Carsten Abbe
Sascha Peukert - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN		Vertretung für: Herrn Helmut Müller-Lornsen
Peter Reinhardt - SPD		
Dörthe Sielmann - CDU		Vertretung für: Herrn Klaus Puschadel Stadtpräsident a. D.

<b>Beiratsmitglieder</b>	
Bruno Böhm - Beirat für Senior:innen	
Monika Schmidt - Beirat für Senior:innen	
<b>Verwaltung</b>	
Piroska Csösz - 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	ab TOP 3.5.2.
Bianca Hartfuß - 2.000.1 Stabsstelle Sonderaufgaben	
Uwe Kirchhoff - 2.830 Kurbetrieb Travemünde	Teilnahme im ö. Teil (TOP 1-9)
Ralf Kuschmierz - 2.020 FBC	
Senatorin Pia Steinrücke - FB 2 - Wirtschaft und Soziales	
<b>Protokollführung</b>	
Jan Ehrich - 2.830 Kurbetrieb Travemünde	
<b>Gäste</b>	
Olivia Kempke - Lübeck Management e.V.	Teilnahme im ö. Teil (TOP 1-9)
Christian Martin Lukas - Lübeck und Travemünde Marketing GmbH	zu TOP 3.2.1.
<b>Entschuldigte Mitglieder</b>	
<b>Mitglieder aus der Bürgerschaft</b>	
Aydin Candan - SPD	abwesend
Helmut Müller-Lornsen - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	abwesend
Juleka Schulte-Ostermann - LINKE & GAL	abwesend
<b>stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.</b>	
Carsten Abbe - Die Fraktion	abwesend
Markus Ameln - SPD	abwesend
Dinerzad Bauer - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	abwesend
Klaus Puschadel - CDU Stadtpräsident a. D.	abwesend

## Tagesordnung:

### Öffentlicher Teil:

1	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2	Genehmigung der Niederschrift	
2.1	Genehmigung der Niederschrift der 16. Sitzung vom 18.06.2025	
3	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1	Aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen in der Hansestadt Lübeck	
3.2	Chancen und Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung	
3.2.1	Rückblick Fehmarnbelt Days	
3.3	Mitteilungen der Verwaltung	
3.3.1	Sachstand Projekt "Übergangsweise"	
3.4	Mündliche Anfrage des AM Alt: Feste Fehmarnbeltquerung	
3.5	Neue Anfragen	
3.5.1	Mündliche Anfrage des AM Alt: Kritische wirtschaftliche Entwicklung in Lübeck	
3.5.2	Mündliche Anfrage des AM Simon: Sachstand Immobilie ehemaliges "Café Maret"	
3.5.3	Mündliche Anfrage des AM Halske: Sachstand Brodtener Ufer, Haus Seeblick	
4	Berichte	
4.1	Park & Ride-Parkplatz in Travemünde	<b>VO/2025/14173</b>
5	Beschlussvorlagen	
6	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8	Verschiedenes	
9	Ende des öffentlichen Teils	

15	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

<b>zu 1      Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen</b>
--

- a) Die Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)", die Beiratsmitglieder, die Vertreter:innen der Verwaltung, die Gäste sowie die Öffentlichkeit.

Die Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

- b) Ferner macht die Vorsitzende darauf aufmerksam, dass Personen, die möglicherweise befangen sein könnten, verpflichtet sind, dieses mitzuteilen. Ob jemand befangen sein könnte, entscheidet im Streitfall der Ausschuss.
- c) Die Vorsitzende verpflichtet die folgenden Ausschussmitglieder mit den Worten: „*Ich verpflichte Sie auf die gewissenhafte Erfüllung Ihrer Obliegenheiten, weise Sie auf die Rechte und Pflichten nach der Gemeindeordnung hin und führe Sie hiermit in Ihr Amt ein.*“:

Stellvertretende bürgerliche Ausschussmitglieder

Marcus Jurkat, Sascha Peukert

- d) Die Vorsitzende weist darauf hin, dass gemäß § 35 Abs. 2 der Gemeindeordnung ein gesonderter Verfahrensbeschluss mit 2/3 Mehrheit über die nichtöffentliche Behandlung von Vorlagen erforderlich ist.

Herr Biehlig beantragt, den TOP 13.1. im öffentlichen Teil der Sitzung zu behandeln, da ein öffentliches Interesse zu den Altlasten besteht. Hierzu sprechen Herr Simon, Frau Steinrücke und Herr Dr. Flasbarth. In der Vorlage werden Schätzkosten genannt, deren frühzeitige Kenntnis für potentielle Bieter:innen einen Vorteil darstellen würden. Die Vorsitzende lässt über den Antrag abstimmen.

Die Vorsitzende lässt über die Zuordnung der TOP 13.2 bis 13.5. en bloc abstimmen.

- e) Gemäß § 9 Abs. 6 i. V. mit § 34 Abs. 1 GeschO der Bürgerschaft dürfen am nichtöffentlichen Teil der Sitzung neben den berechtigten Personen weitere Personen nur dann teilnehmen, wenn der Ausschuss auf Antrag von Mitgliedern des Ausschusses oder der Senatorin deren Teilnahme ausdrücklich beschlossen hat. Auf Antrag der Senatorin sollen vom Bereich Wirtschaft und Liegenschaften Frau Csösz, vom Fachbereichscontrolling Herr Kuschmierz sowie von der Stabsstelle Sonderaufgaben Frau Hartfuß im nichtöffentlichen Teil der Sitzung anwesend sein. Frau Schmidt und Herr Böhm beantragen eine Teilnahme für den Seniorenbeirat, da es sich bei den TOP um seniorenrelevante Themen handelt.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt zu a), b) und c) Kenntnis.***

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
lehnt den Antrag zur öffentlichen Behandlung  
des TOP 13.1. zu d) mehrheitlich ab.***

*(2 Ja-Stimmen, 13 Nein-Stimmen)*  
**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu d) mit der erforderlichen  
Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen  
Beratung des TOP 13.1. zu.  
(13 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu d) en bloc einstimmig der nichtöffentlichen  
Beratung der TOP 13.2. bis 13.5. zu.  
(15 Ja-Stimmen)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu e) einstimmig der beantragten  
Teilnahme am nichtöffentlichen Teil zu.  
(15 Ja-Stimmen)**

**zu 2 Genehmigung der Niederschrift**

**zu 2.1 Genehmigung der Niederschrift der 16. Sitzung vom 18.06.2025**

Es liegen keine mündlichen oder schriftlichen Einwände gegen die Niederschrift vor.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stellt die Niederschrift in der  
vorgelegten Fassung fest.**

**zu 3 Anfragen / Antworten / Mitteilungen**

**zu 3.1 Aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen in der Hansestadt Lübeck**

Herr Simon erkundigt sich bei Frau Kempke nach Erkenntnissen bzw. Feedback der Gewerbetreibenden zur Erhöhung der Parkentgelte durch die Stadtverordnung. Frau Kempke erläutert hierzu, dass die gestiegenen Parkentgelte sich zusätzlich auf die bestehenden schwierigen Rahmenbedingungen auswirken. Die beiden Sonderstandorte mit kostenlosen Parkplätzen können hier weiter punkten. Faktisch bietet jedoch auch kein anderes Oberzentrum in der Region kostenlose Parkplätze an. Aus Sicht von Herrn Simon ist die Gebühr als solche unstrittig, aber die Erhöhung hätte aus seiner Sicht unter Berücksichtigung und Abwägung der Interessen der Bürger und der Wirtschaft erfolgen sollen.

Herr Böhm äußert, dass der Seniorenbeirat viel Feedback von älteren Menschen erhält, bei denen u. a. der Besuch des Arztes nunmehr zu gestiegenen Kosten führt.

Frau Senatorin Steinrücke weist darauf hin, dass der zuständige Fachbereich und der Bürgermeister im Ausschuss nicht anwesend sind und die Diskussion daher im zuständigen Fachausschuss bzw. dem Hauptausschuss geführt werden muss. Ergänzend handelt es sich um eine Aufgabe zur Erfüllung nach Weisung.

An der weiteren Diskussion beteiligen sich Herr Zahn, Frau Kempke, Herr Dr. Goes und Herr Simon. Herr Zahn weist auf die wiederholte Diskussion hierzu im Bauausschuss hin.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

### **zu 3.2 Chancen und Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung**

Frau Senatorin Steinrücke informiert, dass sich der Interreg-Antrag zur Schaffung eines Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) in Vorbereitung befindet.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

#### **zu 3.2.1 Rückblick Fehmarnbelt Days**

Herr Lukas stellt den Rückblick auf die Fehmarnbelt Days anhand einer Präsentation (Anlage 1) dar. Die nächsten Fehmarnbelt Days finden 2027 in Helsingborg, Schweden statt.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

### **zu 3.3 Mitteilungen der Verwaltung**

#### **zu 3.3.1 Sachstand Projekt "Übergangsweise"**

Frau Senatorin Steinrücke zitiert die mündliche Anfrage des AM Puschadel:

***Fortsetzung des Projektes "Übergangsweise"***

*„Ende 2025 läuft das Projekt „Übergangsweise“ nach dem derzeitigen Stand aus. Beabsichtigt die Verwaltung, eventuell auch in Teilbereichen - fortzusetzen und wenn ja, in welchen Formaten und welche Entscheidungen wären dafür wann erforderlich und sind vorgesehen?“*

Ferne trägt Frau Steinrücke die Antwort vor:

**Aktueller Sachstand zum Projekt ÜBERGANGSWEISE:**

*„Der Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung erarbeiten derzeit (als federführende Institution des Gesamtprozesses) in Abstimmung mit GMHL, Wirtschaftsförderung und LTM, eine Vorlage zur Verfestigung des Projektes ÜBERGANGSWEISE ab 2026ff. Vor dem Hintergrund der anstehenden Sommerferien ist die politische Befassung im Oktober vorgesehen, der Wirtschafts-, Bau- und Kulturausschuss sollen in jedem Fall erreicht werden.“*

<b>zu 3.4 Mündliche Anfrage des AM Alt: Feste Fehmarnbeltquerung</b>
--

Frau Senatorin Steinrücke zitiert die mündliche Anfrage des AM Alt:

**Feste Fehmarnbeltquerung**

*„Im Nachgang zu dem im letzten WA von Herrn Winther von der Femern Belt Development vorgetragenen Präsentation bitte ich Frau Senatorin Steinrücke bzw. die KWL um die Beantwortung folgender Fragen: Welche Aktivitäten gibt es derzeit seitens der KWL vor dem Hintergrund der festen Fehmarnbeltquerung, um Investoren aus dem skandinavischen Raum nach Lübeck zu holen? Und wenn es keine gesonderten Aktivitäten gibt, warum nicht?“*

Ferne trägt Frau Steinrücke die Antwort vor:

**Antwort der KWL / Wirtschaftsförderung LÜBECK:**

*„Zuständig für die Unternehmensansiedlung in Lübeck ist nicht die KWL, sondern die Wirtschaftsförderung. Seitens der Wirtschaftsförderung bestehen umfangreiche Arbeits- und Projektkontakte in den skandinavischen Raum. Diese ziehen im Netzwerk vielfältige Investorenkontakte nach sich.*

*Dazu zählen auf der Ebene der Zusammenarbeit mit den benachbarten Gebietskörperschaften im Hansebelt gemeinsame Messeauftritte während der „Expo Real“ in München oder zuletzt im Mai 2025 zur Messe „Real Estate Arena“ in Hannover.*

*Hinsichtlich internationaler Anfragen und damit auch bzgl. Anfragen aus dem skandinavischen Raum besteht ein stetiger Austausch mit der WT.SH. Die WT.SH ist auf Landesebene erster Ansprechpartner für internationale Anfragen, die über die Ansiedlungsagentur Germany Trade & Invest (GTAI) an die potenziell geeigneten Bundesländer weitergeleitet werden. Auf Projektebene besteht ein intensiver Austausch mit skandinavischen Akteuren im Interreg-6a-Projekt „Fehmarnbelt Innovation“ (FBI). Das Projekt zielt darauf ab, die Innovationsfähigkeit von kleinen und mittelständischen Unternehmen in Norddeutschland zu steigern. Zudem steht die Förderung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Dänemark im Fokus der Aktivitäten. Die Fokusbranchen umfassen den Lebensmittelsektor, BioTech, Life Science, Maritime Wirtschaft, Smart City und Smart Construction.*

*Auch im Bereich der Logistik- und Hafenwirtschaft bestehen vielfältige Formate mit skandinavischen Partnern (z.B. Messe „Transport Logistic“, Deutsch-Finnischer Hafentag).*

*Mit dem geplanten Interreg-Projekt „Belt-Strategie“ möchten deutsche und dänische Partner:innen den Entwicklungen rund um die Querung zudem gerecht werden und die Zukunft aktiv gestalten – über Ländergrenzen hinweg und mit einer klaren Vision: eine eng vernetzte, wirtschaftlich starke, kulturell lebendige und bildungsorientierte Region zwischen Hamburg und Kopenhagen/Malmö. Im Rahmen der Fehmarnbelt Days in Lübeck stellten Wirtschaftssenatorin Steinrücke, die Wirtschaftsförderung Lübeck, die IHK zu Lübeck und die dänische Wirtschaftsförderung Femern Belt Development das Vorhaben vor knapp 30 Interessierten aus Deutschland und Dänemark nun erstmals vor. Das Projekt soll noch in diesem Jahr starten.*

*Im Zentrum steht die Entwicklung einer gemeinsamen Belt-Strategie, die konkrete Wege für eine langfristige, verlässliche und institutionalisierte Zusammenarbeit aufzeigt. Thematisch*

sollen die Felder Gewerbeansiedlungen, Fachkräftegewinnung, Wissenstransfer, Stärkung der Infrastruktur, Bildung und kultureller Austausch adressiert werden.“

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt die Antwort der Verwaltung zur Kenntnis.**

**zu 3.5 Neue Anfragen**

**zu 3.5.1 Mündliche Anfrage des AM Alt: Kritische wirtschaftliche Entwicklung in Lübeck**

Herr Alt trägt folgende Anfrage vor:

*„Unsere Wirtschaft bildet bekanntlich die Basis für unseren Wohlstand und unsere soziale Stabilität. Daher muss uns die derzeitige kritische Entwicklung der Lübecker Wirtschaft Sorgen machen. Dazu folgende Fakten:*

- 1. In der Lübecker Wirtschaft zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Unternehmensinsolvenzen; allein in den ersten 4 Monaten des Jahres gab es 22 Unternehmensinsolvenzen; dieses sind fast die Hälfte aller Unternehmerinsolvenzen der 12 Monate des Vorjahres. Bei den Verbraucherinsolvenzen sieht es noch düsterer aus: Von Januar bis April d. J. waren es 162 Insolvenzen, was bereits 62 % der gesamten Verbraucherinsolvenzen des Vorjahres entspricht. Diese Zahlen stammen vom Statistikamt Nord.*
- 2. In Lübeck waren im Juni d. J. ca. 10.000 Menschen oder 8,3 % als arbeitslos gemeldet; Anmerkung: In diesen Zahlen sind noch nicht die Arbeitslosen enthalten, die Weiterbildungsmaßnahmen der Arbeitsagentur absolvieren. Des Weiteren beziehen in Lübeck knapp 23.000 Personen das sogenannte Bürgergeld (also in etwa jeder Zehnte Lübecker ist Empfänger dieser Transferleistung).*
- 3. Lübeck hat eine kritische Haushaltslage: In 2025 erwarten wir ein Haushaltsdefizit von mehr als 100 Mio. Euro, bis 2028 könnte dieses sogar auf 193 Mio. Euro ansteigen.*

Vor diesem bedrückenden Hintergrund nun meine Frage an Frau Senatorin Steinrücke:

*Welche Maßnahmen hat die Hansestadt Lübeck bereits ergriffen und welche Maßnahmen plant zukünftig die Hansestadt zu ergreifen, um die Lübecker Wirtschaft zu unterstützen und zu entlasten?“*

Frau Senatorin Steinrücke sagt eine Prüfung und Beantwortung zu.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis und stellt die Anfrage bis zum  
Vorliegen der Antwort der Verwaltung zurück.**

**zu 3.5.2 Mündliche Anfrage des AM Simon: Sachstand Immobilie ehemaliges "Café Maret"**

Herr Simon erkundigt sich nach dem Sachstand zur Immobilie des ehemaligen „Café Maret“.

Frau Steinrücke sagt eine Nachfrage beim zuständigen GMHL zu.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis und stellt die Anfrage bis zum  
Vorliegen der Antwort der Verwaltung zurück.***

**zu 3.5.3 Mündliche Anfrage des AM Halske: Sachstand Brodtener Ufer, Haus Seeblick**

Herr Halske erkundigt sich nach dem Sachstand zum Haus Seeblick am Brodtener Ufer.

Herr Kirchhoff und Frau Steinrücke informieren, dass es keinen neuen Sachstand gibt. Sobald sich die Situation verändert, wird der Ausschuss entsprechend unterrichtet.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

**zu 4 Berichte**

**zu 4.1 Park & Ride-Parkplatz in Travemünde  
Vorlage: VO/2025/14173**

Zum Bedarfsparkplatz am Dreilingsberg und dessen Größendimension sprechen Herr Alt und Frau Steinrücke. Aus der Vorlage ergibt sich eine Fläche von gesamt: 39.387 m<sup>2</sup>, Fläche abzüglich Knicks etc.: ca. 21.887 m.

Herr Halske äußert sich kritisch, da aus seiner Sicht aus dem Bericht kein zielführendes Ergebnis für die hohe Belastung des Ortes durch den Parksuchverkehr gefunden wurde.

Frau Stegemann verweist auf das fertige Parkhaus Godewind mit rund 350 Stellplätzen.

Herr Dr. Goes geht auf die Teilproblematik der Verkehrslenkung ein. Die Fahrzeugführer versuchen häufig zunächst so weit wie möglich an den Zielort heran zu fahren, um dort zu parken. Ein weiter entferntes Parkangebot wird meist erst später angefahren.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt den Bericht zur Kenntnis.***

<b>Abstimmungsergebnis</b>	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	
	Nein-Stimmen	
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	X
	Vertagung	
	Ohne Votum	

**zu 5      Beschlussvorlagen**

Es liegt nichts vor.

**zu 6      Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft**

Es liegt nichts vor.

**zu 7      Anträge von Ausschussmitgliedern**

Es liegt nichts vor.

**zu 8      Verschiedenes**

Es liegt nichts vor.

**zu 9      Ende des öffentlichen Teils**

Die Vorsitzende schließt um 17.33 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung. Die Öffentlichkeit und alle nicht zur Teilnahme Berechtigten verlassen den Sitzungsraum.

Die Sitzung wird um 17.35 Uhr von der Vorsitzenden mit dem nichtöffentlichen Teil fortgesetzt.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

**zu 15      Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse**

Die Vorsitzende gibt bekannt, dass im nicht öffentlichen Teil der Sitzung zu fünf Beschlussvorlage eine Beschlussempfehlung an die Bürgerschaft bzw. den Hauptausschuss ausgesprochen wurde.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

Lübeck, den 8. August 2025

Heike Stegemann  
Vorsitzende/r

Jan Ehrich  
Protokollführung

# FEHMARNBELT

# DAYS

14. 6. – 16. 6. 2025

*Der Abschlussbericht*

18 von 100 in Zusammenstellung



SEE YOU  
WIR SEHEN UNS  
VI SES

FEHMARNBELT  
DAYS 2025 14-16  
JUNE  
LÜBECK

# DAS TEAM

## GEMEINSAM IST MAN WENIGER ALLEIN

Veranstaltende der Fehmarnbelt Days 2025: Hansestadt Lübeck und Land Schleswig Holstein (MLLEV)

in Kooperation mit:

STRING, Femern A/S, Fehmarnbelt Committee, Region Sjælland, Kreis Ostholstein, IHK zu Lübeck, LTM

Organisation Konferenz:

IHK zu Lübeck (im Auftrag der Hansestadt Lübeck) /STRING

Organisation Bürger:innenfest:

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (im Auftrag der Hansestadt Lübeck)  
in Zusammenarbeit mit MLLEV

Fehmarnbelt Days Sekretariat:

Hansestadt Lübeck, Bürgermeisterkanzlei

Viele lokale, regionale und internationale Partner:innen und Institutionen ergänzten das Festival durch ihre Teilnahme.



# UMSETZUNG DER VISION

## GELEBTE DEMOKRATIE & DIE DEUTSCH-SKANDINAVISCHES FREUNDSCHAFT

Unter dem Motto „Mitmachen, Mitdiskutieren, Mitgestalten“ sollte eine lebendige Fehmarnbelt-Region gefeiert werden – als Ort, an dem Bürger:innen aktiv an der Gestaltung der Zukunft mitwirken und sich grenzüberschreitend für Demokratie einsetzen können.

An Ständen, auf Bühnen und in offenen Gesprächsräumen kamen Menschen miteinander ins Gespräch, um gemeinsam neue Impulse für die Region und die Gesellschaft zu entwickeln. Akteur:innen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft trafen in lockerer Atmosphäre auf interessierte Bürger:innen und Engagierte.

Zwei programmatische Schwerpunkte standen im Mittelpunkt:

**Demokratie:** Informationsorte mit Schautafeln, Präsentationen und Dialogen mit Fachleuten und Politiker:innen machten das Thema greifbar und beteiligungsorientiert erlebbar.

**Deutsch-skandinavische Freundschaft:** Die feste Fehmarnbeltquerung symbolisierte den Brückenschlag zwischen den Nationen. Unsere skandinavischen Nachbarn prägten das Fest durch Musik, Dialogformate, Gastronomie und Gestaltung.

# MEDIENARBEIT

Der Versand von Pressemitteilungen erfolgte über den Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Hansestadt Lübeck:

Auftakt PM „Festivalmeile und Fachkonferenz an den Fehmarnbelt Days in Lübeck“, Versand: 25.3.2025

PM „Fehmarnbelt Days 2025: Bürger:innenfest feiert Vielfalt, Freundschaft und Visionen“, Versand: 19.5.2025

Pressekonferenz am 10.6.2025 auf dem Theaterschiff mit Partner:innen

PM See you – Wir sehen uns – Vi ses, Versand: 10.6.2025

Fachnewsletter LTM, Versand: 25.3.2025 / 5.6.2025

Eine Toolbox mit allen Motiven und Post-Vorlagen wurde allen Partner:innen zur Verfügung gestellt.

