



Integriertes StadtEntwicklungsKonzept Anlagenband 1: Analyse zum ISEK



Hansestadt Lübeck, Oktober 2009
auf der Grundlage des Entwurfs von
Jahn, Mack & Partner, Berlin, Juli 2009

Impressum

Auftraggeberin

Hansestadt Lübeck

Breitestraße 62

23539 Lübeck

Telefon: 0451 122-0

Telefax: 0451 122-10 09

www.luebeck.de

Fachbereich 5 Planen und Bauen

Mühlendamm 12

23552 Lübeck

Marion Grönhagen

Christiane Schlonski

Unter Beteiligung von:

Fachbereich 1 - Bürgermeister

Norbert Kurt

Bernhard Rogge

Andreas Schoknecht

Hans-Wolfgang Wiese

Fachbereich 2 - Wirtschaft und Soziales

Ralf Kuschnierz

Claudia Schwartz

Fachbereich 3 - Umwelt, Sicherheit und Ordnung

Dr. Ursula Kühn

Rüdiger Mahnkopf

Fachbereich 4 - Kultur

Andrea Aewerdieck-Zorom

Renate Heidig

Elke Voitke

Fachbereich 5- Planen und Bauen

Hans-Walter Fechtel

Herbert Schnabel

Auftragnehmerin

Jahn, Mack & Partner

Architektur und Stadtplanung

Motzstraße 60

10777 Berlin

Projektleitung

Susanne Jahn, Gerlinde Mack

Telefon: 030 85 75 77 0

Telefax: 030 85 75 77 29

www.jahn-mack.de

Mitarbeit:

Nadine Fehlert

Nancy Häusel

Stefanie Ludwig

Lukas Benda

Ariane Hennig

Anne Wrase



Pläne, Fotos und Abbildungen

Jahn, Mack & Partner oder
Hansestadt Lübeck (falls nicht anders angegeben)

Bestehend aus:

Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK)

Anlagenband 1 – Analyse zum ISEK

Anlagenband 2 – Dokumentation der Beteiligung am ISEK

Anlagenband 3 – Materialien zum ISEK

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck wurde finanziert aus Mitteln des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau West“.

Oktober 2009



INHALT ANLAGENBAND 1 – ANALYSE ZUM ISEK

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Lübeck in der Region und überregionale Vernetzung | 9 |
| 1.1 | Oberzentrale Funktion | 10 |
| 1.2 | Regionale Entwicklungsziele und Kooperation | 11 |
| 1.3 | Überregionale und internationale Beziehungen und Zusammenarbeit | 14 |
| 1.4 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 17 |
| 2 | Stadt- und Siedlungsstruktur | 19 |
| 2.1 | Stadtgeschichtliche Entwicklung – Kurzschilderung | 19 |
| 2.2 | Denkmalschutz und Archäologie | 20 |
| 2.3 | Siedlungsstruktur | 20 |
| 2.4 | Siedlungsflächenentwicklung | 23 |
| 2.5 | Räumliche Planungen und Konzepte | 23 |
| 2.6 | Schwerpunktgebiete der Stadterneuerung/ -entwicklung - Fördergebiete ... | 24 |
| 2.7 | Altstadt | 25 |
| 2.8 | Stadtteile und Dörfer | 27 |
| 2.9 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 28 |
| 3 | Bevölkerungs- und Sozialstruktur | 29 |
| 3.1 | Demografie und Bevölkerungsentwicklung | 29 |
| 3.2 | Sozialer Wandel | 31 |
| 3.3 | Berücksichtigung relevanter Personengruppen | 33 |
| 3.4 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 35 |
| 4 | Miteinander und Füreinander | 36 |
| 4.1 | Bürgerschaftliches Engagement und gesellschaftliche Teilhabe | 36 |
| 4.2 | BürgerInnennähe | 37 |
| 4.3 | Zusammenarbeit und Vernetzung | 37 |
| 4.4 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 39 |
| 5 | Marketing – Image und Identität – Wir sind Lübeck! | 41 |
| 5.1 | ISEK und Marketingkonzept – Entwicklung und ihre Vermarktung | 41 |
| 5.2 | Image und Identität - Wer ist Lübeck und wo wollen sie hin? | 41 |
| 5.3 | Gesamtstadt | 41 |
| 5.4 | Stadtteile | 42 |
| 5.5 | Stärken – Schwächen - Handlungsempfehlungen | 43 |
| 6 | Wohnen | 44 |
| 6.1 | Ausgangslage und vorhandene Grundlagen | 44 |
| 6.2 | Bestand an Wohnungen und Haushalten | 44 |