# LASST UNS FREUNDSCHAFT FEIERN.

[fehmarbeltdays.de](https://fehmarbeltdays.de)



**FEHMARNBELT  
DAYS 2025** 14-16  
JUNE  
LÜBECK

Hansestadt LÜBECK



Femern  
Süd=West

KREIS  
OSTHOLSTEIN

Stadtwerke  
Lübeck

SH  
Lübeck

IHK  
Lübeck

REGION  
SJÄLLAND

LEADER  
TOWNSHIP  
MARKING

STRING

NDR  
Schleswig-Holstein

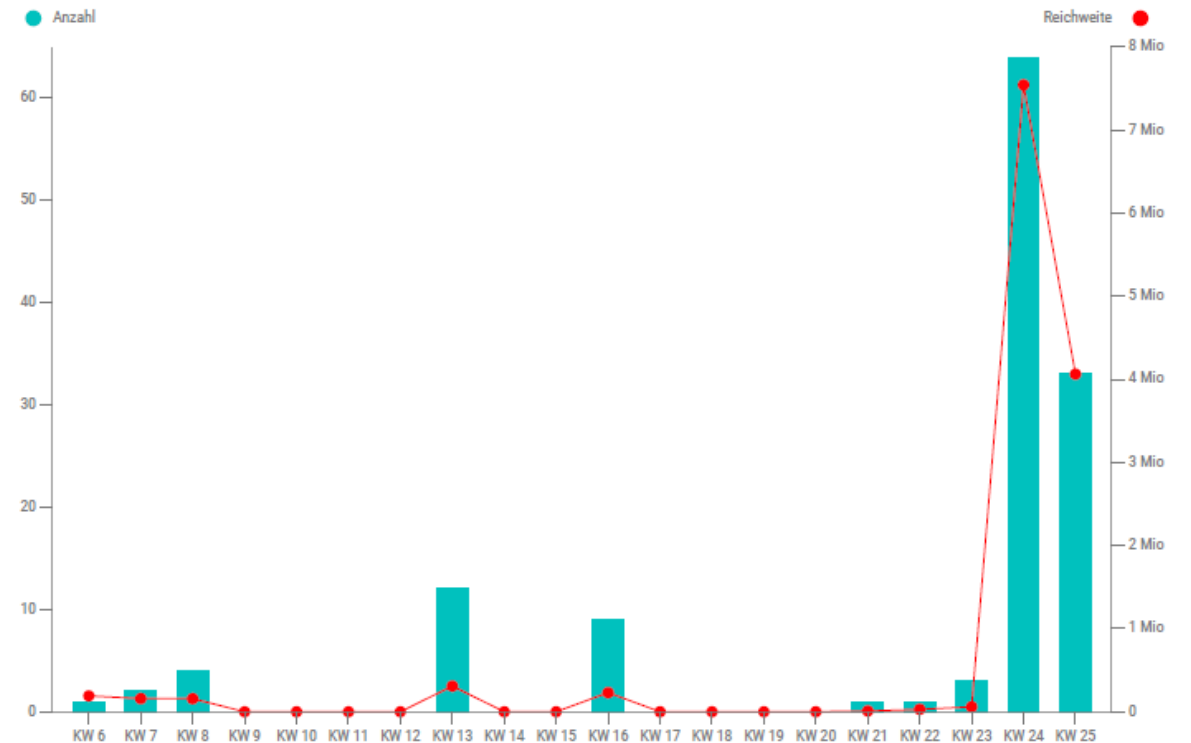
# MEDIENARBEIT

## BERICHTERSTATTUNG

Das Presseclipping von Landau Media umfasst 130 Artikel Print und Online mit einer von Reichweite: 12,7 Mio.

TV-Berichterstattung im NDR Fernsehen: *Schleswig-Holstein Magazin* - [Link 1](#) und [2](#)

Zeitverlauf | Meldungen | Anzahl | Reichweite



Top Mediengattungen | Anzahl | Reichweite

Mediengattungen	Anzahl	Reichweite
Print	87	1.860.266
Online Medien	43	10.884.984

# MARKETING & KOMMUNIKATION

## WEBSITES UND SOCIAL MEDIA

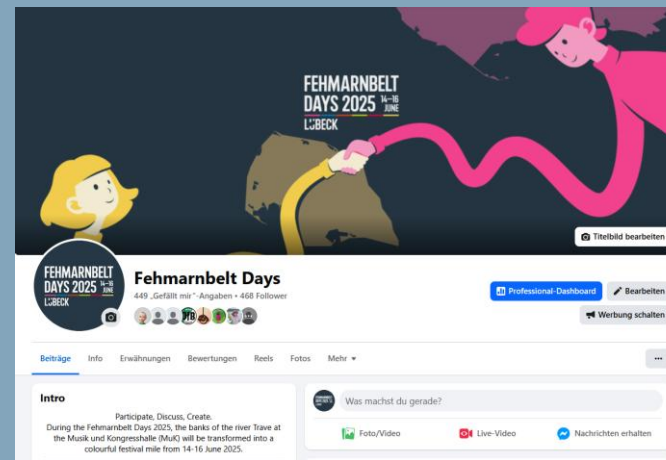
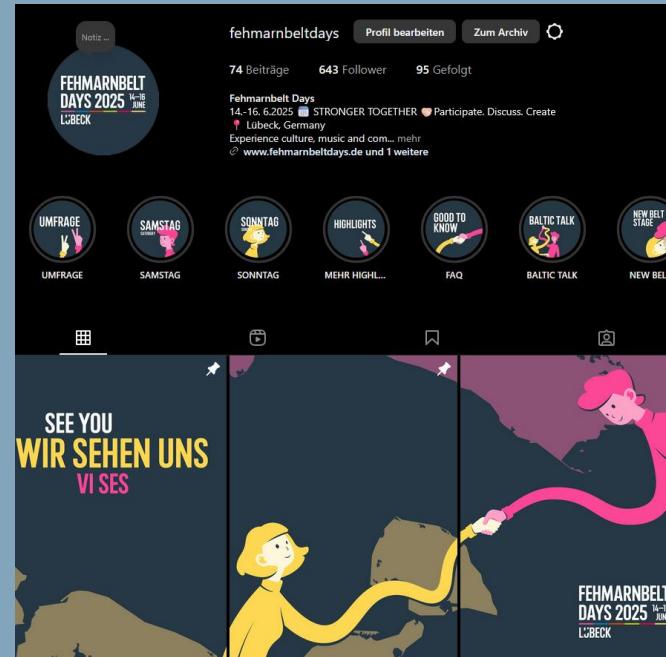
Website: [fehmarbeltdays.de](https://fehmarbeltdays.de)

Englisch: [fehmarbeltdays.com](https://fehmarbeltdays.com)

Instagram: [@fehmarbeltdays](https://www.instagram.com/fehmarbeltdays)

Facebook: [Fehmarbelt Days](https://www.facebook.com/Fehmarbelt-Days)

Sämtliche Kanäle zur Bewerbung der Veranstaltung wurden von der LTM im Namen der Partner:innen übernommen. Die Veranstaltung selbst wurde im Erscheinungsbild der Corporate Identity der FBDs 2025 umgesetzt. Domains und Profile stehen für die kommenden FBDs zur Verfügung.



# MARKETING & KOMMUNIKATION

## WEBSITE

Website fehmarbeltdays.de

Zeitraum: 15.5.-17.6.2025

1. /fehmarbeltdays:	22.373 Aufrufe
2. /fehmarbeltdays/festival:	16.180 Aufrufe
3. /fehmarbeltdays/fachkonferenz:	3.627 Aufrufe
4. /fehmarbeltdays:	1.729 (Englische Seite)
5. /fehmarbeltdays/conference:	1.093 (Englische Seite)

Die tatsächlichen Seitenaufrufe der Seite /fehmarbeltdays im Zeitraum 15. Mai – 17. Juni 2025 liegen voraussichtlich deutlich höher als die erfassten Werte.

Da das Tracking nur mit Zustimmung zum Cookie-Banner erfolgt, fließen nur etwa 40 % der Besuche in die Statistik ein – die aktuelle Akzeptanzrate des Cookie-Banners liegt bei knapp 40 %.

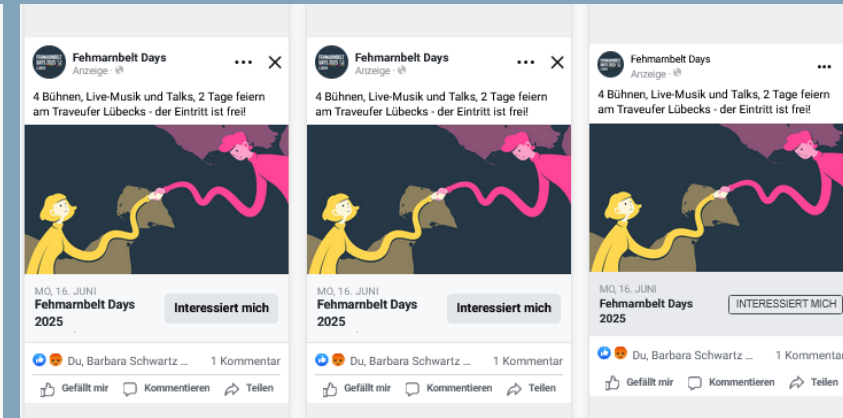
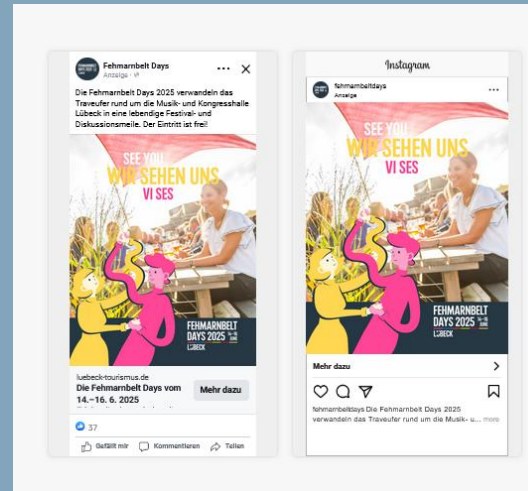
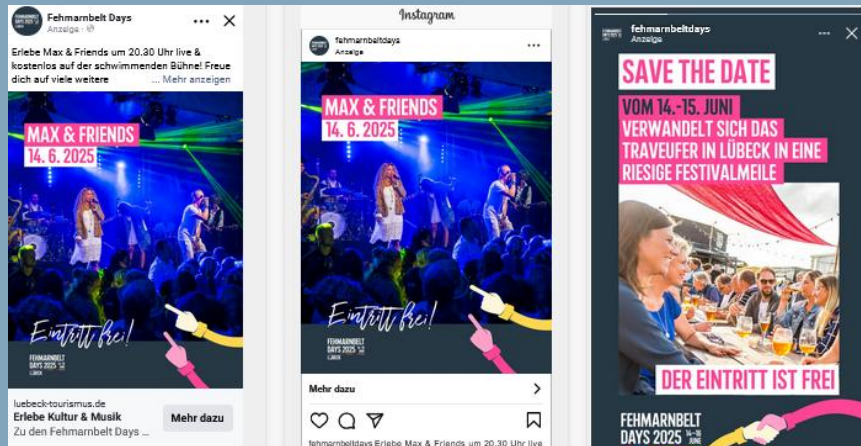
Die gemeldeten 22.373 Seitenaufrufe bilden daher nur einen Teil der Realität ab.

Etwa 34.000 Aufrufe wurden nicht erfasst, da Nutzer:innen das Tracking abgelehnt haben.

# MARKETING & KOMMUNIKATION

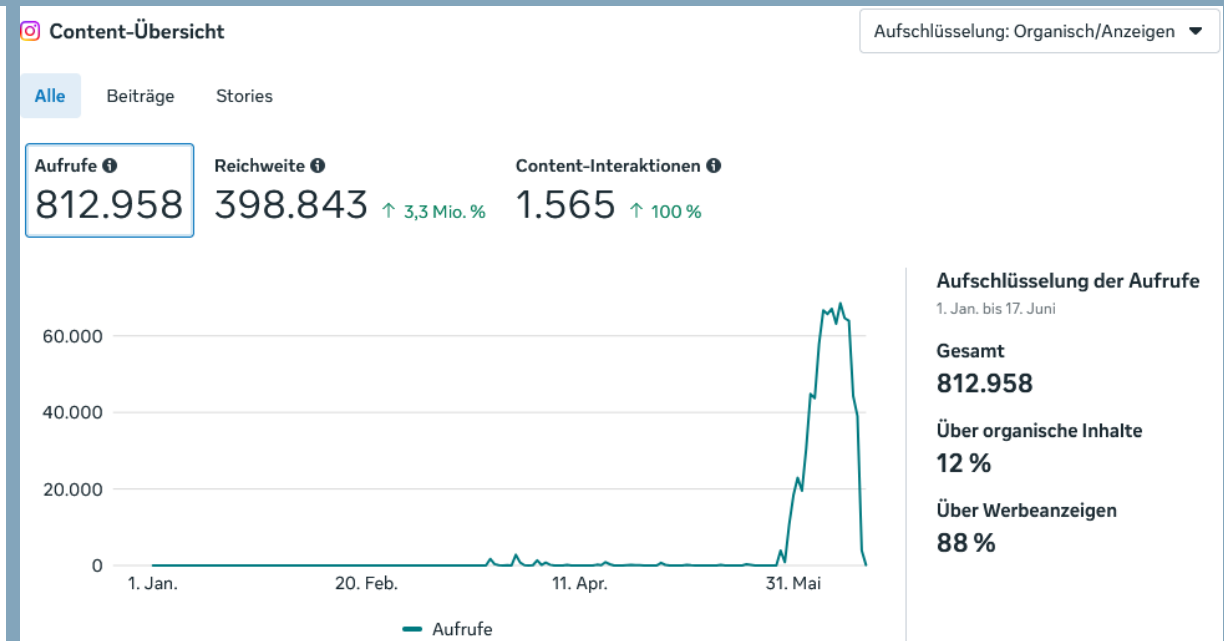
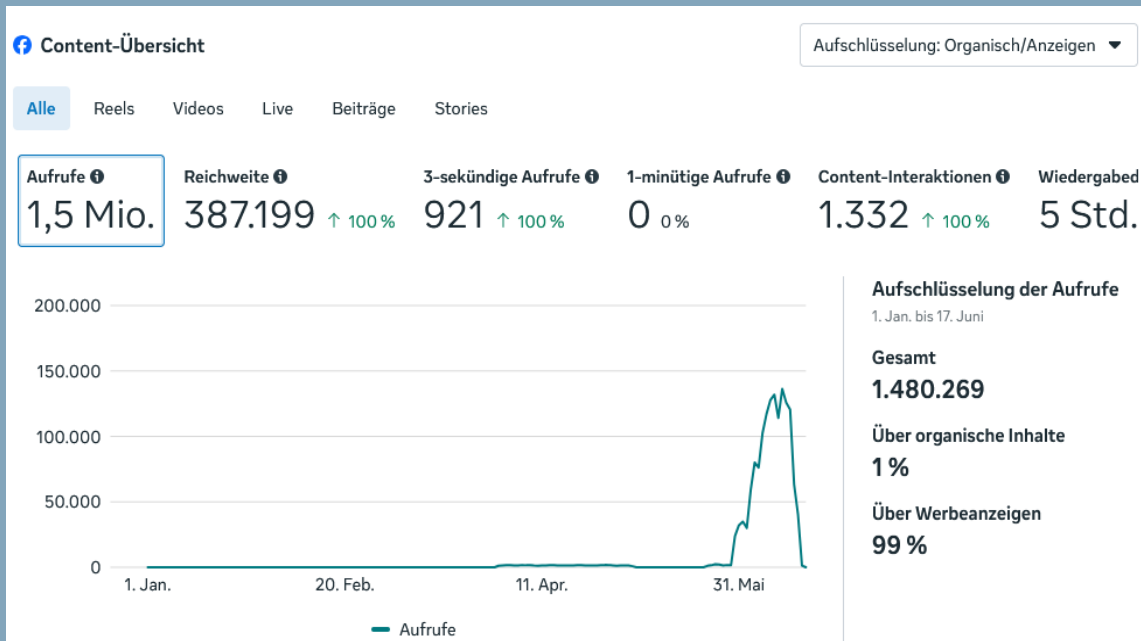
## SOCIAL MEDIA

Ads Design:



# MARKETING & KOMMUNIKATION

## SOCIAL MEDIA



# MARKETING & KOMMUNIKATION

## ANZEIGEN: PRINT UND ONLINE

Piste Lübeck (Juni)

Magazin Lübecker Bucht (Juni)

Lübecker Nachrichten (Juni)

Online: Animierter Banner HL-live

## Die Fehmarnbelt Days: Eine Party unter guten Nachbarn

Das Fest rund um die MüK soll die deutsch-dänische Freundschaft vertiefen

VON HELGE VON SCHWARTZ

**LÜBECK.** Strahlender Sonnenschein, blau glitzerndes Wasser und gut gekauerte Gäste: Der erste Tag der Fehmarnbelt Days ist gespickt. Die Veranstaltung rund um die Musik- und Kongresshalle (MüK) erinnert an eine Mischung aus Hansekulturfest, Duckstein-Festival und Fachmesse. Heute ab 11 Uhr geht es weiter.

Die Fußgängerbrücke zur MüK ist mit bunten Gießkannen geschmückt, die von bei früheren Veranstaltungen im Einsatz waren. Die Hauptbühne schwimmt auf der Trave. Entlang des Traveufers stehen zahlreiche Zelte, Stände und Wagen. Dort präsentieren sich Verbände, Vereine, Unternehmen und Behörden. Hinzu kommen vier Bühnen.

Voraussichtlich ab 2029 lässt der Fehmarnbeltunnel die Länder dichter zusammenrücken. Das Fest soll die deutsch-skandinavische Freundschaft vertiefen.

Deutsch-dänisches Feuerwehrtreffen

Die Feuerwehr ist schon dabei, das umzusetzen. Die Fahrzeuge der hauptamtlichen Wache der Stadt Fehmarn und der Lolland-Falster brandvrasen stehen nebeneinander. „Die Zusammenarbeit befindet sich allerdings noch in einem frühen Stadium“, sagen die Feuerwehrmänner Jan-Erik Wittenhagen und Anders Andersen, die in der Sonne klümen. Die Organisationen sind künftig für den Brandschutz im Tunnel verantwortlich.

Das Zusammenrücken von Deutschen und Dänen ist auch eine Aufgabe von Stig Rømer Winther von der Gesellschaft Fjernn Belt Development. „In Dänemark freuen sich die Menschen auf den Tunnel“, sagt er. Sie sähen Lübeck als künftiges Zentrum der neuen Region. Er löst die Festmeile.

Dort mit einem Stand vertreten ist auch die Tunnelbau-Gesellschaft Fjernn A/S. In einem Pavillon ist ein Modell des Bauwerks zu sehen. Und im Vision Dome zeigen wir einen Film über den Tunnel-



Ab Mittag wird es auf der Festmeile an der MüK immer voller.

FOTOS: AGENTUR 54°



Florian Bülow von der Hansestadt Lübeck zeigt Maria (7), wie der Roboterhund gesteuert wird.



Kennenlernen in der Sonne: Die Feuerwehrleute der Stadt Fehmarn und der Lolland-Falster brandvrasen.

bau“, sagt Anne Feindt von Fernn A/S. Das 360-Grad-Kino steht in unmittelbarer Nachbarschaft. „Es ist wichtig, nach Skandinavien zu gucken und sich an der Gelassenheit der Menschen zu orientieren“, sagt Schleswig-Holsteins Europaminister Werner Schwarz (CDU) bei der Eröffnung. „Wir wollen gemeinsam mit den Menschen die Zukunftsregion gestalten.“ sagt Bürgermeister Jan Lindeman (SPD) hinzu.

Für den Bürgermeister, der am Eröffnungstag Geburtstag hat, gibt es eine besondere Überraschung: Der Chef vom Circus Roncalli, Bernhard Paul, kommt auf die Bühne und überreicht dem verdutzten Bürgermeister einen Kunstdruck. „Wir kommen gerne immer wieder nach Lübeck“, sagt Bernhard Paul. Premiere für das nächste Gastspiel ist am 6. August.

Der siebenjährigen Maria, wie ein Roboterhund zu steuern ist. Der gehört der Technischen Hochschule, die mit der Stadt eng kooperiert. Der Hund könne beispielsweise die Feuerwehr unterstützen oder in der Altemplein eingesetzt werden, erklärt Bülow.

Teil der Fehmarnbelt Days ist auch eine Fachkonferenz in der MüK, die am Sonntagabend eröffnet wird. Sie wird von der IHK zu Lübeck organisiert und dauert bis Montag.

## Fehmarnbelt Days 2025

WIR FEIERN VIelfALT, FREUNDsCHAFT UND VISIONEN AM TRAVEUFER

Gemeinsam die Zukunft gestalten – mit Kaffee, KI und kultureller Kreativität, Festival vom 14.-15. Juni am Traveufer / Fachkonferenz am 16. Juni in der MüK



Die Fehmarnbelt Days 2025 verwandeln Lübeck am 14. und 15. Juni in ein Festival für Herz und Verstand: Mit über 600 Mitwirkenden aus Kunst und Kultur, Wirtschaft, Politik, Delegationen, Vereinen, Schulen und Initiativen präsentieren sich die Projektpartnerinnen der Fehmarnbelt-Region auf der Aktionsfläche am Traveufer zu einem lebendigen Ort der deutsch-dänischen Freundschaft und spannenden Begegnungen. Ob Livemusik, Talkrunden, Diskussionen, Kultur, Kulinarik oder digitale Vision – hier treffen sich Ideen, Menschen und Geschichten. Eintritt frei! Von der schwimmenden Konzertbühne auf der Trave mit



©10 CITY NEWS | PISTE.DE

**Visionen für morgen**  
Wie sieht das Miteinander der Zukunft aus? Die interaktive DREAMachine lädt dazu ein, eigene Zukunftsbilder mithilfe von Künstlicher Intelligenz zu erschaffen. Besucherinnen gestalten vor Ort ihre persönlichen Visionen von einem gemeinsamen Leben in der Fehmarnbelt-Region – direkt ausgedruckt, als kreativer Gruß aus der nahen Zukunft.

**Jugendprojekte** Die Technische Hochschule Lübeck präsentiert ihren POP-Up-Kiosk am Eingang zum Festivgelände als Dialog- und Erlebnisraum. Rund 200 Schülerinnen von der Baltic Schule Lübeck, dem Næstved und dem Køge Gymnasium bringen sich bei den Fehmarnbelt Days im Rahmen des INTERREG-Projekts Bildungsregion ein. Unter dem Motto MeineWeltFehmarnbelt berichten die Jugendbotschafterinnen und interviewen interessante Persönlichkeiten.  
[www.fehmarnbeltdays.de](http://www.fehmarnbeltdays.de)



**Wo Begegnungen zu Freundschaften werden**  
Der Friendship Kiosk ist ein ganz besonderer Ort der Begegnung und Beziehung. Hier wird die Kraft der Freundschaft gefeiert – ganz praktisch, mit einem Kaffee oder einem gemeinsamen Lächeln. Tipp: Wenn eine dänische und eine deutsche Person gemeinsam einen Kaffee bestellen, ist dieser gratis.