| | | |
|------|--|-----|
| 6.3 | Bedarfe und zukünftige Nachfrage nach Wohnraum (Bestandsentwicklung – Neubau und Modernisierung) | 45 |
| 6.4 | Flächenpotenziale für Neubau - Umsetzung im Bezug zur Bestandsentwicklung | 52 |
| 6.5 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 55 |
| 7 | Soziale Angebote, Gesundheit und Sport | 59 |
| 7.1 | Soziale Angebote | 59 |
| 7.2 | Gesundheit und Medizinische Versorgung | 64 |
| 7.3 | Sport | 68 |
| 7.4 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 70 |
| 8 | Kultur, Bildung und Wissenschaft | 73 |
| 8.1 | Kulturelle Angebote, Kunst- und Kultureinrichtungen | 74 |
| 8.2 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 78 |
| 8.3 | Kinderbetreuung und Schule | 79 |
| 8.4 | Kommunale Bildungs- und Familienpolitik | 88 |
| 8.5 | Berufsbildung, Universität, Wissenschaft und Forschung | 93 |
| 8.6 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 97 |
| 9 | Wirtschaft, Beschäftigung und Tourismus | 100 |
| 9.1 | Wirtschaftsraum Schleswig-Holstein | 100 |
| 9.2 | Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur Lübeck | 100 |
| 9.3 | Branchenschwerpunkte | 103 |
| 9.4 | Lübecker Hafen | 104 |
| 9.5 | Flughafen Lübeck-Blankensee | 108 |
| 9.7 | Einzelhandel | 113 |
| 9.8 | Tourismus | 119 |
| 9.9 | Standortprofilierung - Regionale und internationale Verzahnung | 122 |
| 9.10 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 124 |
| 10 | Verkehr | 128 |
| 10.1 | Mobilität | 128 |
| 10.2 | Fahrradverkehr | 129 |
| 10.3 | Öffentlicher Personenverkehr | 132 |
| 10.4 | Straßen, Brücken, Stellplätze | 135 |
| 10.5 | Verkehrssicherheit | 136 |
| 10.6 | Leichtigkeit des Verkehrs | 137 |
| 10.7 | Öffentlicher Raum und FußgängerInnenverkehr | 138 |
| 10.8 | Güterverkehr | 139 |
| 10.9 | Wasserstraßen, Hafen und Hafenbahn | 140 |



| | | |
|-------|--|-----|
| 10.10 | Flughafen Lübeck-Blankensee | 141 |
| 10.11 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 141 |
| 11 | Technische Infrastruktur | 144 |
| 11.1 | Klimawandel und Klimaschutz | 144 |
| 11.2 | Energie- und Wärmeversorgung | 145 |
| 11.3 | Ver- und Entsorgung | 146 |
| 11.4 | Feuerwehr Lübeck | 148 |
| 11.5 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 150 |
| 12 | Umwelt- und Naturschutz, Naherholung, Freizeit und Lebensqualität | 151 |
| 12.1 | Freiraumstruktur und kulturhistorisch bedeutsame Landschaftselemente | 151 |
| 12.2 | Leitziele zum Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft | 152 |
| 12.3 | Freiraumbezogene Erholung | 156 |
| 12.4 | Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (Entwicklungs- und Schutzgebietenkonzept) | 158 |
| 12.5 | Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen | 161 |
| 13 | Karten zur Analyse | 163 |
| 14 | Daten der Analyse | 193 |
| 15 | Abbildungsverzeichnis | 197 |
| 16 | Tabellenverzeichnis | 198 |





Analyse zum ISEK

Da aufgrund der thematischen Breite und der Vielzahl der in Lübeck bereits vorliegenden, entweder räumlich oder thematisch eingegrenzten Konzepte die Analyse einen erheblichen Umfang angenommen hat, ist sie in einer separaten Anlage ausführlich dokumentiert.

In einer „Sammelphase“ wurden die vorliegende Konzepte und Berichte der Hansestadt ausgewertet (siehe Literatur und Quellenverzeichnis im ISEK) sowie ergänzend Fachgespräche und -diskussionen mit unterschiedlichsten ExpertInnen (siehe Übersicht geführte Gespräche im Anlageband 2- Dokumentation der Beteiligung am ISEK) themenbezogen durchgeführt.