SEE YOU  
WIR SEHEN UNS  
VI SES

FEHMARNBELT  
DAYS 2025  
14-15  
LÜBECK

# FEHMARNBELT DAYS 2025

14-16  
JUNE

## L'ÜBECK

# MARKETING & KOMMUNIKATION

## AUDIO-WERBUNG

Radiospots über Audio House Digital

Sender: Delta Radio, Radio B.O.B., R.SH und kleinere Sender

Laufzeit: Eine Woche vor Veranstaltungsbeginn

Letzter Sendetag: 14. Juni

Radiowerbung bei Radio Lübeck  
(Interview/Redaktion)

28 von 100 in Zusammenstellung

fehmarbeltdays.de

# SEE YOU WIR SEHEN UNS VI SES



FEHMARNBELT  
DAYS 2025 14-16  
JUNE  
LÜBECK

Hansestadt LÜBECK



Femern  
Sund & Belt

KREIS  
ÖSTHOLSTEIN

Stadtwerke  
Lübeck

SH

IHK  
Lübeck

REGION  
SJÆLLAND

LÜBECK  
MARKETING

STRING

NDR  
Schleswig-Holstein

HANSESTADT  
LÜBECK

# MARKETING & KOMMUNIKATION

## DÄNEMARK

Beteiligung an der Kampagne „Entdecke Deinen Nachbarn“

Veranstalter: TA.SH (Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein)

Ausspielung in Dänemark (Mai, Juni)

Kanal: facebook.com/oplevel.slesvig.holsten

B2C-Marketing (Reichweite 52.000 Haushalte)

Radiospot & Gewinnspiel Radio Sydhavsøerne

Bewerbung der Fehmarnbelt Days in Dänemark

Gewinnspiel-Preis: Hotelaufenthalt im ATLANTIC Hotel Lübeck

Print- & Online-Anzeigen auf folketidende.dk & verschiedenen Printplattformen

Die Folketidende Gruppe bietet zwei Busreisen für ihre Leser:innen an

29 von 100 in Zusammenstellung



## FEHMARNBELT DAYS 2025 I LÜBECK 14. 6. – 16. 6.

Citizens' Festival & Conference



Deltag i **GRATIS**  
Folkelig Festival  
i Lübeck  
Byen er fyldt med musik og  
debatter om fremtidens Europa.  
De 2 første dage er for **ALLE**  
- den 16. juni er for virksomheder.

Oplev spændende debatter om fremtidens Europa, mød meningsdannere, og vær med til at skabe forandring - på din måde. Og selvfølgelig ingen folkefest uden god mad, musik og sjove oplevelser for hele familien!



FEHMARNBELT  
DAYS 2025 14-16  
JUNE  
LÜBECK



Femern  
Sund & Belt



# MARKETING & KOMMUNIKATION

## SICHTBARKEIT VOR ORT

200 Flächen im Stadtgebiet Lübeck

Schaltung in KW 22

Zusätzliche Altstadtflächen direkt zur Veranstaltung

Banner an der MUK und am Theaterschiff

Ausschilderung in der Tourist-Information Lübeck



# MARKETING & KOMMUNIKATION

## SICHTBARKEIT REGION

Postkartenverteilung über SWB

Verteilzeitraum: ab KW 20, für 4 Wochen

Gesamtauflage 35.000 Postkarten

Gesamtauslagestellen: 672



*The Fehmarnbelt Days 2025 will transform the Trave riverbank around the Music and Congress Hall Lübeck into a vibrant festival and discussion mile.*

*On June 14 and 15, a vibrant festival awaits you on the banks of the Trave River, featuring music, engaging discussions, delicious delicacies, and creative performances. Discover the diversity of the Fehmarnbelt region and celebrate German-Scandinavian friendship with us! You can find the full program here: [fehmarbeltdays.de](https://fehmarbeltdays.de)*

**FEHMARNBELT DAYS 2025** 14-16 JUNE  
**LÜBECK**

Die Fehmarnbelt Days 2025 verwandeln das Traveufer rund um die Musik- und Kongresshalle Lübeck in eine lebendige Festival- und Diskussionsmeile.

Am 14. und 15. Juni erwartet dich am Traveufer ein buntes Festival voller Musik, spannender Diskussionen, leckerer Köstlichkeiten und kreativer Kleinkunst. Entdecke die Vielfalt der Fehmarnbelt-Region und feiere die deutsch-skandinavische Freundschaft mit uns! Das ganze Programm findest du hier: [fehmarbeltdays.de](https://fehmarbeltdays.de)



HANSESTADT  
**LÜBECK**

# DAS BÜRGER:INNENFEST



# DAS BÜRGER:INNENFEST

## HERZLICH WILLKOMMEN

Im Rahmen der Fehmarnbelt Days wurde den Besucher:innen ein abwechslungsreiches und hochwertiges Programm auf insgesamt vier Bühnen geboten – darunter als Highlight die schwimmende Hauptbühne auf der Trave.

Das vielfältige Angebot reichte von Konzerten, Talks und Vorträgen über Diskussionsrunden, 360° Infofilme, Poetry Slam und Akrobatik-Workshops bis hin zur NDR Kochshow, einem Handballcourt, Feuerwehrshows, Mitsingaktionen, Tastings und vielem mehr.

Insgesamt präsentierten sich 42 Ausstellende aus der Fehmarnbeltregion sowie 11 Gastronomiestände.

Zahlreiche Interreg-, Schul- und Hochschulprojekte wurden aktiv eingebunden. Die Veranstaltung war an beiden Tagen (Samstag von 11:00–22:30 Uhr, Sonntag von 11:00–19:30 Uhr) bei kostenfreiem Eintritt zugänglich und lockte rund 25.000 Besucher:innen aus der Region und Skandinavien an.



# DIE LOCATION

## DAS TRAVEUFER

Das Bürger:innenfest fand in unmittelbarer Nähe zur Fachkonferenz statt. Ziel war es, die Besucher:innen mit den zentralen Themen der Gesamtveranstaltung in Berührung zu bringen. Auch Teilnehmende des Fachkongresses brachten sich durch Dialogformate aktiv ins Bürger:innenfest ein – Festival und Konferenz gingen dabei Hand in Hand.

Das Festgelände erstreckte sich zwischen der MuK, der Trave und dem Radisson SAS Hotel. Großpflanzen, Grüninseln, Hochbeete und Dekorationen aus dem Bestand der LTM schufen eine einladende Atmosphäre.

Ein besonderes Highlight war die schwimmende Bühne, errichtet auf drei Pontons direkt am Wasser. Das Theaterschiff wurde für Dialogformate integriert, ergänzt durch eine gestaltete Terrasse und ein Areal für junges Publikum.

Die Gastronomie- und Informationsstände wurden so platziert, dass der Blick auf die Trave und die Altstadtkulisse stets erhalten blieb. Zum Einsatz kam das POPUP-Mobiliar, ergänzt um Liegestühle, Stehtische und Biertischgarnituren. Die Farbgestaltung orientierte sich an den Veranstaltungsfarben: Seesand (Gelb), Travemündeblau (Blau), Möwe (Grau), Kylie (Pink) und Wiese (Grün).

# AUSSTELLENDEN & THEMENWELTEN

Bei den Fehmarnbelt Days präsentierten sich 42 Ausstellende aus Deutschland, Dänemark und der Fehmarnbeltregion in thematisch gegliederten Arealen.

Im Friendship Kiosk, der Landtag Lounge und dem Tech Corner zeigten u. a. Hochschulen, Landesinstitutionen und Digitalisierungsinitiativen ihre Projekte.

Im Cultur Cosmos und European Forum standen Kultur, Bildung und europäische Zusammenarbeit im Mittelpunkt – vertreten durch Museen, Stiftungen und Ministerien.

Die Interreg-Infoboxen informierten über grenzüberschreitende Projekte, u. a. aus Hamburg, Lübeck und Skandinavien.

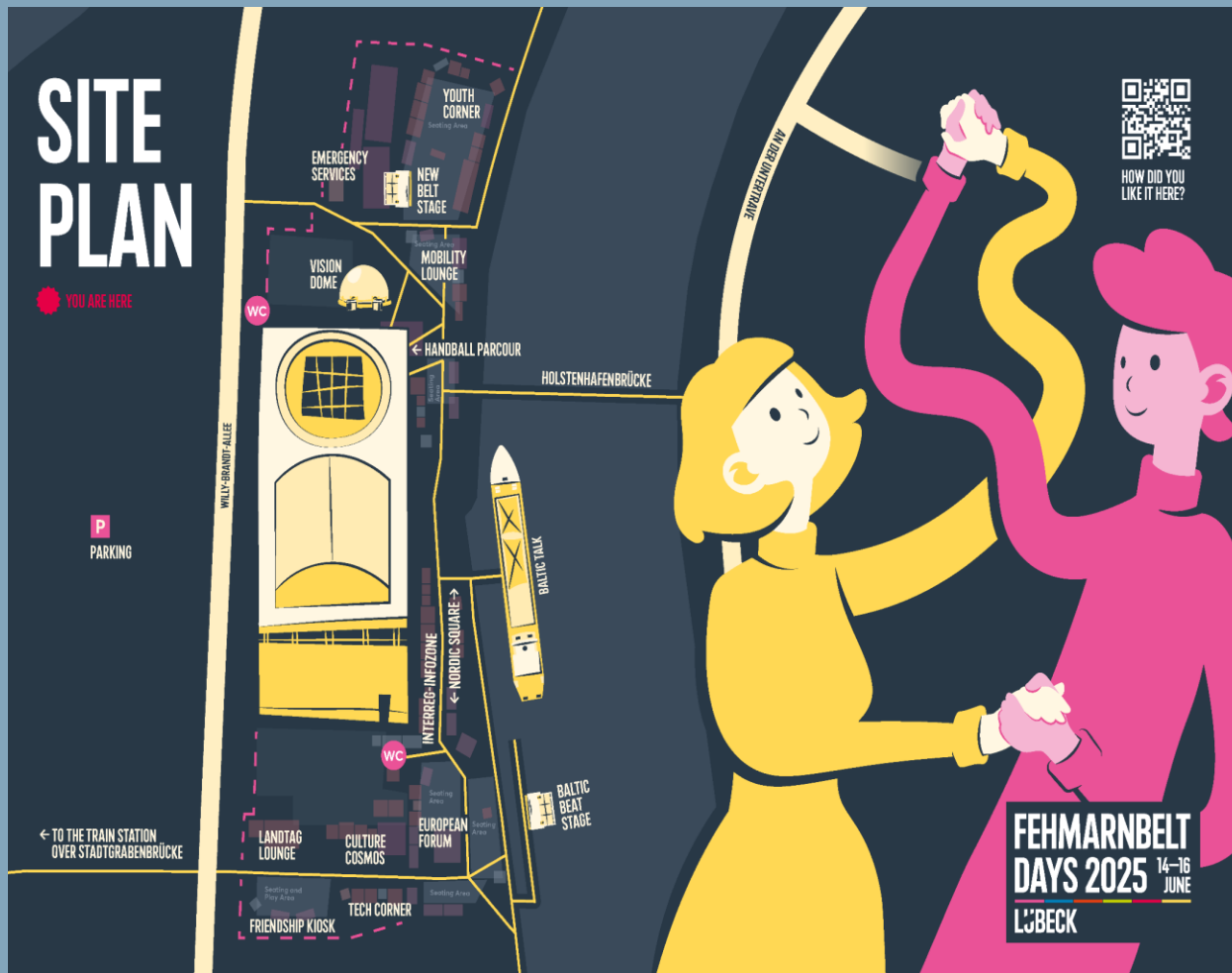
Der Nordic Square bündelte Partner aus Dänemark und Südschweden.

Interaktive Formate boten die Mobility Lounge, der Handball Parcour, die Emergency Services sowie der Youth Corner, in dem sich Bildungs- und Jugendprojekte präsentierten.

Die Vielfalt der Akteure spiegelte die enge Kooperation und den Austausch in der Fehmarnbeltregion wider.



# DIE LEGENDE

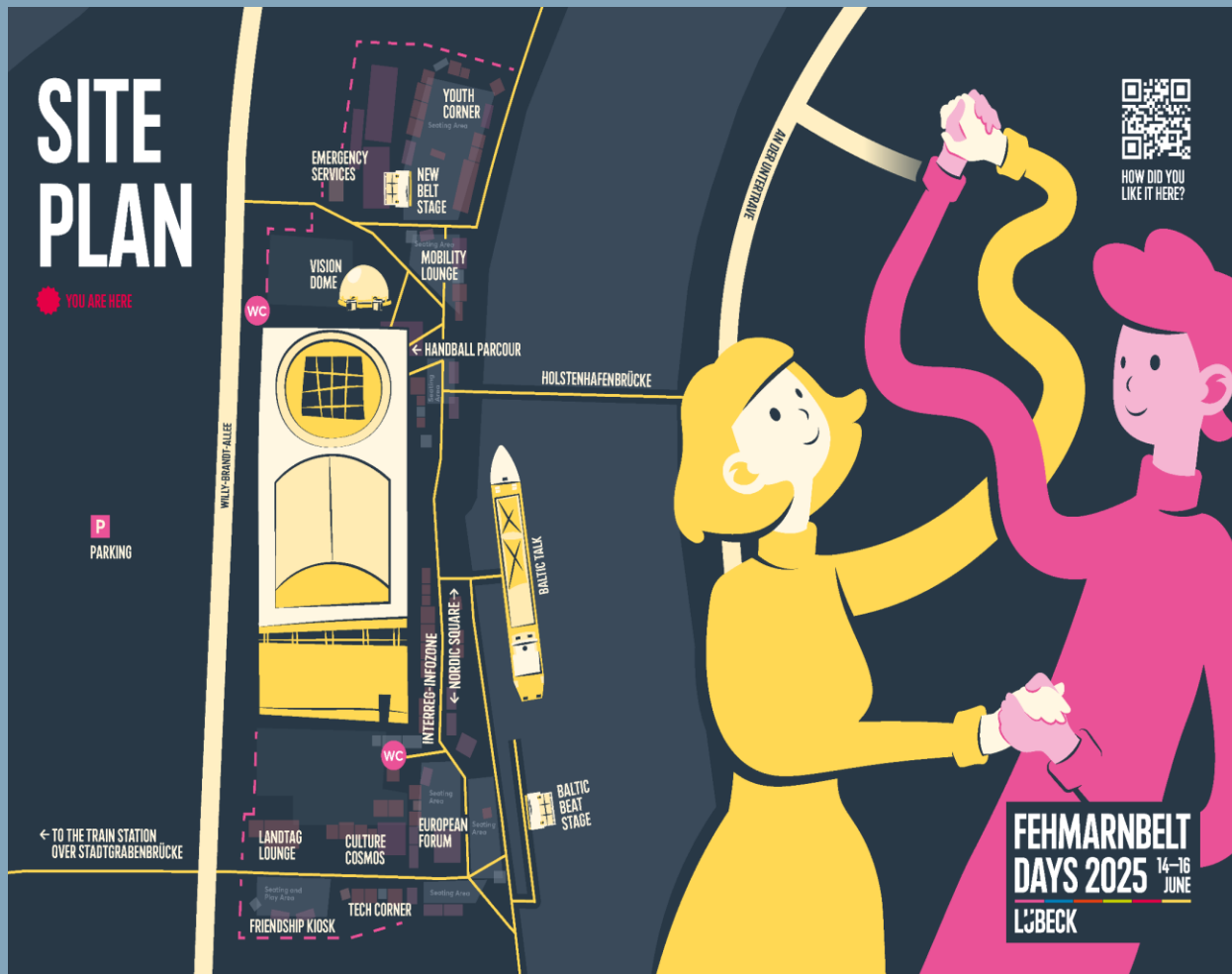


36 von 100 in Zusammenstellung

Friendship Kiosk	Friendship Kiosk, Fangfrisch
	Technische Hochschule Lübeck, Belt Kiosk
Landtag Lounge	A24 - Arbeiten beim Land Schleswig-Holstein
	A23 - Landtag SH
Tech Corner	A13 - Hansestadt Lübeck Bereich Digitalisierung, Organisation und Strategie
	A3 - BKZ.SH, ZVO und Land SH
	A5 - Schleswig-Holstein Staatskanzlei
Cultur Cosmos	A35 - Lübecker Museen Kulturstiftung Hansestadt Lübeck
	A20 - BSR Cultural Pearls
	A30 - Willy Brandt Stiftung
	A7 - Ars Baltica
	Movement Family
European Forum	A 21 - Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz
	Gastro
	Sanitätsstation
Interreg-Infozone	A15- Freie und Hansestadt Hamburg
	A16- Interreg verbindet - Interreg skaber forbindelser
	A16- Interreg verbindet - Interreg skaber forbindelser
	A31 - Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
	A19 - Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUN)
	A12 - HanseBelt e.V.
	A8 - Europa-Union Schleswig-Holstein e.V. - Europa Direct
	A6 - Deutscher Amateur Radio Club DARC e.V.
Nordic Square	Gastro
	A34 - Konsularkorps Schleswig-Holstein
	A4 - CELF (Center for Erhvervsrettede uddannelse Lolland Falster)
	A25 - STRING Megaregion

HANSESTADT  
LÜBECK

# DIE LEGENDE



Handball Parcours A37 - Lübecker Nachrichten  
 A9 - Europakorridoren AB  
 A2 - BEF Germany e.V.  
 A36 - Offener Kanal Schleswig-Holstein  
 Gastro

Mobility Lounge A11 - Femern A/S  
 A40 -DEGES  
 DB  
 Gastro

Emergency Services Sanitätsstation  
 Feuerwehr

Youth Corner The Newport und Maden Folkemøde  
 A14 - oceanBASIS GmbH - AlgaeFood  
 A39 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT)  
 A26 - Aktionsfläche Technisches Zentrum Lübeck, Friedrich-List-Schule, Emil-Possehl-Schule und Seeland Business Academy

A32 - Freunde helfen! Konvoi gGmbH

A41 - Technische Hochschule Lübeck

A38 - IHK zu Lübeck

A22 - Musik- und Kunstschule Lübeck

A29 - watersportsLübeckerBucht GbR c/o BÖBS-WERFT GmbH

A18 - Verein Europaschulen SH e.V.

A42 - Bildungsregion Fehmarnbelt Days

Gastro

HANSESTADT  
**LÜBECK**

# KREATIVE BEGEGNUNGEN

## Friendship Kiosk:

Ein temporärer Begegnungsraum als „Fitnessstudio für Gemeinschaft“: Bei Kaffee, Spiel und Kreativität entstanden neue Freundschaften und lebendiger Austausch.

## DREAMmachine

Eine KI-Installation, die Zukunftsvisionen sichtbar machte – als Ausdruck von Innovation und Verbundenheit zwischen Deutschland und Dänemark.



HANSESTADT  
LÜBECK



# DAS BÜHNENPROGRAMM

MUSIK UND TALK VERBINDET

HANSESTADT  
**LÜBECK**

# DAS BÜHNENPROGRAMM

## MUSIK VERBINDET

### Baltic Beat Stage

Samstag:

Musikalische Eröffnung durch das Jugendsinfonieorchester

„Mehr Sportkooperationen – Lasst uns Grenzen überwinden“ (Talk)

MIU

„Feste Fehmarnbeltverbindung 2029: Bringt uns das mehr Dynamit?“ (Talk)

Brothers Moving

Max & Friends feat. Linda Andrews

Sonntag:

Musikalisches Frühshoppen mit der Bigband der Musikhochschule

„Grüne Transformation im Norden: Vorbild für andere?“ (Talk)

Björn Paulsen & Band

Jeden Tag Silvester

### New Belt Stage

Samstag:

Danish-German collaboration (Musik- und Kunstschule Lübeck und Lolland Music School)

Lolland Music School – Rainbow Gospel

Poetry Slam – Slam A Rama Lübeck

EuroKidz

Sonntag:

William Samgaard Knudsen

Jugendsinfonieorchester

„Jahr der Stimme 2025: Erhebt Eure Stimme für Demokratie und Miteinander!“ (Talk)

Grölgruppe

# DAS BÜHNENPROGRAMM

## MUSIK UND TALK VERBINDET

Samstag, 14:00, Baltic Beat Stage

**Mehr Sportkooperation – Lasst uns Grenzen überwinden**

Martin Murawski, Geschäftsführer Handball VfL Lübeck-Schwartau  
ab dem 1. Juli 2025

Sven Petersen, HSG Holsteinische Schweiz

Dänischer Vertreter Handball

Handballjugendliche der HSG Holsteinische Schweiz & aus  
Dänemark

Barbara Ostmeier, Präsidentin des Landessportverbands (LSV) oder  
LSV-Vorstandsmitglied Götz Bormann

**Moderation:**

Simone Mischke, Norddeutscher Rundfunk (NDR)

Michael Reiter, Danmarks Radio (DR)

Samstag, 17:00, Baltic Beat Stage

**Feste Fehmarnbeltquerung 2029: Bringt sie uns mehr  
„Danish Dynamite“?**

Jan Lindenau (Bürgermeister der Hansestadt Lübeck)

Holger Schou Rasmussen (Bürgermeister von Lolland)

Eka von Kalben (Mitglied des Schleswig-Holsteinischen  
Landtags, Mitglied des Europäischen Ausschusses der  
Regionen & der Parlamentarischen Ostseekonferenz)

Bernd Jorkisch (Honorarkonsul von Finnland,  
Ehrevorsitzender von Hansebelt e.V.)

# DAS BÜHNENPROGRAMM

## MUSIK UND TALK VERBINDET

Sonntag, 13:30, Baltic Beat Stage

**Grüne Transformation im Norden: Ein Vorbild für andere?**

Tobias Goldschmidt, Minister für Energiewende Schleswig-Holstein

Stefan Seidler, Mitglied des Deutschen Bundestages (SSW)

Christian Orsing, Bürgermeister von Helsingborg

Annette Lind, Dänische Generalkonsulin in Schleswig-Holstein

Anette Solli, Vorsitzende des Bezirksrats Akershus

Schüler:innen der Baltic Schule Lübeck (am Ende der Diskussionsrunde)

**Moderation:**

Simone Mischke, Norddeutscher Rundfunk (NDR)

Michael Reiter, Danmarks Radio (DR)

Sonntag, 15:00, New Belt Stage

**Jahr der Stimme 2025: Erhebt eure Stimme für Demokratie und Zusammenhalt!**

Dorit Stenke (Ministerin für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur Schleswig-Holstein)

Cathi Kietzer (ehemalige Vorsitzende der Stadtvertretung Kiel; Lokalpolitikerin mit dänischem Hintergrund)

Uta Röpcke (Parlamentarische Geschäftsführerin Die Grünen)

Harald Haugaard (dänischer Folk-Musiker)

Henning Schumann (Vorsitzender der Stadtvertretung Lübeck)

Timo Gaarz (Kreispräsident Ostholstein)

# DAS BÜHNENPROGRAMM

## MUSIK VERBINDET

Baltic Talk

**Samstag:**

Don't touch my Schengen - Die Jungen Europäischen Föderalisten (JEF) und der Ostseerat (CBSS)

Danks Centralbibliothek für Sydslesvig . Jens Henriksen

Innovationsmanagement im maritimen Erlebnisraum Lübecker Bucht –Prof. Dr. Michael Stuwe

Gemeinsam gesünder. Deutsch-dänische Zusammenarbeit in Gesundheitsprojekten

**Sonntag:**

Europa – Ein Projekt der jungen Generation?! - Verbandpolitischer Jugend SH

Diskussionsrunde mit Mitgliedern des Landtages Schleswig – Holstein

Thema Rechtspopulismus in Nordeuropa – FOR:N

Zukünftige Schienenkapazitäten: Güter- und Personenverkehr durch Dänemark ab 2030 – Europa Korridoren

43 von 100 in Zusammenstellung

Friendship Kiosk

**Sonntag:**

Tranzgruppe – Emil-von-Behring- Gymnasium



HANSESTADT  
LÜBECK

# DAS BÜHNENPROGRAMM

## MUSIK UND TALK VERBINDET

Vision Dome

**Samstag:**

Interaktive 360°-Erfahrung: Erkunde den Fehmarnbelt-Tunnel

Präsentation: Fehmarnbelt-Tunnel – Projektstand (Femern A/S)

Film: Die Eisenbahnverbindung von Lübeck nach Puttgarden (Deutsche Bahn)

Diskussion: Ostsee-Bilderreise – Jugend trifft Politik zwischen Deutschland und Dänemark • Europa-Union Schleswig-Holstein

Film: Eine sportliche Beltquerung: Mit dem SUP 22 Kilometer über die Ostsee, Dokumentarfilm „Fehmarn Bælt crossing“ (Bastian Grimm/Frithjof Blasch) Mit anschließendem Publikumsgespräch, OmU (Deutsch mit englischen Untertiteln – 38 Minuten)

**Sonntag:**

interaktive 360°-Erfahrung: Erkunde den Fehmarnbelt-Tunnel

Präsentation: Fehmarnbelt-Tunnel – Projektstand (Femern A/S)

Präsentation: Die Eisenbahnverbindung von Lübeck nach Puttgarden (Deutsche Bahn)

Film: Die Eisenbahnverbindung von Lübeck nach Puttgarden (Deutsche Bahn)

Vortrag: Die Planung der Fehmarnsundquerung mit der Methodik „Building Information Modeling“ • Deutsche Bahn

# GASTRONOMIE FÜR LEIB UND SEELE



HANSESTADT  
**LÜBECK**

# GASTRONOMIE

## FÜR LEIB UND SEELE

Ob herzhaft oder süß, klassisch oder modern – das gastronomische Angebot auf den Fehmarnbelt Days bot für jeden Geschmack etwas:

Dänisches Softeis, Hotdogs, Fischbrötchen, gebrannte Mandeln, vegane und vegetarische Speisen, eine große Bar sowie Kaffeestände sorgten für Genussmomente.