In der anschließenden „Analysephase“ wurden Stärken und Schwächen der für Lübeck relevanten Themenfelder benannt und mit den am ISEK-Prozess beteiligten Fachleuten in verschiedenen Beteiligungsforen diskutiert, ergänzt und bewertet. Hier wurden erstmals Konkurrenzen und Synergien im Neben- bzw. Miteinander der unterschiedlichen Themenfelder deutlich.

Die am Abschluss jedes Themenkapitels dieser Anlage stehende Stärken-Schwächen Analyse mit daraus folgenden Handlungserfordernissen, stellt die Grundlagen für zukünftige Handlungsempfehlungen dar und damit auch das Fundament für die im Integrierte Stadtentwicklungskonzept definierten Handlungsfelder, die Projektvorschläge auf Stadtteilebene sowie die gesamtstädtischen Planungsräume.

1 Lübeck in der Region und überregionale Vernetzung

Die Hansestadt Lübeck (HL) liegt im Norden Deutschlands, im Südosten Schleswig-Holsteins und grenzt im Osten unmittelbar an Mecklenburg-Vorpommern an. Die Stadt liegt in der nordeuropäischen Wachstumsachse zwischen Hamburg und Kopenhagen. Der Stadtteil Travemünde, als Hafenort und Ostseebad bekannt, liegt direkt an der Lübecker Bucht. Die Stadt ist über die Autobahn A1 und die Fernbahnstrecke Hamburg – Lübeck – Kopenhagen an Hamburg und die dänische Hauptstadt angebunden. Zudem besteht in Ost-West-Richtung über die neue Autobahn A20 eine Anbindung bis nach Stettin in Polen. Eine Verlängerung nach Westen bis zur A26 bei Drochtersen in West-Niedersachsen mit einer neuen Elbquerung bei Glückstadt ist im Bau bzw. geplant. Lübeck ist ein wichtiger Ausgangspunkt für den Fährverkehr über die Ostsee nach Skandinavien, Finnland, ins Baltikum und nach Russland. Die Hansestadt hat den größten europäischen Fährhafen, ist der größte deutsche Ostseehafen und es besteht über den Elbe-Lübeck-Kanal Anschluss an das westeuropäische Binnenwasserstraßennetz. Weitere internationale Anbindung erhält Lübeck durch seinen Regionalflughafen Blankensee. Gegenwärtig bestehen regelmäßige Flugverbindungen in verschiedene europäische Städte (siehe Abbildung 5).



Abbildung 1: Einbindung Lübecks in die Region



Quelle: Jahn, Mack & Partner

1.1 Oberzentrale Funktion

Lübeck ist kreisfreie Stadt mit ca. 214.000 EinwohnerInnen. Sie ist nach der Landeshauptstadt Kiel die zweitgrößte Stadt Schleswig-Holsteins. Als Oberzentrum nimmt Lübeck wichtige überregionale Versorgungsfunktionen für die sie umgebende Region wahr. Als Oberzentrum versorgt Lübeck die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des höheren, spezialisierten Bedarfs (umfassende Einkaufsmöglichkeiten, Theater, Konzerthallen und sonstige kulturelle Angebote, umfassende medizinische Versorgung etc.) und bietet ein großes und differenziertes Angebot an Arbeits- und Ausbildungsangeboten (Berufsschulen und Ausbildungszentren, Fachhochschulen, Universität, Ausbildungsangebote in vielfältigen Branchen und Unternehmen). Diese Funktionen sind laut Entwurf zum Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2009 insofern zu stärken und weiterzuentwickeln, dass „die Standortbedingungen so verbessert werden, dass die Oberzentren des Bundeslandes als bundesweit und international bedeutsame Wirtschaftsstandorte gestärkt werden. Hierzu sollen ein bedarfsgerechtes Flächenangebot und eine gute verkehrliche Anbindung an andere Wirtschaftsstandorte und -regionen beitragen“¹. In gleiche Richtung zielen, der weitere Ausbau des Einzelhandelsangebotes im Stadtzentrum (quantitativ und qualitativ) und die Angebote der Bildung, der Kultur und des Tourismus sowie die intensive Bestandspflege und Neuansiedlungen im Wirt-

¹ Entwurf zum Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2009, Hrsg. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Januar 2008, S. 46.



schaftsbereich. Lübecks Position in der Region gegenüber den peripheren Standorten und den starken Mittelzentren wird dadurch weiter gestärkt.