Besonderes Highlight war das dänische Food-Festival „Madens Folkemøde“: Hier traf norddeutsche Küche auf skandinavische Spezialitäten. Gemeinsam mit dem Lübecker Restaurant The Newport entstanden ein Signatur-Dish und -Drink, die deutsche und dänische Kulinarik vereinen.

Beim Live-Cooking mit Lisa Knittel (NDR) und Volker Fuhrwerk (NDR) konnten Besucherinnen und Besucher miterleben, wie aus frischen Zutaten echte Fehmarnbelt-Spezialitäten wurden.



# VISUALISIERUNG DER FESTEN FEHMARNBELTQUERUNG



# DAS PROJEKT

## VISUALISIERUNG DER FESTEN FEHMARNBELTQUERUNG

Auseinandersetzung mit der Festen Fehmarnbeltquerung war ein zentraler Bestandteil des Gesamtkonzepts der Fehmarnbelt Days.

Der Infinity Dome bildete dabei eine spektakuläre Bühne: Mit immersivem 360°-Material wurde den Besucher:innen das zentrale Verbindungselement der kommenden Jahrzehnte eindrucksvoll und informativ nähergebracht.

Der Dome war während des gesamten Veranstaltungszeitraums geöffnet und stets gut besucht.

Darüber hinaus griff das Festival auch die soziokulturelle Dimension der Fehmarnbelt-Region auf. Zahlreiche Aussteller:innen und Präsentationen luden zum Austausch ein und boten vielfältige Anknüpfungspunkte für Dialog, Vernetzung und Kooperation.



# IMPRESSIONEN

Über 25.000 Besucher:innen

Über 100 Programmpunkte

Über 500 Konferenz-Teilnehmer:innen

Über 500 Unterstützer:innen





# STIMMEN ZU DEN FEHMARNBELT DAYS 2025

Camilla Nordstrøm, Femern Belt Development: „Herzlichen Glückwunsch zu einem gelungenen Fehmarnbelt Days 25 – es war wirklich eine großartige Veranstaltung. Ein großes Kompliment für die Planung und Durchführung, das erfordert viel Überblick und starke Nerven :-). Ich hoffe, ihr habt viel Lob dafür bekommen!“

Martina Beutler, Hamburg Marketing: „Die Fehmarnbeltdays waren eine tolle – und so wichtige – Veranstaltung. Sie haben Lübeck als wunderbare Gastgeberin für alle Gäste aus Deutschland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland inszeniert. [...] Es war gut, dabei gewesen zu sein.“

Peter Talarek, Region Sjælland: „Ein großes Dankeschön an alle für ihren Beitrag zu einer erfolgreichen Veranstaltung bei den FBD2025. [...] Der Einsatz, der einen reibungslosen Ablauf und schließlich den Erfolg sichert, fällt oft nicht auf – es sei denn, niemand hätte ihn geleistet! Und erfolgreich war es.“

Robert Schmidt, Femern A/S: „Vor allem das Bürgerfest, organisiert von LTM, wurde mit so viel Liebe zum Detail durchgeführt, dass es das Besucherlebnis wirklich geprägt hat. [...] Das war ein großer Erfolg!“ „Die Fehmarnbelt Days boten eine einzigartige Plattform für Austausch und Kooperation – weit über Infrastrukturprojekte hinaus.“

Dorothee Schönfeldt, Femern Belt Development: „Vielen Dank für Eure großartige Unterstützung (...) – Unsere Musiker\*innen hatten einen fantastischen Tag in Lübeck. Alles lief reibungslos, und wir sind Euch sehr dankbar. Ihr habt einen super Job gemacht!“

Anja Reins, Besucherin aus Lübeck: „Es war ein tolles Bürgerfest mit vielen Informationen und interessanten Gesprächen. [...] Man hat sich als Bürger 'abgeholt' gefühlt. [...] Das nenne ich gelebte Demokratie.“

# DIE KONFERENZ

52 von 100 in Zusammenstellung

MUSIK- UND  
KONGRESSHALLE

HANSESTADT  
LÜBECK

# DIE KONFERENZ

## IMPULSE FÜR EUROPÄISCHE ZUSAMMENARBEIT

Mit über 500 Teilnehmer:innen aus Deutschland, Dänemark, Schweden, Norwegen und weiteren Ländern war die Fachkonferenz der Fehmarnbelt Days 2025 ein voller Erfolg.

Die Veranstaltung bot Raum für zukunftsweisende Diskussionen über grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Sicherheit, Resilienz, Demokratie und Freiheit.

Politische Vertreter:innen, darunter Schleswig-Holsteins Landwirtschafts- und Europaminister Werner Schwarz, Umweltminister und stellvertretender Ministerpräsident Tobias Goldschmidt sowie die schwedische Botschafterin in Berlin Veronika Wand-Danielsson, warben eindringlich für mehr Zusammenhalt in Europa und stärkere Kooperation westlicher Demokratien.

Der entstehende Fehmarnbelt-Korridor wurde als Symbol für ein vereintes Europa gewürdigt – als Verbindung von Menschen, Regionen und Ideen. Die Konferenz zeigte: In einer sich wandelnden Welt braucht es engagierte Netzwerke, um den europäischen Zusammenhalt zu stärken.

2027 wird Helsingborg, Schweden, Gastgeberin der nächsten Fehmarnbelt Days sein.



# DIE KONFERENZ

## EINDRÜCKE UND RESÜMEE

Das Konferenzprogramm der Fehmarnbelt Days verzeichnete 546 Anmeldungen, von denen 451 Teilnehmer:innen vor Ort eincheckten.

Das internationale Publikum setzte sich zu 64 % aus Deutschland und zu 36 % aus Skandinavien sowie weiteren Ländern zusammen.

An eine stimmungsvolle Eröffnung am Sonntag – als Brücke zwischen Festival und Konferenz – schloss sich ein 1½-tägiges Fachprogramm mit Festival-Charakter an.

Der Montag stand ganz im Zeichen des fachlichen Austauschs mit Keynotes, Panels und insgesamt 13 Fach-Sessions zu grenzüberschreitenden Themen.





55 von 100 in Zusammenstellung



# DIE KONFERENZ

## LESSONS LEARNED

Neues Format aus Festival und Konferenz erwies sich als voller Erfolg:

Es sprach ein breites Publikum an und sorgte für die höchsten Besucherzahlen seit den ersten Fehmarnbelt Days im Jahr 2012.

Die Verbindung beider Formate hat sich bewährt und sollte auch zukünftig weiter gemeinsam gedacht werden.

Die Fehmarnbelt Days zeigen eindrucksvoll, wie die Region eine Plattform für grenzüberschreitenden Austausch „von der Region für die Region“ schaffen kann.

Die Wahl von Englisch als Konferenzsprache wurde vom internationalen Publikum gut angenommen.



Thank you!



57 von 100 in Zusammenstellung



SEE YOU  
WIR SEHEN UNS  
VI SES

2027

IN HELSINGBORG, SWEDEN

FEHMARNBELT  
DAYS 2025 14-16  
JUNE  
LÜBECK



► **Nr. VO/2025/14475**  
öffentlich

Lübeck, 08.08.2025

## Antwort -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**  
2.830 - Kurbetrieb Travemünde  
4.491 - Archäologie und Denkmalpflege

**Bearbeitung:** Ingrid Sudhoff (E-Mail: [ingrid.sudhoff@luebeck.de](mailto:ingrid.sudhoff@luebeck.de) Telefon: 122 - 7155)

## Antwort auf die mdl. Anfrage des AM Simon: Archäologische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erschließung von Gewerbegebieten

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.09.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Herr Simon hat in der 16. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" unter TOP 3.1.1. folgende mündliche Anfrage gestellt:

*Herr Simon bittet zu archäologischen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erschließung von Gewerbegebieten um folgende Auskünfte:*

1. *Welcher finanzielle Aufwand ist bisher für archäologische Untersuchungen im Zusammenhang mit der Erschließung des Gewerbegebietes Semiramis 1 entstanden, welcher zusätzliche Aufwand und welcher Aufwand insgesamt wird bis zur vollständigen Erschließung erwartet? Bitte Angaben zu bisherigem und erwartetem Aufwand gesamt in absoluten Beträgen sowie als Aufwand je Hektar.*
2. *Welcher vergleichbare Aufwand ist im Zusammenhang mit der Erschließung der Gewerbeflächen an der Baltischen Allee angefallen (absolut und je Hektar)?*
3. *Was sind die rechtlichen Grundlagen für die archäologischen Maßnahmen?*
4. *Gibt es bei der Festlegung des Umfangs der Maßnahmen Gestaltungs- oder Ermessensspielräume, z. B. über „Muss-, Soll- oder Kann-Regelungen“? Ggf. bitte erläutern.*
5. *Betreiben andere Oberzentren in S-H einen vergleichbaren archäologischen Aufwand bei der Erschließung von Gewerbeflächen oder gibt es Aufwandsbegrenzungen? (z. B. Stichprobenuntersuchungen auf Verdachtsflächen? Wie sind diese definiert worden?)*

### **Antwort:**

**Frage 1:**

Welcher finanzielle Aufwand ist bisher für archäologische Untersuchungen im Zusammenhang mit der Erschließung des Gewerbegebietes Semiramis 1 entstanden, welcher zusätzliche Aufwand und welcher Aufwand insgesamt wird bis zur vollständigen Erschließung erwartet? Bitte Angaben zu bisherigem und erwartetem Aufwand gesamt in absoluten Beträgen sowie als Aufwand je Hektar.

**Antwort:**

Kosten für die Vor- und Hauptuntersuchungen:

Kosten bisher	Stand 31.07.2025	2,67 Mio. €
Kosten kalkuliert	08/2025 bis 12/2026	ca. 1,6 Mio. €
Kosten gesamt		4,2 Mio. €

Davon der Aufwand je Hektar:

Kosten Voruntersuchung	ca. 4.000 €	ca. 30 ha
Kosten Hauptuntersuchung	ca. 165.000 €	ca. 25 ha

Diese Kosten beziehen sich nur auf die Personalkosten inkl. Arbeitsmaterialien, Dokumentationstechnik, Grabungslogistik, etc.

Kosten für den Tiefbau (Bagger), Infrastruktur (Containergestellung, Toiletten etc.) wurden direkt von der KWL beauftragt und sind in dieser Aufstellung nicht enthalten.

**Frage 2:**

Welcher vergleichbare Aufwand ist im Zusammenhang mit der Erschließung der Gewerbeflächen an der Baltischen Allee angefallen (absolut und je Hektar)?

**Antwort:**

Direkt vergleichbar ist hier nur die Untersuchung der Fläche Dorpatstraße 5-11. Aller vorherigen Erschließungen unterlagen noch dem alten Denkmalschutzgesetz.

**Gewerbegebiet Genin-Süd/ Dorpatstraße 5-11**

Durchgeführt von 09/2022 bis 04/2023 (4,5 Monate Geländetätigkeit und ca. 2 Monate Nachbereitung), untersuchte Fläche ca. 2,6 ha

1. Voruntersuchung erfolgt durch Personal der HL (nicht in Rechnung gestellt)
2. Kosten für Hauptuntersuchung gesamt: 100.516,40 € netto
3. Aufwand je ha: 38.660 € Kosten (Zusammenstellung wie oben)

Begründung für die abweichenden Kosten: Entfernung zwischen Grabungscamp und Grabungsfläche wesentlich geringer, weniger Befunde und Funde, daher kleineres Grabungsteam. Also auch insofern nicht miteinander vergleichbar.

Zum Vergleich: eine komplexe Stadtkerngrabung (Gründungsviertel Lübeck) verursachte Kosten (Personalkosten) von ca. 6 Mio. € bei einer Größe vom ca. 9.000 m<sup>2</sup> (0,9 ha).

**Frage 3:**

Was sind die rechtlichen Grundlagen für die archäologischen Maßnahmen?

**Antwort:**

Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG S-H) in der Fassung vom 31.12.2014:

- **§ 12 (2) DSchG S-H:** Genehmigungspflicht bei Eingriff in ein vorhandenes oder zu vermutendes Kulturdenkmal, zu beachten hierbei auch §12 (2) 6

- **§ 14 DSchG S-H:** Kostenpflicht bei Eingriffen (Veranlasserprinzip)

#### **Frage 4:**

*Gibt es bei der Festlegung des Umfangs der Maßnahmen Gestaltungs- oder Ermessensspielräume, z. B. über „Muss-, Soll- oder Kann-Regelungen“? Ggf. bitte erläutern.*

#### **Antwort:**

Grundsätzlich sind die Denkmalschutzbehörden gesetzlich zum Schutz, der Erhaltung und der Pflege der kulturellen Lebensgrundlagen verantwortlich (§ 1 DSchG S-H): *„Mit diesen Kulturgütern ist im Rahmen einer nachhaltigen Ressourcennutzung schonend und werterhaltend umzugehen.“* Kann ein Kulturdenkmal vor Ort nicht erhalten bleiben, ist es durch Schutzmaßnahmen (konservatorische Überdeckung), eine Ausgrabung oder eine Translozierung an einen anderen Ort für die Nachwelt zu erhalten. Im Falle archäologischer Kulturdenkmale ist in der Praxis die Ausgrabung das letzte Mittel, um einer Zerstörung entgegenzuwirken. Dabei werden Kulturdenkmale aus dem Bodenarchiv in andere Archive (Ortsaktenarchiv und Sammlungsbestände) überführt und so gesichert. Da jede Ausgrabung einer Zerstörung gleichkommt, ist entsprechend sorgfältig freizulegen, zu bergen und zu dokumentieren. *„Es ist Aufgabe von Denkmalschutz und Denkmalpflege, Denkmale nach Maßgabe dieses Gesetzes zu erfassen, wissenschaftlich zu erforschen und zu dokumentieren und das Wissen über Denkmale zu verbreiten.“* (§ 1 (2) DSchG S-H). Wenn es möglich ist, kann ein Vorhabenträger/Planer aufgrund eines vorhandenen Kulturdenkmals auch Flächen aus der Bebauung ausnehmen, das Vorhaben anders planen bzw. auch ganz davon Abstand nehmen. Eine Einschränkung der archäologischen Arbeiten auf ein Mindestmaß bedeutet immer Verlust von Kulturdenkmälern bzw. der Kenntnisse darüber und Verlust von beweglichen Kulturdenkmälern in Form von Funden.

#### **Frage 5:**

*Betreiben andere Oberzentren in S-H einen vergleichbaren archäologischen Aufwand bei der Erschließung von Gewerbeflächen oder gibt es Aufwandsbegrenzungen? (z. B. Stichprobenuntersuchungen auf Verdachtsflächen? Wie sind diese definiert worden?)*

#### **Antwort:**

Grundsätzlich ja. In Schleswig-Holstein (außerhalb Lübecks) sind diese Verfahren schon seit Jahrzehnten, mindestens aber seit Novellierung des Denkmalschutzgesetzes S-H im Jahre 2014 gängige Praxis des Archäologischen Landesamtes Schleswig-Holstein (ALSH) und Hauptbestandteil der bodendenkmalpflegerischen Arbeit. Essentiell notwendige Grundlage für die Bewertung und Einschätzung von Umfang und Notwendigkeit archäologischer Maßnahmen ist die archäologische Landesaufnahme, die aufgrund der personellen Ausstattung der archäologischen Landesämter jedoch nicht im erforderlichen Maß geleistet werden kann und von der öffentlichen Hand getragen wird.

Durch die Einführung des § 14 DSchG S-H wurde 2014 ein Werkzeug geschaffen, um der massiven Zerstörung von Kulturdenkmälern (vor allem bisher unbekanntem) durch Bau- und Erschließungsmaßnahmen entgegenzuwirken und zu verhindern, dass während eines Bauprozesses durch Baustopps oder Baubehinderung aufgrund angetroffener archäologischer Kulturdenkmale die Baukosten explosionsartig ansteigen. Betrachtet man die archäologische Karte der Hansestadt Lübeck, in der die bekannten Fundstellen und eingetragenen Bodendenkmale aufgezeichnet sind, ist zu konstatieren, dass bei der Erschließung vieler Gewerbe- und Wohngebiete in der Vergangenheit eine große Anzahl an Kulturdenkmälern ohne archäologische Erfassung und Dokumentation verloren gegangen ist.

#### **Vergleichbare Vorhaben außerhalb der Hansestadt Lübeck in Schleswig-Holstein:**

In vom ALSH ausgewiesenen archäologischen Interessensgebieten (Hansestadt Lübeck: Verdachtsflächen) werden bei größeren Bauvorhaben in der Regel im Vorfeld Fachgutachten mit Begehungen und nichtinvasiven Prospektionsmaßnahmen (zur Sachstandsermittlung und Priorisierung von Verdachtsflächen), Voruntersuchungen (zur Konkretisierung der not-

wendigen Hauptuntersuchungen) und Hauptuntersuchungen (Ausgrabungen) gefordert und durchgeführt.

Als Semiramis vergleichbare Beispiele zu nennen wären etwa:

- Fehmarnbeltquerung (4,5 Mio. €, lineares Vorhaben, daher keine Flächenangaben möglich),
- Batteriefabrik Northvolt Heide/Lohe-Rickelshof (10 ha archäologische Maßnahmen/unklar, ob sowohl Vor- als auch Hauptuntersuchungen, Dauer 15 Monate, nach Angaben von Northvolt 3 Mio. €),
- Gemeinde Ladelund Baugebiet (2,8 ha, nach Angaben der Gemeinde 500.000 €).<sup>1</sup>

Zur Ergänzung sei noch erwähnt, dass das Veranlasserprinzip in anderen Bundesländern teilweise schon seit den 1980er bzw. 1990er Jahren angewandt wird.

<sup>1</sup> Jörn Zahlmann: „Kostenfalle Archäologie: Das teure Erbe von Ladelund“ unter <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Kostenfalle-Archaeologie-Das-teure-Erbe-von-Ladelund,ladelund200.html> (abgerufen am 08.08.2025) sowie ergänzt um Angaben des ALSH

*Belastbare Zahlen müssten bei den Vorhabenträgern ermittelt werden.*

**Anlagen:**

Keine

Senatorin Monika Frank



► Nr. VO/2025/14352  
öffentlich

Lübeck, 19.06.2025

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Alexander Stäwen (E-Mail: alexander.staewen@luebeck.de Telefon: 122 - 6167)

## Grobkonzept für den ÖPNV in der Nachtverkehrszeit

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.06.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.09.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### Anlass:

Die Vorlage zum 5. RNVP (VO/2024/13416 inkl. des Ergänzungsantrags VO/2024/13416-01) wurde am 28.11.2024 beschlossen. Gemäß Beschlusspunkt 3 ist „ein Konzept für die Bedienung in der Nachtverkehrszeit zu erstellen, welches sich z. B. am Schichtbetrieb in den Gewerbegebieten orientiert“. Dieses Konzept ist notwendig, da der 5. RNVP für die Bedienung in der Nachtverkehrszeit Mindeststandards vorgibt, aber keine Systementscheidung zwischen flexiblen Bedienformen und einem Nachtbusnetz trifft.

In diesem Bericht werden die Vorgaben des 5. RNVP im Sinne eines Grobkonzepts konkretisiert und vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage abgewogen.

### Bericht:

Der RNVP setzt folgende Mindestbedienstandards für die Nachtverkehrszeit: In der Nachtverkehrszeit (samstags und sonntags von 1 Uhr bis 5 Uhr) ist ein Angebot nur in zentralen Gebieten (Altstadtinsel) sowie hoch und mittel verdichteten Wohn- und Mischgebieten vorgesehen. Es ist dabei freigestellt, ob dieses als Linienverkehr oder flexible Bedienform erbracht wird. Bei Linienverkehren ist dabei in zentralen Gebieten und hochverdichteten Quartieren ein 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Für den Verkehr in den Nächten unter der Woche (Sonntag auf Montag bis Donnerstag auf Freitag) setzt der 5. RNVP keine Mindeststandards.

## Frühere Nachtverkehrsangebote

### Lübecker Frauen-Nachttaxi (1992 – 1994)

Im Sommer 1992 startete in Lübeck das Modell „Frauen-Nachttaxi“, das für zwei Jahre erprobt werden sollte. Bereits 1989 hatte das Frauenbüro von der Bürgerschaft den Auftrag erhalten, hierfür konkrete Pläne zu erarbeiten. Ein erster Probelauf zeigte die große Nachfrage. Das Ziel des „Frauen-Nachttaxis“ bestand darin, den Frauen nachts auf dem Weg nach Hause, egal ob von der Spätschicht, dem Theater- oder Disco-Besuch eine bezahlbare gewisse Sicherheit zu bieten. Das Angebot richtete sich insbesondere an junge Mädchen, Seniorinnen oder Frauen in Schichtarbeit. Damit das vergünstigte nächtliche Fahrangebot von Tür zu Tür möglichst vielen Lübeckerinnen zugutekommen konnte und um den städtischen Zuschuss gering zu halten, sah das Lübecker Modell bereits 1992 Sammelfahrten vor.

Aus der Sicht des damaligen Frauenbüros sei es dem Sicherheitsgefühl von Frauen besonders dienlich, wenn Frauen ausschließlich von Taxifahrerinnen chauffiert würden. Deshalb führen in Lübeck zwei Jahre lang acht Frauen, die von einem Kleinunternehmer eingestellt worden waren, mit finanzieller Unterstützung der Stadt das Lübecker Nachttaxi im Schichtdienst. Das Modell wurde durch das „ASTi-Nacht-Taxi“ ersetzt.

### ASTi (1994 – 2007)

„ASTi“ als Kurzwort steht für „Anruf-Sammeltaxi“ und ist ein Sammelbegriff für verschiedene Verkehrsformen des Bedarfsverkehrs (Fahrt nur auf Voranmeldung), die mit kleineren Fahrzeugen gefahren werden. Im Verkehrsnetz von SWL Mobil gibt es im aktuellen Fahrplan noch zwei „ASTi“-Verbindungen, nämlich auf der Linie 1 im Binnenverkehr von Bad Schwartau sowie auf der Linie 35 zwischen Teutendorfer Weg und Teutendorf in Travemünde.

In der Vergangenheit setzte SWL Mobil (bzw. damals der Stadtverkehr Lübeck) umfangreicher auf „ASTi“-Fahrten. Im Jahresfahrplan 2000 gab es drei verschiedene „ASTi“-Konzeptionen:

- „ASTi“ im Abendverkehr
- „ASTi-Veranstaltungs-Taxi“
- „ASTi-Nachttaxi“

### ASTi im Abendverkehr

Im Abendverkehr (ca. zwischen 21 Uhr und 1 Uhr) wurden auf einigen Linienabschnitten im Stadtrandbereich keine Busse eingesetzt, z. B. in Richtung Blankensee, Groß Steinrade, Krummesse oder Moorgarten. Die regulären Buslinien sind bis zu bestimmten Verknüpfungshaltestellen gefahren, ab dort musste dann in ein vorher bestelltes „ASTi“ umgestiegen werden. Diese Fahrten (dann z. B. von Oberbüssauer Weg bis Moorgarten) fuhren nach festem Fahrplan und auf bestimmte Zu- und Abbringerfahrten. Es kam der reguläre ÖPNV-Tarif zum Einsatz.

Diese Fahrten wurden im Laufe der Jahre stetig reduziert, indem die regulären Buslinien dann bis zu den Endpunkten verlängert wurden.

### ASTi-Veranstaltungs-Taxi

Das „ASTi-Veranstaltungs-Taxi“ war als Produkt für Besuchende der MuK und des Stadttheaters gedacht. Fahrgäste konnten sich vor Beginn der Veranstaltungen an der Garderobe für die Rückfahrten anmelden, die dann nach Veranstaltungsende durchgeführt wurden. Es galt der gleiche Sondertarif wie beim „ASTi-Nachttaxi“.

### ASTI-Nachttaxi

Das „ASTi-Nachttaxi“ ergänzte das Angebot in der Nachtverkehrszeit. An insgesamt 12 Haltestellen im Stadtgebiet waren Abfahrten möglich, vor allem in der Innenstadt und damaligen Schwerpunkten im Freizeitverkehr (Discotheken). Das „ASTi-Nachttaxi“ wurde 1994 eingeführt; bis 2003 wurden halbstündliche Abfahrten angeboten, danach stündliche Abfahrten um 1 Uhr, 2 Uhr und 3 Uhr. Die Abfahrten mussten jeweils eine halbe Stunde vorher telefonisch angemeldet werden.

Die Fahrten wurden von Taxis erbracht, wobei verschiedene Fahrtwünsche in einer Fahrt gebündelt wurden. Die Abfahrten konnten sich also auch leicht verschieben. Es kam ein Sondertarif mit relativ hohen Komfortzuschlägen zum Einsatz, wobei Fahrgäste mit Zeitkarten vergünstigt fahren.

Als Ziele waren neben dem generellen Bediengebiet des Stadtverkehrs auch benachbarte Gemeinden im Amt Nordstornarn sowie die Gemeinde Ratekau möglich, nachdem mit den dortigen ÖPNV-Aufgabenträgern entsprechende Vereinbarungen geschlossen worden waren.

Die Nachfrage nach dem „ASTi-Nachttaxi“ war gering. Im Jahr 2006 wurden insgesamt 3900 Fahrgäste befördert. Zum Vergleich: Im „Lümo“-System wurden 2024 über 41.000 Fahrgäste befördert. Es entstanden jährliche Gesamtkosten von ca. 50.000 EUR sowie, abzüglich der Einnahmen, eine jährliche Deckungslücke von zuletzt ca. 34.000 EUR. Diese Kosten wollte der Stadtverkehr nicht mehr tragen und auch die Hansestadt Lübeck lehnte eine Kostenübernahme ab, da zum damaligen Zeitpunkt keine Notwendigkeit für ein Nachtverkehrsangebot aus dem RNVP abgeleitet werden konnte. Dementsprechend wurde das „ASTi-Nachttaxi“ im Jahr 2007 eingestellt.

### Nachtbus (2000-2001)

Auf längeres Drängen des Unabhängigen Lübecker Jugendrates hat die Bürgerschaft am 02.09.1999 beschlossen, ab dem 01.06.2000 das bereits bestehende „ASTi-Nachttaxi“ ergänzende Nachtbusnetz zu etablieren – zunächst für einen Probezeitraum von einem Jahr. Hierfür wurden Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 DM bereitgestellt, die das vom Stadtverkehr Lübeck prognostizierte Betriebskostendefizit von 350.000 DM/Jahr sowie Marketingkosten in Höhe von 110.000 DM abdeckten.

Die Konzeption des damaligen Nachtbusnetzes sah eine flächendeckende Bedienung der Hansestadt Lübeck vor. Es wurden insgesamt neun Nachtbuslinien geschaffen, die in den Wochenendnächten stündlich verkehrten. Die Linien waren am ZOB/Hauptbahnhof untereinander in Sternfahrten verknüpft – analog zum heutigen Abendverkehr. Es galt ein Sondertarif.

Die Linienführungen orientierten sich an den Tageslinien, waren aber auch auf die Anbindung größerer Discotheken ausgerichtet.

Die prognostizierten Fahrgastzahlen von 75.000 Fahrgästen/Jahr (bzw. 6.250 Fahrgäste/Monat), auf denen die Kostenkalkulation beruhte, wurden innerhalb des Projektzeitraums nicht erreicht und lagen ca. sieben Monate nach Einführung bei ca. 3.900 Fahrgästen/Monat. Diese Zahl ist grundsätzlich nicht überraschend, da neue ÖPNV-Angebote häufig eine gewisse Zeit benötigen, um die prognostizierten Fahrgastzahlen zu erreichen.

Der Stadtverkehr Lübeck schlug daher eine Verlängerung des Projektzeitraums auf zwei Jahre vor, die allerdings seitens der Bürgerschaft nicht mitgetragen wurde. Auch in einem reduzierten Netz (Zusammenlegung der besonders nachfragestarken Linien N17 und N31 mit dem Linienverlauf Pansdorf – Bad Schwartau – Stockelsdorf – ZOB – Kücknitz – Trave-  
münde) wäre immer noch ein Betriebskostendefizit von ca. 160.000 DM entstanden. Das Nachtbusnetz wurde dementsprechend zum Fahrplanwechsel am 10.06.2001 wieder eingestellt.

## Status Quo

Der vom Land Schleswig-Holstein verantwortete und von der NAH.SH organisierte Regionalzugverkehr wurde in den vergangenen Jahren deutlich in die Nacht ausgeweitet, auch unter der Woche (Ankünfte aus fast allen Richtungen zu den Knoten 1:00 Uhr und 2:00 Uhr). In Wochenendnächten wird die Strecke nach Hamburg Hbf. durchgängig bedient. Zwar wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 seitens des Landes einzelne späte Zugfahrten wieder abbestellt, allerdings profitiert Lübeck davon, dass es ein betrieblicher Ausgangspunkt für die meisten hier haltenden Zuglinien ist.

Mit den Ausweitungen wurden auch die späten Ankünfte und Abfahrten in den landesweiten Taktfahrplan integriert, sodass alle Linien – bis auf die RB84 aus Kiel – zum sogenannten Nullknoten jeweils zur vollen Stunde ankommen und abfahren.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wurde der Busverkehr am Abend durch die Wiedereinführung von „Sternfahrten“ neu aufgestellt und auf vielen Relationen ausgeweitet. Das zentrale Element sind Rundumanschlüsse am ZOB/Hauptbahnhof zur vollen und halben Stunde, die auch mit dem Bahnverkehr verknüpft sind. Diese Angebotsstruktur mit den „Sternfahrten“ wird täglich zwischen 21:00 Uhr und der letzten Abfahrt ab ZOB/Hauptbahnhof gegen 0:30 Uhr gefahren.

Auch nach der Betriebspause ist der Busverkehr im Frühverkehr in „Sternfahrten“ organisiert, wobei montags bis freitags die ersten Ankunfts- und Abfahrtszeiten für die Rundumanschlüsse am ZOB/Hauptbahnhof um 3:50 Uhr sowie 4:20 Uhr liegen, samstags um 4:50 Uhr und sonntags gegen 5:30 Uhr. Damit ist die Betriebspause relativ kurz, allerdings ist Lübeck dennoch die größte Stadt in Deutschland ohne durchgehenden Bus-, Straßenbahn- oder U-Bahn-Verkehr, zumindest am Wochenende. Diverse ankommende und abfahrende Regionalzüge haben keine Zu- und Abbringerfahrten im Busverkehr. Für viele Bevölkerungsgruppen stellt ein Nachtverkehr oft auch mehr als nur einen Komfortgewinn dar. Beschäftigte im Schichtdienst profitieren im Alltag davon. Auch stellt der Nachtverkehr einen Zugewinn im Sicherheitsempfinden dar, wenn man nachts in der Stadt mobil sein möchte/muss.

Im Abendverkehr besteht eine hohe Nachfrage: An einem Samstagabend befördern 44 Busse durchschnittlich 5.219 Fahrgäste. Die Fahrgastzahlen sind seit Einführung der Sternfahrten im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit um ca. 25% gestiegen.

Neben dem Busverkehr wird von SWL Mobil der On-Demand-Verkehr „Lümo“ betrieben, der im Rahmen eines Forschungsprojekts noch bis zum 30. Juni 2026 finanziert wird und als sogenannter Linienbedarfsverkehr<sup>1</sup> nach § 44 PBefG genehmigt ist. „Lümo“ bietet in einem beschränkten Bedienegebiet flexible Fahrtmöglichkeiten täglich zwischen 20:00 Uhr und 1:00 Uhr, in den Wochenendnächten bis 4:00 Uhr. Fahrgäste können hier telefonisch oder per App ihren Fahrtwunsch abgeben. Das Hintergrundsystem verarbeitet die Fahrtwünsche und bündelt verschiedene Fahrgäste in einer Fahrt (Ridepooling). Es kommen kleinere Fahrzeuge zum Einsatz, die nicht nur an Bushaltestellen halten, sondern auch an vielen zusätzlichen „virtuellen Haltestellen“, die das Haltestellennetz verdichten. Virtuelle Haltestellen sind nicht baulich vorhanden oder vor Ort besonders markiert, sondern werden nur in der App angezeigt.

Im Jahr 2024 wurden von den max. sieben eingesetzten „Lümo“-Fahrzeugen insgesamt 41.342 Fahrgäste befördert, wobei maximal 310 Fahrgäste/Nacht unterwegs waren. Ca. 24.000 Kund:innen sind registriert, wobei pro Monat durchschnittlich 700 Kund:innen neu hinzukommen.

Die Nachfrage nach „Lümo“-Fahrten ist besonders am Wochenende deutlich höher als die zur Verfügung stehende Kapazität, so dass viele Fahrtenanfragen vom System abgelehnt werden. Dies kann auch bei Nachfragespitzen wie den gebündelten Zugankünften und -ab-

<sup>1</sup> Dieser Begriff wird im Folgenden einheitlich benutzt, um On-Demand-Verkehre wie „Lümo“ zu beschreiben.

fahrten zur vollen Stunde problematisch sein, da bei Systemüberlastung somit Kund:innen im schlimmsten Fall faktisch gar kein anschließendes ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht.

Die Begleitforschung zum Projekt „in2Lübeck“ zeigt, dass „Lümo“ von den Fahrgästen in einigen Punkten als deutlich attraktiver als das Busangebot bewertet wird, insbesondere in Bezug auf subjektive Sicherheit, flexible Fahrtmöglichkeiten und kurze Wege. Dies wird z. B. auch durch die o. g. virtuellen Haltestellen erreicht.

Ein Nachteil am „Lümo“ ist die bisher nicht gegebene Integration von Linienbedarfsverkehren in herkömmliche Fahrplan-/Routenauskünfte, z. B. Google Maps, DB Navigator oder die NAH.SH-App. Die „Lümo“-App bietet zwar schon heute eine multimodale Verbindungsauskunft mit Bussen, Bahnen und Linienbedarfsverkehren, allerdings haben Ortsfremde oder bisherige Nicht-Nutzer diese App im Regelfall nicht installiert. Die systembedingten Zugangshürden (z. B. Buchungszwang per App oder Telefon) können für manche Fahrgäste abschreckend wirken.

Das „Lümo“-Angebot ist zudem nicht eigenwirtschaftlich darstellbar und damit ohne Zuschüsse der Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger nicht möglich. Erneute bzw. anschließende Fördermöglichkeiten, z. B. des Landes Schleswig-Holstein oder des Bundes, sind nicht abzusehen. Mit Blick auf die Wirksamkeit von On-Demand-Verkehren insgesamt ist zudem festzustellen, dass diese bislang in der Praxis mit hohen Kosten pro Fahrgast ökonomisch vergleichsweise ineffizient sind. Trotz anfänglich hoher Erwartungen und technischer Potenziale sind zahlreiche Projekte bundesweit mittlerweile nach Auslaufen von Förderungen wieder eingestellt worden – meist aufgrund von Problemen mit der Skalierbarkeit (reale Fahrtenverfügbarkeit für den Fahrgast) und extrem hohen Betriebskosten pro Personenkilometer.

### **Grobkonzept für den Nachtverkehr**

Zur Befriedigung der Mindeststandards des 5. RNVP wurden zwei Konzepte herangezogen, nämlich eine Bedienung nur mit Linienbedarfsverkehren sowie eine Bedienung nur mit Nachtbuslinien. Unterstellt wurde dabei ein Betrieb an allen Wochentagen, um auch den im RNVP-Beschluss genannten Bedürfnissen in den Gewerbegebieten gerecht zu werden.

Das Konzept für einen reinen Linienbedarfsverkehr sieht eine Verstärkung des bestehenden Angebots sowie eine Ausweitung auf das gesamte (besiedelte) Lübecker Stadtgebiet vor. Täglich werden die Bedienzeiten von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr abgedeckt. An den nachfragestarken Wochenendnächten kommen bis zu 30 Fahrzeuge zum Einsatz, unter der Woche bis zu 20 Fahrzeuge.

Aufgrund der Erweiterung der Bedienzeiten, der Erhöhung der Fahrzeuganzahl sowie der Erweiterung des Bediengebiets betragen die Betriebskosten dieses Konzepts etwa 4 – 5 Millionen EUR/Jahr.

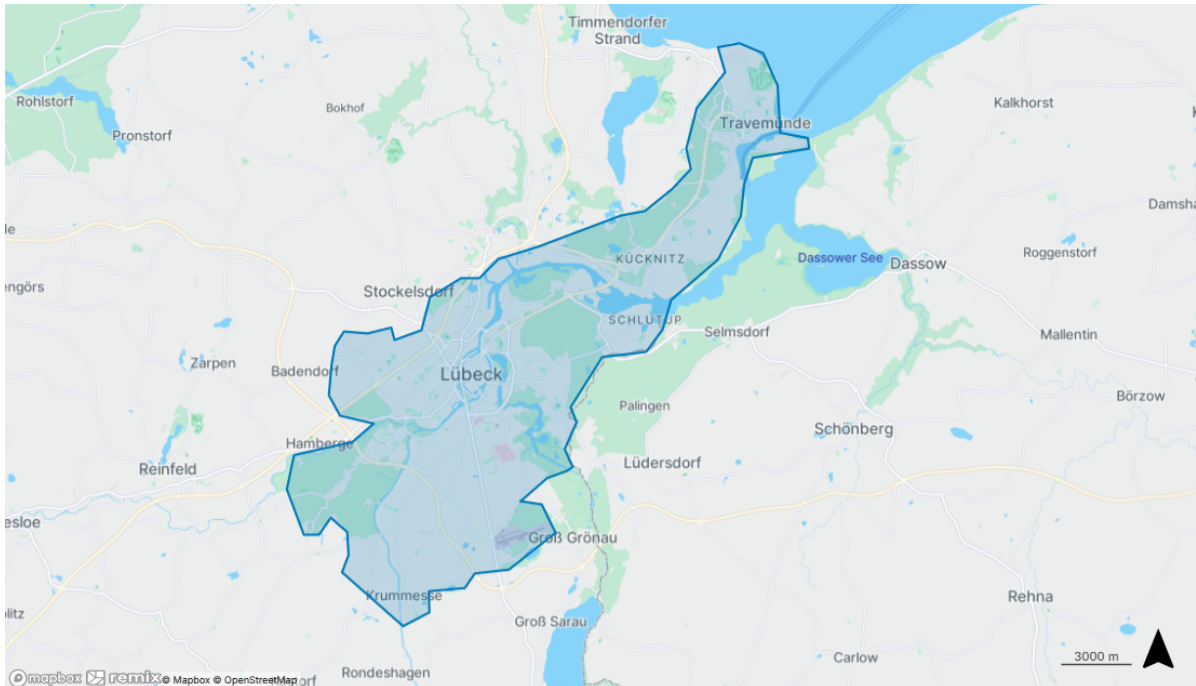


Abbildung 1: Bediengebiet bei vollständiger Erschließung mit Linienbedarfsverkehr

Das Konzept für die Nachtbuslinien sieht eine Fortführung des bisherigen Abendverkehrs (zumindest der Linienabschnitte auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck) vor. Die Außenbereiche werden durch Linien im 60-Minuten-Takt erschlossen, die sich dann auf den Hauptachsen zu einem 30-Minuten-Takt überlagern.

Die „Sternfahrten“ werden bis zum Beginn des Tagesverkehrs des darauffolgenden Tages fortgesetzt. Montags bis freitags erfolgt die letzte „Nachtbus-Sternfahrt“ demnach um 3:30 Uhr, samstags um 4:30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen um 5:00 Uhr.

Das entstehende Netz hat eine gute Netzabdeckung und erfüllt die Erschließungsvorgaben des 5. RNVP. Allerdings entstehen ebenfalls hohe Betriebskosten in Höhe von ca. 4,8 Millionen EUR/Jahr.

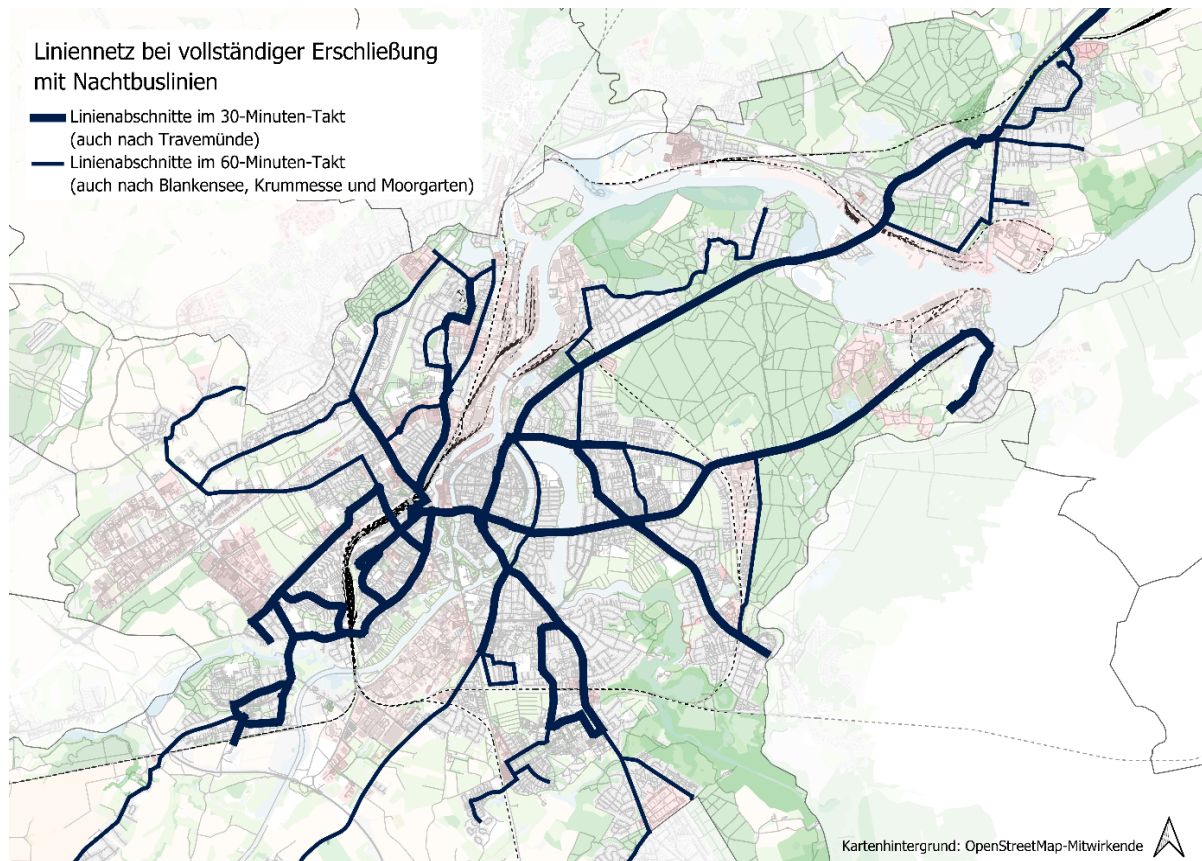


Abbildung 2: Liniennetz bei vollständiger Erschließung mit Nachtbuslinien

Beide Varianten sind zur Erfüllung der RNVP-Standards mit sehr hohen Kosten verbunden. Beim Liniennetzverkehr entstehen die Kosten vor allem aus der hohen Fahrzeugmehrung. Die zusätzlichen Fahrzeuge sind notwendig, um die langen Strecken in die äußeren Stadtteile (z. B. Krummesse, Schlutup, Travemünde) zu bedienen, ohne die Angebotsqualität für alle Fahrgäste erheblich einzuschränken. Hintergrund ist hier, dass Fahrzeuge für einzelne Fahrten dorthin deutlich länger gebunden sind und ein geringeres Fahrtbündelungspotenzial besteht.

Eine Reduzierung der Fahrzeuganzahl und damit der Kosten müsste demnach auch mit einer Reduzierung des Bedienegebiets einhergehen. Ein Beibehalt des heutigen „Lümo“-Angebots im Kerngebiet würde Betriebskosten in Höhe von ca. 650.000 EUR/Jahr erzeugen – wobei die oben genannten systembedingten Nachteile wie z. B. die Fahrtenverfügbarkeit nicht gelöst werden.

Die hohen Kosten des skizzierten Nachtbusnetzes ergeben sich aus der hohen zusätzlichen Betriebsleistung, hier insbesondere durch den 30-Minuten-Takt auf den Hauptstrecken. Letztendlich bestünde zwar die Möglichkeit, den Angebotsumfang zu reduzieren, allerdings besteht hier ein Spannungsfeld: Die Fahrgäste nehmen „Lümo“ aktuell als attraktives und flexibles Angebot wahr. Wenn die Taktvorgaben reduziert werden (z. B. nur 60-Minuten-Takt) oder wenn weniger Linien angeboten werden und damit räumliche Erschließungslücken im Angebot auftreten, würde dies als Verschlechterung gegenüber dem Status Quo empfunden.

Demnach ist es notwendig, das Nachtbusnetz gleich bei Einführung möglichst umfangreich auszugestalten; ein schrittweises Ausweiten des Angebots ist an sich nicht zielführend. Dennoch sind bereits für ein rudimentäres Nachtbusnetz mit einzelnen Linien und ggf. eingeschränkten Betriebszeiten Kosten von mehreren Hunderttausend EUR/Jahr zu erwarten.

Neben den hohen Kosten ist aber auch zu erwähnen, dass eine zeitnahe Umsetzung des skizzierten Nachtangebots mit Linienbussen oder „Lümo“ in diesem Umfang auch betrieblich für SWL Mobil nicht umsetzbar ist. Die Gewinnung des notwendigen, zusätzlichen Fahrpersonals, die Bereitstellung von E-Fahrzeugen und der entsprechende Platz auf dem Betriebs-

hof sind bis Sommer 2026 (Zeitraum des Auslaufens der Förderung für „Lümo“) nicht möglich<sup>2</sup>. SWL Mobil weisen außerdem darauf hin, dass Investitionen, die über das gewöhnliche Maß hinausgehen, gesondert zu finanzieren sind.

Aufgrund diverser betrieblicher Belange setzt SWL Mobil nur einen Fahrplanwechsel im Jahr (jeweils zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember) um. Eine Erweiterung des Busangebots um (einzelne) Nachtbuslinien wäre daher frühestens zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 möglich.

Es ist also festzuhalten, dass aus den dargestellten Gründen weder ein reiner Linienbedarfsverkehr noch ein reines Nachtbusnetz eine adäquate Lösung für die Bedienung im Nachtverkehr ab Sommer 2026 darstellen. Je näher die Verkehre an den Standards des 5. RNVP orientiert werden, umso teurer werden sie auch.

ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil haben daher gemeinsam ein integriertes Grobkonzept für die ÖPNV-Bedienung in der Nachtverkehrszeit aufgestellt, das beide Verkehre miteinander verbindet. Hierdurch lassen sich die Vorteile der beiden Systeme kombinieren und die jeweiligen Nachteile begrenzen – ebenso wie die Kosten gegenüber den oben skizzierten „Maximalvarianten“.

Das Grobkonzept sieht dabei folgende Eckpunkte vor:

- Es wird ein 24/7-Angebot im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck vorgehalten.
- Die „Grundlast“ im Nachtverkehr wird von einem nächtlichen Busangebot im 60-Minuten-Takt übernommen. Die Nachtbuslinien sind als Sternfahrten am ZOB/Hauptbahnhof mit dem Zugverkehr und untereinander verknüpft. Die Nachtbuslinien bedienen nur besonders aufkommensstarke Relationen sowie lange Distanzen, z. B. nach Travemünde.
- Der Linienbedarfsverkehr „Lümo“ wird beibehalten und bildet die Erschließung für die Teile des zentralen Stadtgebiets, in denen die Nachfrage zu gering für einen Nachtbus ist und/oder die (noch) nicht betrieblich sinnvoll mit Nachtbussen erschlossen werden können.
- Durch ein sogenanntes Parallelfahrtenverbot wird ausgeschlossen, dass mit dem Bus mögliche Fahrtwünsche im Linienbedarfsverkehr realisiert werden.

Es ist zu erwarten, dass die Kosten deutlich geringer ausfallen als bei den oben skizzierten „Maximalvarianten“ (nur Linienbedarfsverkehr bzw. nur Nachtbuslinien). Aufgrund erster Überlegungen zur Ausgestaltung des Nachtbusnetzes sowie des Linienbedarfsverkehrs erscheinen Betriebskosten in Höhe von ca. 1,4 Millionen EUR/Jahr bis 2,5 Millionen EUR/Jahr realistisch.

---

<sup>2</sup> Der Einsatz der Fahrer:innen, die heute im „Lümo“ eingesetzt werden, ist nicht bzw. nur begrenzt möglich. Für „Lümo“ wird inzwischen überwiegend Personal ohne Fahrerlaubnis für Busse eingesetzt.

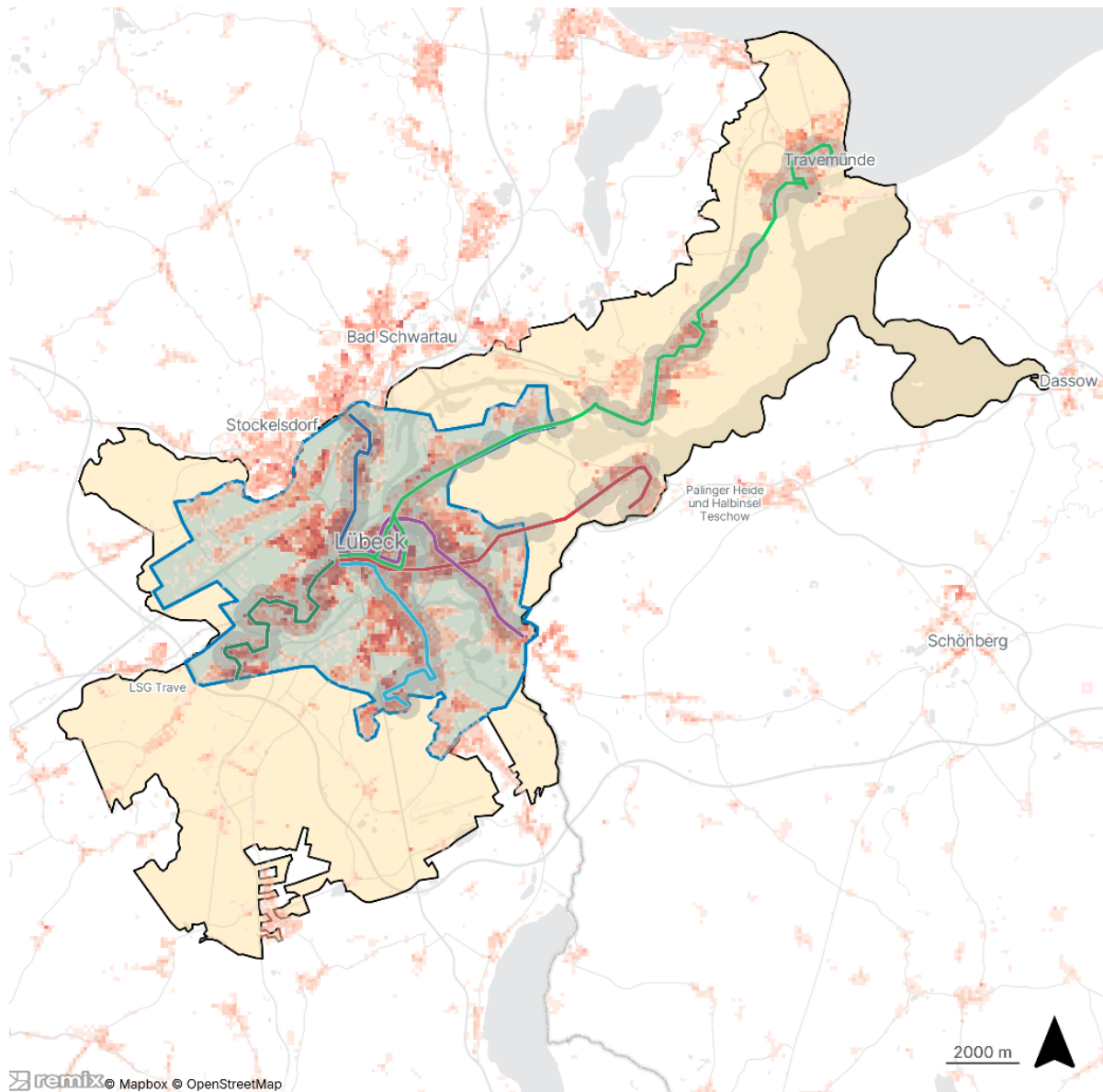


Abbildung 3: Mögliche räumliche Ausgestaltung des Grobkonzepts. Blaue Fläche: Bediengebiet des Linienbedarfsverkehrs. Linien: Erster denkbarer Entwurf eines Nachtbusnetzes mit sechs vom ZOB/Hauptbahnhof ausgehenden Linien.

### Nachtverkehr unter Einbindung des Taxigewerbes

Die damaligen „ASTi“-Ansätze in der Nacht richteten sich vor allem an enger umgrenzte Fahrgastgruppen, vor allem Besuchende von Veranstaltungen in der Innenstadt und Diskotheken. Die Nutzbarkeit für weitere Relationen war i. d. R. nicht gegeben. Dies betrifft z. B. die Funktion als Zubringerfahrten zu den Nachtzügen von Lübeck weg oder auch für Fahrten stadteinwärts. Die im Beschluss des 5. RNVP geforderte Anbindung der Gewerbebetriebe ist auch nicht gegeben.

Eine reine Reaktivierung des „ASTi-Nachttaxis“ in der Konzeption der 1990er-Jahre erscheint aus heutiger Sicht und mit den heutigen technischen Möglichkeiten nicht sinnvoll. Eine modernere Konzeption von Bedarfsverkehren, die von Taxis erbracht werden, stellt das sogenannte „ÖPNV-Taxi“ dar.

Das Modell „ÖPNV-Taxi“ ist in den letzten Jahren in einigen deutschen Landkreisen umgesetzt worden. Deren Vorgehensweise bei der Einführung ist ebenfalls betrachtet worden. Beispiele aus vergleichbaren Großstädten in Deutschland gibt es bislang nicht, allerdings setzt die österreichische Stadt Linz auf eine Kombination von Nachtbuslinien und Taxiverkehren (dort „Nacht-AST“).

Die Benennung in der Stadt Linz deutet schon auf die fließenden Grenzen zwischen „ASTi“ und „ÖPNV-Taxi“ hin. Auf das Lübecker Beispiel „ASTi-Nachttaxi“ heruntergebrochen ist der Unterschied letztendlich, dass das „ASTi-Nachttaxi“ zu festen Abfahrtszeiten und mit einer festen Voranmeldezeit von 30 Minuten unterwegs war, während die neueren „ÖPNV-Taxi“-Ansätze zeitlich vollflexibel im definierten Bediengebiet gebucht werden können – im Prinzip analog zum heutigen „Lümo“-Angebot.

Im Hintergrund ist die Funktionsweise allerdings sowohl rechtlich als auch organisatorisch anders als klassische On-Demand-Verkehre. Das „ÖPNV-Taxi“ nutzt die Ressourcen des lokalen Taxigewerbes. Wenn keine regulären Fahrtwünsche bestehen, können sich die Taxen frei melden und können in dieser Zeit von den Fahrgästen für Fahrten im „ÖPNV-Taxi“ gebucht werden. Die Fahrten werden nach dem Taxitarif abgerechnet, wobei der Fahrgast nur den ÖPNV-Tarif, ggf. zzgl. Zuschlag, zahlt. Die Differenz würde dann von der Hansestadt Lübeck übernommen.

Zur Umsetzung eines „ÖPNV-Taxi“-Ansatzes müsste die Hansestadt Lübeck eine sogenannte allgemeine Vorschrift erlassen, die die Grundbedingungen des „ÖPNV-Taxis“ (Bediengebiet, Fahrpreise, Fahrzeugvorgaben, Vorgaben zur digitalen Abrechnung und Buchung etc.) festlegt. Hierzu wäre die rechtliche Beratung durch ein Fachunternehmen notwendig sowie eine intensive Abstimmung mit dem Taxigewerbe.

In den Landkreisen, in denen das „ÖPNV-Taxi“ bisher umgesetzt wird, wird die Dispositions- und Bestellsoftware („ÖPNV-Taxi-App“) von den Landkreisen zur Verfügung gestellt, wobei diese Software ausgeschrieben werden müsste. Es entstünden also für die Hansestadt Lübeck einmalige Einrichtungs- und jährliche Betriebskosten. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg entstehen z. B. jährliche Betriebskosten in Höhe von 83.400 EUR für die dort eingesetzte Software der Luxemburger Firma Losch Digital Lab, wobei hier nur eine geringere Fahrzeuganzahl inkludiert ist. Die Kosten für die Hansestadt Lübeck mit einer größeren Taxiflotte könnten höher ausfallen.

Durch die Organisation und Einrichtung des Verkehrs, das kontinuierliche Monitoring sowie die Abrechnung des Verkehrs mit den diversen Einzelunternehmen im Taxigewerbe entstünde darüber hinaus ein hoher Verwaltungsaufwand, der voraussichtlich zu einem zusätzlichen Personalbedarf in der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft führt. Dieser Aspekt sollte auch in Bezug auf die entstehenden Kosten berücksichtigt werden.

Eine Abdeckung dieser Aufgaben durch SWL Mobil ist nicht möglich. Das „ÖPNV-Taxi“ wäre ein von den Verkehren von SWL Mobil organisatorisch komplett getrennter Teil des ÖPNV-Angebots.

Eine Abschätzung der Betriebskosten ist anhand der Nachfragedaten im „Lümo“-Angebot (durchschnittliche Fahrtlänge, Fahrgastzahlen) und der Taxipreise grob möglich. Unter diesen Maßgaben (und unter der Annahme eines analogen Bediengebiet zum „Lümo“) ergeben sich Betriebskosten von ca. 800.000 EUR/Jahr, von denen ein Komfortzuschlag sowie weitere Fahrgeldeinnahmen abgezogen werden können. Je nach Umfang des Bediengebiets und der Bedienzeiten ändern sich die zu erwartenden Kosten. Ein Aspekt beim „ÖPNV-Taxi“ ist, dass die Kosten seitens der Hansestadt Lübeck auf Grundlage der allgemeinen Vorschrift nicht durch Begrenzung der Fahrzeuganzahl gedeckelt werden können.

### **Kombination Nachtbus/Lümo und ÖPNV-Taxi**

Mit der oben aufgeführten Grobkonzeption für den Nachtverkehr werden die Erschließungsvorgaben des 5. RNVP räumlich und zeitlich erfüllt. Einige Stadtbereiche werden allerdings voraussichtlich nicht von Nachtbuslinien oder dem Linienbedarfsverkehr erreicht werden können. Hierzu dürften vor allem gering verdichtete Siedlungsbereiche in städtischer Randlage oder Teile von peripheren Stadtteilen außerhalb des Bediengebiets des Linienbedarfsverkehrs in weiterer Entfernung von Nachtbushaltestellen zählen.

Für diese Bereiche bildet das Taxi weiterhin die Anbindungslösung.

Im Prozess der Erstellung des Grobkonzepts wurde daher untersucht, ob darüber hinaus das sogenannte „ÖPNV-Taxi“ im Sinne der Gleichbehandlung der peripheren Bereiche und der Verkehrswende umgesetzt werden kann. Hierzu fand am 02.06.2025 ein gemeinsamer Termin zwischen dem ÖPNV-Aufgabenträger, SWL Mobil und den Lübecker Funktaxen als Vertreterin der lokalen Taxibranche statt.

Eine grobe Abschätzung der Kosten anhand der Einwohnerzahlen in den äußeren Stadtteilen sowie der Fahrgastzahlen im „Lümo“ für weniger dicht besiedelte Teile des Bediengebiets lässt ein jährliches Betriebskostendefizit von ca. 100.000 bis 400.000 EUR erwarten, dass zusätzlich zu den Kosten des Nachtverkehrs mit Nachtbuslinien und On-Demand-Angebot anfielen.

## Fazit und Ausblick

In der Erarbeitung des Grobkonzepts für den Nachtverkehr haben sich verschiedene, grundsätzlich denkbare Varianten ergeben. Hierbei erscheint ein integrierter Verkehr aus Nachtbussen und Linienbedarfsverkehr als eine Art Kompromiss zwischen den räumlichen und qualitativen Erschließungsvorgaben des 5. RNVP und den entstehenden Kosten. Ansätze nur mit Nachtbussen bzw. nur mit Linienbedarfsverkehren können diese Vorgaben nur zu sehr hohen Kosten (über 4 Millionen EUR/Jahr) erfüllen und benötigen dazu einen zeitlichen Vorlauf zur betrieblichen Umsetzung.

Mit abgeschätzten Kosten im Bereich zwischen 1,4 Millionen EUR/Jahr bis 2,5 Millionen EUR/Jahr wäre allerdings auch die Umsetzung des integrierten Ansatzes mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden. Angesichts der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck sind diese zusätzlichen Kosten derzeit nicht abbildbar. Die Reduzierung von Ausgaben an anderer Stelle im ÖPNV-Haushalt ist unrealistisch bzw. nur unter erheblichen Einschränkungen des Busverkehrs am Tage möglich, was vor dem Hintergrund der Verkehrswende kontraindiziert wäre. Die Kostenschätzung für das integrierte Nachtverkehrskonzept entspricht z. B. ungefähr den Mehrkosten, die in VO/2022/11145 für die umfangreichen Angebotsmaßnahmen anlässlich der Eröffnung des Bahnhaltdepots Moisling beschlossen wurden.

Entsprechend gilt dies auch für die weitere Ergänzung dieses Konzeptes um ein ÖPNV-Taxi. Für die Schaffung eines komplett flächendeckenden ÖPNV-Angebots in der Nachtverkehrszeit wäre das „ÖPNV-Taxi“ zwar eine sinnvolle Ergänzung. Letztendlich empfiehlt die Verwaltung allerdings, den Ansatz nicht weiterzuverfolgen:

- Der parallele Einsatz dreier Systeme im Nachtverkehr könnte für die Fahrgäste sehr verwirrend sein, zumal auch eine Integration des „ÖPNV-Taxis“ in die üblichen Fahrplanauskünfte (ähnlich wie beim Linienbedarfsverkehr derzeit) nicht gegeben ist. Auch eine Integration in die „Lümo“-App ist nicht möglich.
- Die entstehenden Kosten durch die Etablierung des „ÖPNV-Taxis“ sowie der hohe entstehende Verwaltungsaufwand sind nicht durch eine Erschließungsvorgabe des 5. RNVP gedeckt.

Bleibt die Möglichkeit eines reinen „ÖPNV-Taxis“ in der Nacht. Eine Hürde beim „ÖPNV-Taxi“ ist das Thema Verlässlichkeit. Bei allen flexiblen On-Demand-Verkehren ist die Fahrtenverfügbarkeit, gerade in Nachfragespitzen, eine bestehende Thematik. Dies gilt beim „ÖPNV-Taxi“ umso mehr, da die „ÖPNV-Taxi“-Fahrten mit regulären Taxifahrten in einer begrenzten Fahrzeugflotte konkurrieren und die Anzahl der fürs „ÖPNV-Taxi“ bereitstehenden Fahrzeuge vorher nicht klar ist.

Grundsätzlich erscheint es möglich, den „ÖPNV-Taxi“-Ansatz in der Nachtverkehrszeit in der Hansestadt Lübeck auszurollen. Allerdings wäre dieser Ansatz voraussichtlich mit leicht höheren Kosten im Vergleich zu einem „Lümo“-Ansatz, mit einem erheblich höheren Verwaltungsaufwand sowie mit gewissen Risiken bei der Verlässlichkeit des Verkehrsangebots verbunden. Intensive

Abstimmungen mit dem Taxigewerbe sind notwendig, sofern der Ansatz weiterverfolgt werden soll.

Die Verwaltung empfiehlt daher zum aktuellen Zeitpunkt keinen der Ansätze zum Nachtverkehr weiterzuverfolgen. Dies bedeutet in der Folge, dass nach dem Auslaufen des Forschungsprojekts, in dessen Rahmen „Lümo“ bisher finanziert wird (bis 30. Juni 2026), kein ÖPNV-Angebot in der Hansestadt Lübeck in der Nachtverkehrszeit (d. h. nach der letzten Sternfahrt, 0:30 Uhr) bestehen wird.

**Anlagen:**

Anlage 1      Stellungnahme Frauenbüro

Senatorin Joanna Hagen

**1 - Bürgermeister**  
**160 - Frauenbüro**

Lübeck, den 16.07.2025  
Auskunft: Frau Elke Sasse  
Tel.: 1610

Zeichen: es

e-mail: elke.sasse@luebeck.de

**Grobkonzept für den ÖPNV in der Nachtverkehrszeit, VO/2025/14352**  
**hier: Stellungnahme des Frauenbüros dazu**

Die Nutzung des ÖPNV in den Abendstunden oder nachts ist für viele Fahrgäste, insbesondere Frauen und Senior:innen, aus Sicherheitsgründen ein mit Angst behaftetes Thema. Laut [SKiD](#) (2020) fühlen sich nur 33,3% der Frauen nachts im ÖPNV sicher, Männer fühlen sich hingegen zu 60% sicher, Hieraus resultiert auch nach wie vor die unterschiedliche Nutzung des ÖPNV in der Nacht.

Bereits seit Schaffung der Funktion der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten bei der HL im Jahr 1989 ist dies ein Thema (siehe bzgl. der Historie S. 2 des Berichtes), an dem sich bis heute, mehr als 35 Jahre später, wenig geändert hat.

Initiierten meine Vorgängerinnen Anfang der 90er Jahre das Frauen-Nacht-Taxi, das später vom ASTI abgelöst wurde, welches dann 2007 aus Kostengründen eingestellt wurde, ist die Einführung des LÜMO im Jahr 2018 eine attraktive, den ÖPNV ergänzende Lösung, die zunehmend insbesondere auch von Lübeckerinnen und Senior:innen genutzt wird.

Denn, das macht der Bericht deutlich: das LÜMO wird „insbesondere in Bezug auf subjektive Sicherheit, ... und kurze Wege“ gerne überdurchschnittlich in der Nacht genutzt. Die wachsende Zahl der Nutzer:innen (pro Monat 700 zusätzlich) spricht für sich.

Bedarf nach sicheren Wegen gibt es insbesondere

- für Schichtarbeiter:innen (z.B. im Reinigungsdienst, in der Pflege – klassische Frauenarbeitsbereiche)
- für Nutzer:innen der kulturellen Angebote in der Stadt; insbesondere die frühe Dunkelheit in den Wintermonaten hindert viele Menschen, insbesondere Frauen und Senior:innen daran, Angebote der Stadt zu nutzen – und verringert somit ihre Teilhabemöglichkeiten am sozialen und kulturellen Leben.

Der Bericht macht deutlich, dass Lübeck bereits jetzt die einzige Großstadt Deutschlands OHNE durchgehenden nächtlichen ÖPNV-Verkehr, zumindest am Wochenende, ist.

Vor dem Hintergrund, dass nicht alle Menschen an den sogenannten „kurzen Wegen“ wohnen und die Wege außerhalb der Innenstadt lang sind und Lübecker:innen sich auf diesen Wegen nicht sicher fühlen (siehe auch [Umfrage zu Angsträumen in Lübeck](#) vom Dezember 2020), bedarf es hier eines Ausbaus der Nachtverkehrszeit.

Ein vorgelegtes „Grobkonzept“, das zwar Eckpunkte benennt, die aus Sicht der Uz. wesentlich sind für ein nutzbares und sicheres ÖPNV-Angebot in der Nacht, dass aber aufgrund der aktuellen Haushaltslage gar nicht weiter verfolgt werden soll, hat somit nur eine Alibifunktion.

Sollte diese verkehrspolitische Linie weiter verfolgt werden, wird Lübeck zu einer Stadt, die nicht nur „Nachtschwärmer:innen“, sondern insbesondere auch allen in der Nacht / Dunkelheit beschäftigten Menschen in der Stadt KEINEN nutzbares ÖPNV anbietet, was aus gleichstellungspolitischer Sicht ein nicht haltbarer Zustand ist.

Elke Sasse



► **Nr. VO/2025/14399**  
öffentlich

Lübeck, 02.07.2025

## Bericht -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

**Bearbeitung:** Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

## Zukunft des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Lübeck - Ostholstein - Lolland - Nykøbing Falster

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.07.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.07.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
22.07.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.07.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Die Hansestadt Lübeck fordert zusammen mit weiteren regionalen und internationalen Partner:innen zukünftig eine stündliche, grenzüberschreitende SPNV-Verbindung über die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) zu etablieren. Diese Verbindung soll den regionalen Austausch stärken und zur Verkehrswende beitragen. Die Umsetzung steht jedoch z. Zt. vor mehreren Herausforderungen und eine verlässliche Finanzierung für den Betrieb ist bislang nicht gesichert. Ein koordiniertes Vorgehen beider Staaten ist daher zwingend erforderlich. Entsprechend unterzeichnete die Hansestadt Lübeck am 15.06.2025 gemeinsam mit weiteren Partner:innen im Zuge der Fehmarnbeltdays in Lübeck ein Positionspapier des deutsch-dänischen Fehmarnbelt-Komitees.

### Bericht:

Ein zukunftsfester Ausbau sowohl der Schieneninfrastruktur als auch des Angebots auf der Schiene in der Region Lübeck ist nicht nur für die Hansestadt Lübeck ein Anliegen mit hoher Priorität. Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit deren Schienenhinterlandanbindung der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommen kann und kommen sollte. Lübeck begrüßt ausdrücklich die Chancen, Möglichkeiten und Potentiale, die sich aus der neuen Anbindung an den internationalen Schienenverkehr bieten und setzt sich in diesem Sinne auch für einen attraktiven SPNV auf der Achse Lübeck – Ostholstein – Lolland – Nykøbing Falster ein. Zurzeit besteht aus Sicht der Hansestadt Lübeck noch keine vollständige Planungssicherheit für eine Verlängerung der geplanten Regionalexpress-Linie Lübeck – Burg auf Fehmarn durch den neuen Tunnel nach Dänemark. Ferner gibt es keine festen Aussagen über eine zukünftige Taktung dieser Verkehre.

**Es ist z. Zt. eine offene Frage, ob diese Verkehre überhaupt bzw. womöglich lediglich im Zweistundentakt betrieben werden.**

Die mit der FFBQ und dem neuen Fehmarnsundtunnel entstehende durchgängige Schienenverbindung auf deutscher und dänischer Seite zwischen Lübeck, Ostholstein und Nykøbing könnte und sollte ein Schlüsselprojekt für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordeuropa werden. Die umfassenden Zukunftsinvestitionen in die Infrastruktur schaffen die Grundlage für eine verbesserte Vernetzung und Anbindung in der Fehmarnbeltregion. Die Hansestadt Lübeck möchte sich daher als aktiver Treiber eines attraktiven, mindestens stündlich angebotenen SPNV auf der Fehmarnbeltquerung verstanden wissen. Das entspricht gleichzeitig dem europäischen Integrationsgedanken über Ländergrenzen hinweg. Gar kein SPNV oder lediglich ein Zweistundentakt auf dieser Strecke zwischen der Hansestadt Lübeck via Ostholstein und Nykøbing würde diesem Anspruch nicht genügen.

**Die grenzüberschreitenden Fahrgastpotenziale sind derzeit noch im „Dornröschenschlaf“ und der Status Quo kann kein Anhaltspunkt für zukünftige Entwicklungen sein:**

- Die zukünftigen Fahrgastzahlen in der Beltregion lassen sich weder aus einer historischen Kontinuität noch aus vergleichbaren Vorbildern in Europa ableiten. Zwar gibt es bereits heute erhebliche Pendler:innen-Bewegungen zwischen Deutschland und Dänemark, insbesondere im Zuge der Arbeitsmigration aus Schleswig-Holstein nach Jütland. Laut dem Bericht „The Labour Market Potential in the Fehmarn Belt Region“ des Fehmarn Belt Business Councils (FBBC) pendeln derzeit etwa 13.000 Menschen grenzüberschreitend, wobei jedoch ein großer Teil der Pendlerströme über die deutsch-dänische Grenze bei Flensburg verläuft.<sup>1</sup> Aus historischer Sicht handelt es sich bei der deutsch-dänischen Grenzregion bei Flensburg jedoch um einen gänzlich anderen Raum als die Fehmarnbeltregion. Es ist davon auszugehen, dass der Blick auf die erheblichen Potenziale eines grenzüberschreitenden Zusammenwachsens durch einen Status quo verstellt wurde, der vor allem von der Fährlinie Puttgarden – Rødby geprägt ist.
- In Ermangelung geeigneter Ticket-Angebote für Pendler:innen auf der Fährlinie Puttgarden – Rødby (kein Angebot für ein Abo-/Monatticket zur regelmäßigen Nutzung, zu geringe Kontingente an vergünstigten Überfahrten) dürfte ein nennenswerter grenzüberschreitender Pendelverkehr am Fehmarnbelt zur Zeit kaum vorhanden sein. Die derzeitige Fährverbindung stellt somit trotz vergleichsweise dichtem Takt (alle 30 min) aufgrund fehlender Tarifoptionen einerseits, aber auch durch die langen Reisezeiten (45 min), eine erhebliche Barriere für grenzüberschreitendes Pendeln dar. Ein grenzüberschreitender Arbeitsmarkt kann sich entsprechend erst gar nicht ausbilden, da tägliche Pendler:innen derzeit für jede einzelne Überfahrt hohe Kosten tragen müssten, was potenzielle grenzüberschreitende Arbeitnehmer:innen erheblich abschrecken dürfte.
- Die Fahrpreise der Fährlinie Puttgarden – Rødby waren und sind vor allem auf Tourist:innen, Gelegenheitsreisende und den Güterverkehr ausgerichtet, während für regelmäßigen Pendler:innen über den Fehmarnbelt keine vergünstigten Tarife angeboten werden. Ein Gutachten im Auftrage des dänischen Verkehrsministeriums von 2019 zeigt zudem auf, dass die Preispolitik auf der Fährroute über den Fehmarnbelt erheblich von der Preispolitik auf vergleichbaren Routen abweicht. So sind die Preise auf der Route Puttgarden – Rødby mehr als doppelt so hoch wie auf von der Charakteristik her ähnlichen Route Calais – Dover<sup>2</sup>, und bei spontanen Fahrten ohne Vor-

<sup>1</sup> vgl. [https://fbbc.eu/wp-content/uploads/2024/11/Report\\_Labour\\_market-in-the-Fehmarnbelt-Region.pdf](https://fbbc.eu/wp-content/uploads/2024/11/Report_Labour_market-in-the-Fehmarnbelt-Region.pdf) Der größte Teil dieser Verkehre dürfte heute mit dem Auto stattfinden, da die Grenze zwischen Jütland und Schleswig-Holstein lediglich von zwei Zuglinien gequert wird, die jeweils nur über ein sehr dünnes Angebot verfügen: Den zweistündlich verkehrenden Regionalexpress von Niebüll über Tønder nach Esbjerg sowie den zweistündlich verkehrenden Intercity von Flensburg über Kolding nach Kopenhagen.

<sup>2</sup> Dabei ist die Distanz zwischen Dover und Calais sogar etwas mehr als doppelt so groß wie bei Puttgarden – Rødby.

ausbuchung sogar bis um das Vierfache teurer.<sup>3</sup> Auch innerdänische Fährverbindungen wie von Sjælands Odde nach Aarhus überbrücken erheblich größere Distanzen – bieten dabei aber deutlich niedrigere Preise. Das Gutachten zeigt zudem die Barrierewirkung der Beltquerung per Fähre auf: eine durchschnittliche Reise mit dem Auto von Kopenhagen nach Hamburg ist unter Einbeziehung aller Kosten umgerechnet nur ca. 20 Euro günstiger als der ums Vielfache längere Weg über die Große-Belt-Brücke, Fünen und Jütland.

- Laut den Gutachter:innen des eingangs erwähnten FBBC-Berichts könnte die Zahl der Pendler:innen nach der Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels erheblich steigen, da die reduzierten Reisezeiten und direkten Verbindungen neue Arbeitsmarktchancen schaffen. Methodisch untermauern die Gutachter:innen dies mit von ihnen erarbeiteten Szenarien zur Verkehrs- und Arbeitsmarktentwicklung nach Eröffnung der FFBQ. Die Gutachter:innen analysierten zudem die Integration anderer grenzüberschreitender Arbeitsmärkte, insbesondere die Entwicklung in der Öresundregion.
- Neben dem Aspekt des grenzüberschreitenden Pendelverkehrs und verstärkter wirtschaftlicher Zusammenarbeit beiderseits des Belts gibt es mit dem Tourismus einen weiteren Faktor, der die potentiellen Fahrgastzahlen entsprechend beeinflusst: Die Region Ostholstein einschließlich Lübecker Bucht und der Hansestadt Lübeck sowie die dänischen Inseln Lolland und Falster sind bedeutende Tourismusziele. Eine attraktive Taktfrequenz könnte sowohl deutsche als auch dänische Tourist:innen dazu motivieren, klimafreundliche Zugverbindungen anstelle des eigenen PKW zu nutzen.

#### **Die hohen Investitionssummen der FFBQ rechtfertigen nicht, dass Ostholstein und Lübeck lediglich einen Zweistundentakt nach Dänemark erhalten:**

- Die Baukosten für den Fehmarnbelttunnel belaufen sich auf mehr als 7 Milliarden EUR, zusätzlich kommen erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Form von Aus- und Neubaustrecken (sowie den Fehmarnsundtunnel) auf beiden Seiten der Grenze hinzu.
- Ein Zweistundentakt könnte die potenzielle Nutzung der Strecke erheblich beschränken, da unattraktive Taktzeiten die Akzeptanz für den SPNV verringern. Aber gerade die Taktung ist essentiell, um als relevantes Verkehrsmittel in der Region Wahrnehmung und Akzeptanz zu finden. Ein attraktives SPNV-Angebot könnte dagegen dazu beitragen, den Straßenverkehr zu reduzieren.

#### **Die Öresundverbindung könnte ein Vorbild für die Fehmarnbelt-Route sein:**

- Die Öresundverbindung zwischen Kopenhagen und Malmö ist ein erfolgreiches Beispiel für grenzüberschreitenden SPNV. Trotz Sprachbarriere und unterschiedlicher Bahntechnik wird hier ein enger Takt (alle 20 Minuten) im Öresundzug-Angebot realisiert.
- Seit der Einführung des Öresundzuges 2000 sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich gestiegen. Laut der Öresundsbro Konsortiet wurden bereits 2019 über 12 Mio. Fahrgäste über die Verbindung befördert, während es zur Eröffnung noch 2,9 Mio. waren. Die dichte Taktfrequenz, die kurzen Reisezeiten sowie grenzübergreifendes Ticketing haben dazu beigetragen, die Verbindung sowohl für Pendler:innen als auch für Gelegenheitsreisende sowie Tourist:innen attraktiv zu machen.
- Der Öresundzug zeigt, dass ein dichter Takt entscheidend für die Etablierung eines erfolgreichen grenzüberschreitenden Nahverkehrs ist. Auch wenn die Bevölkerungs-

<sup>3</sup> vgl. <https://www.ft.dk/samling/20181/almindel/tru/bilag/241/2019517.pdf>

dichte im Vergleichsfall Fehmarnbelt eine andere ist (und diese sicherlich auch keinen 20-Minuten-Takt erfordert), kann die Öresundverbindung schon auch ein Vorbild für den Fehmarnbelt-Korridor sein im Hinblick auf die grundsätzlich mögliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene sowie die grenzüberschreitende Arbeitsmarktintegration. Denn die Öresundverbindung hat zu einem verstärkten wirtschaftlichen und kulturellen Austausch zwischen Dänemark und Schweden geführt. Ähnliche Synergien könnten auf der Fehmarnbelt-Route entstehen.

### **Das dänische „Rote-Teppich-Programm“ und ein möglicher neuer Industriepark auf Lolland könnten das Potential eines grenzüberschreitenden SPNV weiter stärken:**

- Mit dem „Roten-Teppich-Programm“ für Grüne Technologien verfolgt Dänemark z. Zt. eine ambitionierte Ansiedlungsstrategie für Zukunftsbranchen, die in fünf großflächigen Industrieparks umgesetzt werden soll. Innerhalb dieser Parks sollen Genehmigungserfordernisse für Industriebetriebe verringert werden. Hierbei handelt es sich um einen parteiübergreifenden Konsens vor dem Hintergrund wachsender globaler Unsicherheiten und einer damit einhergehenden strategischen Rückeinbettung von Wertschöpfungsketten innerhalb Europas.
- Die Kommunen Lolland und Guldborgsund haben sich um den Zuschlag für einen dieser Parks beworben; die Entscheidung soll noch in diesem Jahr erfolgen. Es besteht in Dänemark Konsens darüber, dass die Region struktureller Förderung bedarf.
- Die Bewerbung umfasst insgesamt 1.000 Hektar Gewerbe- und Industrieareal auf Flächen, die direkt vom nördlichen Tunnelende bis zum neuen Bahnhof Holeby reichen würden, neben der Tunnelfabrik z. B. für Industrie- und Gewerbebetriebe aus den Bereichen Windenergie, Offshore-Technik/-Servicedienstleistungen, CCS-Technologie).
- Sollte die Etablierung des Industrieparks bei Rødby erfolgreich sein, stärkt dies noch einmal deutlich das Potential für die Nachfrage nach einem zukünftigen SPNV.

Nicht unerwähnt sollte an dieser Stelle sein, dass auch auf deutscher Seite in der Fehmarnbeltregion neue Gewerbegebiete geschaffen werden (z. B. Semiramis in Lübeck, Unternehmenspark Hansebelt bei Gremersdorf) und sich weitere in der Planung befinden. Hinzu kommt, dass auch bestehende Unternehmen von einem SPNV profitieren würden, indem hierdurch ein funktionierender Arbeitsmarkt befördert wird.

### **Ein häufigerer Takt unterstützt den europäischen Gedanken, die Hochschulentwicklung und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit:**

- Häufigere Zugverbindungen fördern den interkulturellen Austausch und stärken das Zusammenwachsen der Regionen diesseits und jenseits des Belts.
- Ein attraktives SPNV-Angebot würde den Hochschul- und Wissenschaftssektor in der Region stärken und neue Möglichkeiten eröffnen, indem z. B. die Lübecker Hochschulen für Studierende beiderseits des Belts schneller erreichbar sind und die Möglichkeit befördern, in der Region wissenschaftliche Einrichtungen anzusiedeln. Ebenso würde hierdurch eine Verzahnung der Bildungslandschaft z.B. in der beruflichen Qualifikation erleichtert werden.
- Ein attraktives SPNV-Angebot kann dazu beitragen, den Straßenverkehr zu reduzieren und so die Klimaziele der EU zu unterstützen.
- Die Strecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und sollte auch mit einem modernen, frequentierten SPNV-Angebot ihrer Rolle gerecht werden.

**Fazit:**

Die Zukunft des grenzüberschreitenden SPNV auf der Achse Lübeck – Ostholstein – Lolland – Nykøbing erfordert ein Angebot, das den hohen Investitionen und den europäischen Zielen gerecht wird. Ein dichter, mindestens stündlicher Takt ist unverzichtbar, um die Potentiale der neuen Infrastruktur voll auszuschöpfen und einen nachhaltigen Beitrag zur europäischen Integration zu leisten.

Daher fordert die Hansestadt Lübeck die unverzügliche Aufnahme von Planungen für einen grenzüberschreitenden SPNV zw. Nykøbing/Falster, Ostholstein und der Hansestadt Lübeck mit dem Ziel einer Aufnahme des Betriebs mit Eröffnung des FFBQ. Dazu gehört die:

- **Einführung eines mindestens stündlichen Takts im grenzüberschreitenden SPNV:** Die Strecke sollte mindestens stündlich bedient werden, um die Bedürfnisse von Pendlern, Touristen und der regionalen Wirtschaft zu erfüllen und ein
- **attraktives grenzüberschreitendes Ticketing:** Einführung eines speziellen Fehmarnbelt-Tickets, das sowohl als Tageskarte als auch im Monatsabo verfügbar ist. Denn: Der SPNV muss von Anfang an faire und attraktive Tarifstrukturen bieten, damit Pendler:innen nicht durch hohe Kosten abgeschreckt werden und damit eine Barriere in tariflicher Sicht entstände. Noch besser wäre das Schaffen tariflicher Brückenköpfe: Der dänische Tarif sollte bis Lübeck gelten, der Tarif des Deutschlandtickets bis Nykøbing, mit einer Überlappung der Tarife, um die Nutzung des SPNV über die Grenze hinweg zu erleichtern.

Die Hansestadt Lübeck wird sich auf verschiedenen Ebenen mit Nachdruck für diese Ziele stark machen.

**Anlagen:**

- Anlage 1 Positionspapier des deutsch-dänischen Fehmarnbelt-Komitees vom 15.06.2025
- Anlage 2 PPP zur Zukunft des grenzüberschreitenden SPNV Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing F vom 15.06.2025

Senatorin Joanna Hagen



## **Positionspapier**

### **Jetzt die Weichen stellen für einen attraktiven grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr durch den Fehmarnbelttunnel**

#### **Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene – mit Auswirkungen in der Region**

Im Jahr 2008 haben das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland den Staatsvertrag über den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung sowie einer leistungsfähigen Straßen- und Schienenanbindung in beiden Ländern geschlossen. Seit 2020 sind die Bauarbeiten in beiden Staaten sowohl am Tunnel als auch an dessen Anbindung in vollem Gange. Die Fertigstellung ist für 2029 geplant.

Es ist das starke Bestreben der engeren dänisch-deutschen Fehmarnbelt-Region mit den Kommunen Lolland und Guldborgsund in der Region Sjælland, dem Kreis Ostholstein und der Hansestadt Lübeck, die Chancen der neuen Infrastruktur bestmöglich zu ergreifen. Dies ist auch das erklärte Ziel des Fehmarnbelt-Komitees.

#### **Appell an die Politik**

Es braucht jetzt konkrete, in den jeweiligen Planungsdokumenten festgeschriebene Zusagen, die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel sowie den sofortigen Beginn der praktischen Organisation auf Arbeitsebene, um bis zur Eröffnung der Fehmarnbeltquerung einen funktionsfähigen grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zu etablieren.

Jetzt ist die Zeit für konkrete Maßnahmen! Nur so kann die neue Infrastruktur ihre positiven Wirkungen auch vor Ort voll entfalten, spürbare Verbesserungen für die Menschen und Unternehmen in der Region bringen und zu einer echten Chance für das Zusammenwachsen der dänisch-deutschen Fehmarnbelt-Region werden.

**Die engere Fehmarnbelt-Region soll eine dynamische Grenzregion werden, in der die Menschen über die Grenze hinweg leben, sich bilden, arbeiten und Gemeinsamkeit erleben können.**



## **Mehr Tempo**

Die neue Infrastruktur wird den Schienenpersonenfernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen/Malmö entscheidend beschleunigen. Die Partner im Fehmarnbelt-Komitee befürchten jedoch, dass zu geringes Augenmerk auf den lokalen bzw. regionalen Schienenpersonennahverkehr zwischen Lübeck / Ostholstein und Lolland / Nykøbing/Falster gelegt wird.

Auch jetzt, nur noch 4,5 Jahre vor der geplanten Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels und der Schienentrasse, gibt es noch immer keine verlässliche Planung für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr. Angesichts der langen Vorlaufzeiten z. B. für die Beschaffung von geeigneten Zügen, die den (sicherheits-) technischen Anforderungen genügen und sowohl durch den Fehmarnbelt-Tunnel fahren können als auch beide Stromsysteme nutzen können, und für die Akquise von Bahnpersonal wird dies im Fehmarnbelt-Komitee kritisch gesehen.

Die Fehmarnbelt-Region darf nicht zur bloßen Transitregion werden, sondern braucht eine lebendige Verkehrsader, die beide Seiten verbindet! Mit der Festen Fehmarnbeltquerung kann eine neue dynamische Grenzregion geschaffen werden. Aber das geschieht nicht von allein. Es ist an der Zeit, die Weichen zu stellen.

## **Kommunale Ebene ist auf Unterstützung angewiesen**

Auf dänischer und deutscher Seite sind die Zuständigkeiten für den lokalen und regionalen Schienenpersonennahverkehr unterschiedlich geregelt. Beiden Seiten gemeinsam ist jedoch, dass die kommunale Ebene keine oder nur geringe Zuständigkeit hat und somit auf Unterstützung der deutschen Landes- bzw. der dänischen Staatsebene angewiesen ist. Dies betrifft insbesondere finanzielle, aber auch organisatorische Aspekte.

## **Arbeitsgruppe grenzüberschreitender Nahverkehr etabliert**

Es ist erfreulich, dass sich bereits eine dänisch-deutsche Facharbeitsgruppe zum grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr formiert hat, in der die Aufgabenträger sowie verschiedene Gebietskörperschaften vertreten sind. Diese Arbeitsgruppe hat sich bereits mit der zukünftigen Nutzbarkeit der Schieneninfrastruktur befasst und technisch und organisatorisch machbare Szenarien entwickelt. Diese Arbeit muss jetzt unbedingt intensiviert und konkretisiert werden und benötigt einen klaren Arbeitsauftrag auf der Basis politischer Entscheidungen des dänischen Staates und des Landes Schleswig-Holstein.

## **Fehmarnbelt-Komitee wünscht attraktiven Nahverkehr**

Das Fehmarnbelt-Komitee setzt sich für das weitere Zusammenwachsen in der Fehmarnbelt-Region ein. „Zusammenwachsen“ bedeutet, dass sich die Menschen über die Grenze hinweg möglichst barrierefrei begegnen können – und zwar in allen Lebensbereichen wie Bildung, Ausbildung, Wirtschaft, Freizeit und Kultur. Nur so kann sich tatsächlich ein gemeinsamer Arbeitsmarkt und Wirtschaftsraum entwickeln.



Eine wesentliche Voraussetzung für diese Zukunftschance ist ein attraktiver grenzüberschreitender Öffentlicher Personennahverkehr. Daher fordert das Fehmarnbelt-Komitee ein Angebot mit folgenden Kernpunkten:

- **Stundentakt**  
Um ausreichend attraktiv für Pendeln zu sein, ist mindestens ein Stundentakt des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Lübeck und Nykøbing/Falster mit den Zwischenhaltepunkten erforderlich.
- **unkompliziertes Ticketing**  
Gefordert wird ein System mit Brückenkopftarifen, bei denen die Ticketgültigkeit jeweils bis in das Nachbarland reicht, also bis Lübeck bzw. bis Nykøbing/Falster. Dies soll für alle Ticketoptionen vom Einzelfahrschein über Mehrfahrtenkarten bis zu Abos (einschließlich Deutschland-Ticket) gelten.
- **bezahlbare Ticketpreise**  
Die Ticketpreise müssen im normalen Preisrahmen ohne etwaige Tunnelaufschläge liegen, um keine neuen Barrieren aufzubauen.

---

### Hintergrund Fehmarnbelt-Komitee

Das Fehmarnbelt-Komitee wurde im Januar 2009 gegründet und ist ein deutsch-dänisches Kooperationsgremium für grenzüberschreitende Angelegenheiten in der Fehmarnbelt-Region. Ziel des Komitees ist es, die Entwicklung der Fehmarnbelt-Region zu einer gut integrierten und wettbewerbsfähigen Region aktiv zu unterstützen und mitzugestalten.

Im Komitee sind insgesamt 29 Gebietskörperschaften, Verbände und Organisationen vertreten – 14 von dänischer und 15 von deutscher Seite. Der Bürgermeister der Kommune Lolland, Holger Schou Rasmussen, und der Landrat des Kreises Ostholstein, Timo Gaarz, teilen sich den Vorsitz.

Das Advisory Board ist die politische Stimme des Komitees. Es setzt sich zusammen aus Landräten, deutschen und dänischen Bürgermeister:innen sowie Mitgliedern des Regionsrates der Region Sjælland.

Darüber hinaus gehören Vertreter:innen aus Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden, Gewerkschaften, Bildungseinrichtungen, aus dem Tourismus sowie aus den Bereichen Kultur und Naturschutz zum erweiterten Fehmarnbelt-Komitee.

*Kontakt: Geschäftsstelle des Fehmarnbelt-Komitees auf [fbkom.info](mailto:fbkom.info).*




---

**Holger Schou Rasmussen**  
Vorsitzender Fehmarnbelt-Komitee  
Bürgermeister  
Lolland Kommune

---

**Timo Gaarz**  
Stellv. Vorsitzender Fehmarnbelt-Komitee  
Landrat  
Kreis Ostholstein

---

**Trine Birk Andersen**  
Regionsratsvorsitzende  
Region Seeland

---

**Kuno Brandt**  
Bürgermeister  
Heiligenhafen

---

**Björn Demmin**  
Landrat  
Kreis Plön

---

**Bo Hansen**  
Bürgermeister  
Svendborg Kommune

---

**Thomas Keller**  
Bürgermeister  
Ratekau

---

**Jan Lindenau**  
Bürgermeister  
Hansestadt Lübeck



---

**Carsten Rasmussen**  
Bürgermeister  
Næstved Kommune

---

**Mirko Spieckermann**  
Bürgermeister  
Neustadt i. H.

---

**Marie Stærke**  
Bürgermeisterin  
Køge Kommune

---

**Ole Vive**  
Bürgermeister  
Faxe Kommune

---

**Jörg Weber**  
Bürgermeister  
Stadt Fehmarn



# **Zukunft des grenzüberschreitenden SPNV Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing F // Future of Cross-Border Regional Rail Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing F**

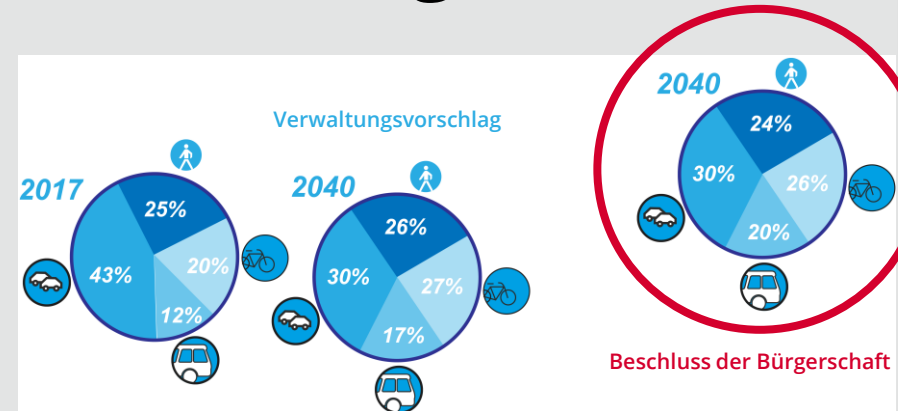
Michael Stödter, Hansestadt Lübeck, 15.06.2025





# Bedeutung für Lübeck und die Region // Importance for Lübeck and the Region

- Anschluss an Märkte, Arbeitsplätze, Bildung und Kooperationen im europäischen Norden // Access to markets, jobs, education, and cooperation in Northern Europe
- Stärkung Lübecks als Regiopole im Ostseeraum // Strengthening Lübeck as a metropolitan hub in the Southern Baltic Sea region
- Beitrag zu Klimaschutz, Verkehrsverlagerung/Verkehrswende und nachhaltiger Stadtentwicklung // Contribution to climate protection, modal shift, and sustainable urban development



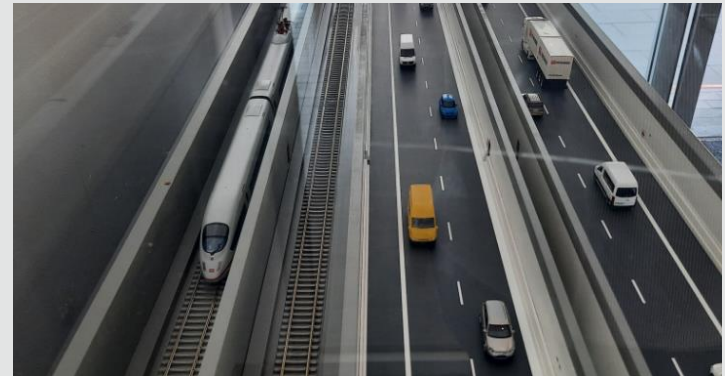
Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 30.06.2022 // Political Resolution on the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) dated 30 June 2022



# Ausgangslage // Starting Point

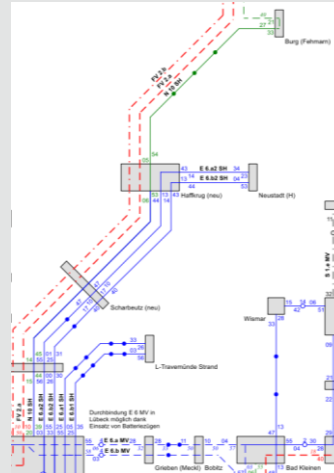
Viel Infrastruktur, aber kein grenzüberschreitender SPNV? // Lots of Infrastructure – but No Cross Border Regional Rail?

- Milliardeninvestitionen in Tunnel und Trassen // Billions invested in tunnel and tracks
- Z. Zt. noch keine abschließende Planungssicherheit für den SPNV // No planning certainty for regional rail
- Diskussion über schwache Taktung (Zweistundentakt) alarmierend // Discussion on low frequency (two-hour intervals) is alarming



# Bisherige Planungen im SPFV & SPNV // Current Long-Distance & Regional Rail Plans

- Fernzüge Hamburg–Lübeck–Kopenhagen: geplant stündlich bis zweistündlich // Long-distance trains Hamburg–Lübeck–Copenhagen: planned hourly to bi-hourly
- Einzelzüge nach Berlin, ggf. Nachtzüge Deutschland–Skandinavien // Individual trains to Berlin, possibly night trains Germany–Scandinavia
- Regionalzug Lübeck–Fehmarn: Taktung unklar, Weiterführung nach Dänemark fraglich // Regional train Lübeck–Fehmarn: unclear frequency, continuation to Denmark uncertain



# Misleading Status Quo

Die Nachfrage ist da – das Angebot fehlt // Demand Exists – Supply is Lacking

- Nutzung durch reale Barriere in Form der Fähre geprägt: teuer, langsam, nicht pendlerfreundlich // Low usage due to real barriers: expensive, slow, not commuter-friendly
- Keine Monatskarten, keine attraktiven Tarife für Berufspendler // No monthly passes, no attractive fares for commuters
- Potenzial ist vorhanden, aber z. Zt. verdeckt – SPNV-Angebot schafft erst die Nachfrage // Potential exists but is hidden – rail service creates demand in the first place



# Herausforderungen des grenzüberschreitenden SPNV // Challenges of Cross-Border Regional Rail

- Unterschiedliche Strom- und Zugsicherungssysteme // Different electrification and train control systems
- Bedarf an Mehrsystemfahrzeugen mit grenzüberschreitender Zulassung // Need for multi-system vehicles with cross-border approval
- Keine abgestimmten Tarifsysteme und Vertriebswege // No harmonized fare systems and distribution channels
- Unterschiedliche Anforderungen an Personal und Betriebsabläufe // Different requirements for staff and operational procedures



# Warum ein dichter Takt? // Why a Frequent Schedule Matters

- Alltagsverkehr braucht Verlass // Reliable Transport for Everyday Use
- Zweistundentakt ungeeignet für Beruf, Studium, Alltag // Two-hour intervals unsuitable for work, study, daily life
- Mindestens Stundentakt als Grundlage für Verkehrsverlagerung // At least hourly service as a foundation for modal shift
- Nur so wird die aufwändige Infrastruktur gesellschaftlich wirksam genutzt // Only then infrastructure becomes socially effective



# Mehr als Mobilität // More Than Transport

## Integration, Austausch und Klimaschutz // Integration, Exchange, and Climate Action

- Verbindung von Menschen, Hochschulen, Bildung und Alltag // Connecting people, universities, education, and everyday life
- Beitrag zur europäischen Integration // Contribution to European integration
- Unterstützung der EU-Emissionsziele durch klimafreundliche Mobilität // Supporting EU emission targets through climate-friendly transport
- Erfolgreiches Beispiel Malmö–Kopenhagen mit 20-Minuten-Takt // Successful example Malmö–Copenhagen with 20-minute intervals
- Dicht besiedelte Region, aber übertragbare Grundprinzipien // Densely populated region, but transferable core principles





# HL-Forderungen / Demands of Lübeck

## Damit der Tunnel nicht leer bleibt // Don't Let the Tunnel Remain Empty

- Start für durchgehenden SPNV zur Eröffnung der Querung // Start for regional cross-border rail when the tunnel opens
- Mindestens stündlicher Takt für Alltag, Wirtschaft und Tourismus // At least hourly service for everyday life, economy, and tourism
- Faires Tarifsystem mit Brückentarifen: z. B. Deutschlandticket bis Nykøbing, dänischer Tarif bis Lübeck // Fair tariff system with bridging fares: Deutschlandticket to Nykøbing, Danish fares to Lübeck
- Der Tunnel ist erstmal nur eine physische Verbindung – grenzüberschreitender SPNV macht ihn lebendig // The tunnel is the physical link – regional rail brings it to life
- Jetzt ist die Zeit, die Weichen zu stellen // Now is the time to set the course



**Mange tak for jeres opmærksomhed!**  
**Thank you for your attention!**  
**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



► Nr. VO/2025/14477  
öffentlich

Lübeck, 12.08.2025

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

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

## Quartalsbericht II / 2025 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.09.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

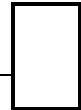
Bericht der Werkleitung zum Erfüllungsgrad des Wirtschaftsplanes, des öffentlichen Zwecks, zu den Risiken und ergriffene Gegensteuerungsmaßnahmen.

### **Bericht:**

siehe Anlage

### **Anlagen:**

KBT – Anlage 1 – QB II - 2025



## 1. Erfüllung von städtischen bzw. Gesellschaftervorgaben

### 1.1 Jahresergebnis

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung	Vorjahr	
<b>Ergebnis vor Ergebnisabführung</b>	<b>-2.000,0</b>	<b>-2.000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>-1.552,1</b>

Tendenz →

### 1.2 sonstige Vorgaben

--

## 2. Finanz- und Leistungskennzahlen

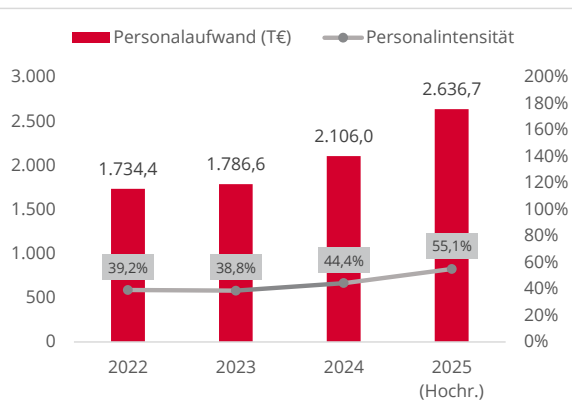
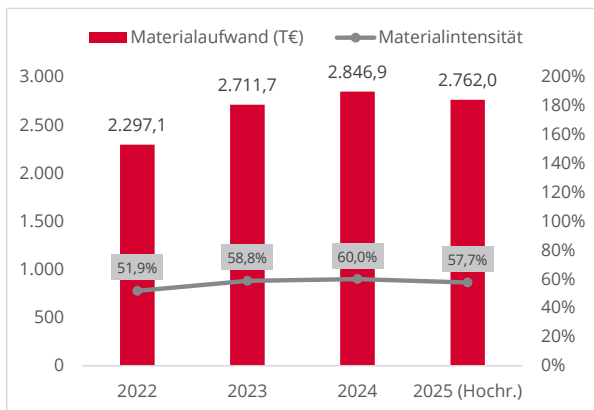
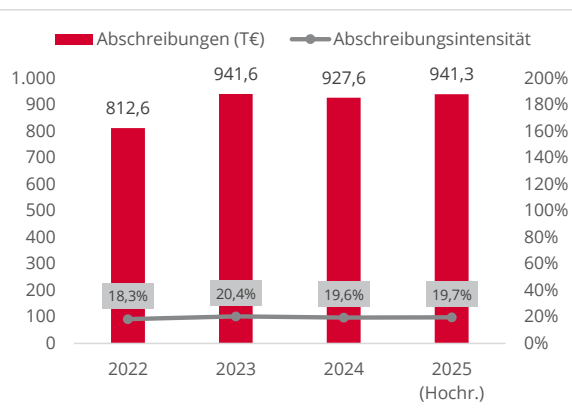
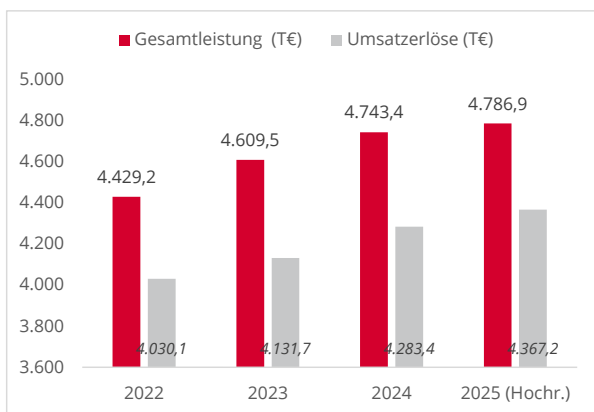
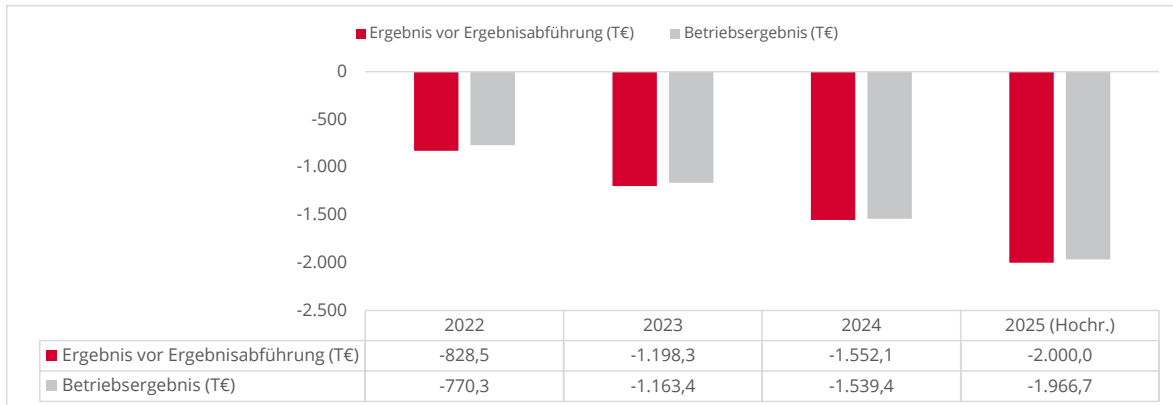
T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung	Vorjahr	
Umsatzerlöse	4.375,0	4.367,2	-7,8	-0,2%	4.283,4
Bestandsveränderungen FE/UE	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Erlöse aus Zuwendungen und Zuschüssen	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Sonstige betriebliche Erträge	415,5	419,7	4,2	1,0%	459,9
<b>Gesamtleistung</b>	<b>4.790,5</b>	<b>4.786,9</b>	<b>-3,6</b>	<b>-0,1%</b>	<b>4.743,4</b>
Materialaufwand	2.785,5	2.762,0	-23,5	-0,8%	2.846,9
Personalaufwand	2.640,0	2.636,7	-3,3	-0,1%	2.106,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	387,5	413,7	26,2	6,8%	402,3
Abschreibungen	940,0	941,3	1,3	0,1%	927,6
Betriebsaufwand	6.753,0	6.753,5	0,5	0,0%	6.282,8
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-1.962,5</b>	<b>-1.966,7</b>	<b>-4,2</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-1.539,4</b>

Tendenz →

Finanzergebnis	-19,5	-12,2	7,3	37,4%	-1,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Sonstige Steuern	18,0	21,1	3,1	17,4%	11,1
Aufwand aus abgeführtem Gewinn	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Erträge aus Verlustübernahme	2.000,0	2.000,0	0,0	0,0%	1.552,1

	Ist 30.06.2025	Ist 30.06.2024
Anzahl angereiste Gäste (gem. Meldeschein)	158.222	151.505
Anzahl Übernachtungen	577.024	553.588
Einnahmen (Netto) Kurabgabe	1.147.132	1.098.383
Anzahl Tagesstrandgäste	11.823	4.932
Einnahmen (Netto) Strandbenutzungsgebühr	33.515	14.795
Anzahl Wohnmobile	13.391	12.591
Anzahl Wohnmobilst:innen (Übernachtungen)	17.760	16.506
Parkplatzentgelte (Netto) Wohnmobilsten	136.381	127.547
Materialaufwand	1.502.453	999.656
Personalaufwand	1.016.653	934.249

### 3. Entwicklung der Vorjahre



Abschreibungsintensität = Abschreibungen : Gesamtleistung

Personalintensität = Personalaufwand : Gesamtleistung

Materialintensität = Materialaufwand : Gesamtleistung

#### 4. Stellungnahme der Unternehmensleitung

##### **... zu Abweichungen von städt. bzw. Gesellschaftervorgaben und zu Gegensteuerungsmaßnahmen**

Witterungsbedingt waren die Umsätze durch die Tagesbesucher am Strand zum Saisonstart 2025 nicht optimal. Sollte die Anzahl der Strandtage aufgrund der Witterung weiterhin gering ausfallen, muss der Kurbetrieb Travemünde davon ausgehen, dass die geplanten Einnahmen bei der Strandbenutzungsgebühr nicht ganz erreicht werden könnten.

Dennoch blicken wir optimistisch auf die Entwicklung der Einnahmesituation am Strand, da bis zum Ende der Sommersaison am 15.09. noch Zeit ist.

Analog zu den Umsätzen am Strand, könnten die Einnahmen auf den Tagesparkplätzen ähnlich rückläufig sein. Hierbei ist abzuwarten, welchen Einfluss die Erhöhung der Parkgebühren ab 01.07.2025 auf den drei Parkplätzen des Kurbetriebes Travemünde haben werden.

Sofern keine negativen Umstände eintreten, wird der Kurbetrieb Travemünde seinen Wirtschaftsplan 2025 voraussichtlich einhalten können. Natürlich kann sich unsere Hochrechnung saison- und witterungsbedingt jederzeit positiv oder negativ verändern.

##### **... zu nicht planmäßigen Auswirkungen auf den städt. Haushalt und Gegensteuerungsmaßnahmen**

##### **sonstige Anmerkungen der Unternehmensleitung**

**Fraktion  
DIE FRAKTION**

► **Nr. VO/2025/14434**  
**öffentlich**

**Lübeck, 14.07.2025**

## **Antrag**

**Bearbeitung:** Karoline Szampanska (E-Mail: karoline.szampanska@diefraktion-hl.de Telefon: 122-1070)

### **Antrag des BM Detlev Stolzenberg (Die Fraktion): Zwischennutzung des Lagerplatzes am Leuchtenfeld als Spiel- und Sportfläche**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
24.07.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Antrag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kurbetrieb die Möglichkeiten einer Zwischennutzung des eingezäunten Lagerplatzes am Rande des zentralen Parkplatzes Leuchtenfeld, ehemaliger Skatepark" als Fläche für Sport und Spiel, insbesondere für Kinder und Jugendliche zu prüfen. Zur Haushaltsberatung möge in der Sitzung der Bürgerschaft im November dazu berichtet werden.

#### **Begründung:**

Der Bauausschuss hat am 7. Juli 2025 folgenden Beschluss gefasst: "Die Verwaltung wird aufgefordert auf dem Leuchtenfeld bis zur baulichen Umsetzung der bestehenden Planung, den Bereich der Skaterbahn vorübergehend der Parkfläche zuzuordnen." Dabei wurde verkannt, dass diese Fläche in der Verwaltung des Kurbetriebes liegt und eine Umnutzung als öffentliche Parkplatzanlage mit relevanten Kosten verbunden ist. Eine weitergehende Beratung im Wirtschaftsausschuss und in der Bürgerschaft erscheinen deshalb erforderlich.

Statt einer Parkplatzanlage, die außer in der Hauptsaison die meiste Zeit nicht benötigt würde, wäre eine Fläche für Sport und Spiel, insbesondere für Kinder und Jugendliche, sinnvoller. Dadurch könnte der Verlust des Skatepark als Angebot für Kinder und Jugendliche kompensiert werden.

#### **Anlagen:**

Vorsitzende/r  
der Fraktion DIE FRAKTION