1.2 Regionale Entwicklungsziele und Kooperation

Abbildung 2: Lübeck in der Region



Quelle: Jahn, Mack & Partner .

1990 wurde - als Folge der deutschen Wiedervereinigung - die Arbeitsgemeinschaft Region Lübeck eingerichtet, die regelmäßig zusammenkommt, um die räumlichen Planungen in der Region abzustimmen. Aufgrund der engen Verflechtungen Lübecks mit den sie umgebenden Gemeinden und Landkreisen in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, wurde 2003 unter Federführung dieser Arbeitsgemeinschaft ein gemeinsames Entwicklungskonzept (ERL) mit einem Zeithorizont bis ca. 2015 für die Region Lübeck erarbeitet (Abgrenzung Region Lübeck siehe Abbildung 2). Dieses trägt den zunehmenden Stadt-Umland Beziehungen Rechnung, die eine stärkere Abstimmung städtischer und gemeindlicher Entwicklungen erfordern. Das ERL stellt die regionale Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Einzelhandels- und Tourismusentwicklung für das Oberzentrum Lübeck und seinen Verflechtungsraum in den Grundzügen dar. Folgende Ziele und Handlungsansätze werden im ERL genannt:

- **Siedlungsentwicklung:** Trotz eines erwarteten eher moderaten Anstiegs der Bevölkerung in der Region Lübeck werden insbesondere für Wohnen und Gewerbe erhebliche Siedlungsbedarfe auftreten. Die im ERL vorgeschlagenen Baulandpotenziale sollen schrittweise und bedarfsabhängig auf Grundlage des Leitbildes der dezentralen Konzentration entwickelt werden. Die über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe) soll innerhalb des zentralen städtischen Bereiches des Oberzentrums Lübeck einschließlich der Stadtrandkerne (Teilgebiete Bad Schwartaus, Stockelsdorfs, Ratekaus (Ortsteil Sereetz) sowie in Groß Grönau (Ortsteil Hubertus) der Siedlungsachsen Lübeck-Ratekau-Pansdorf, Lübeck-Lüdersdorf-Schönberg und Lübeck-Hamberge-Reinfeld sowie der übrigen zentralen Orte (Ratzeburg, Reinfeld, Schönberg, Neustadt) stattfinden. Die Tourismusschwerpunktorte, zu denen auch die Innenstadt Lübecks und das Seebad Travemünde gehören, sollen gestärkt werden.

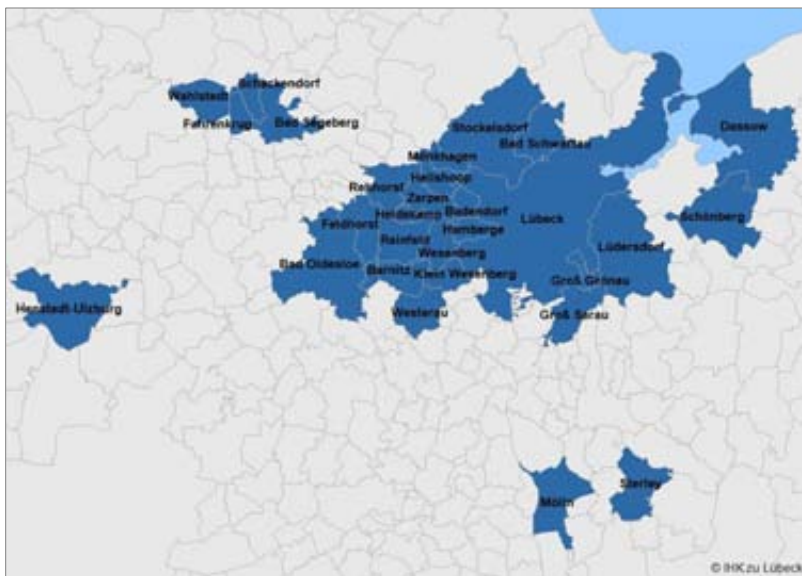


- Bei der **Gewerbeflächenentwicklung** sollen benachbarte Kommunen in geeigneten Standortbereichen zusammenarbeiten. Hierzu ist der Suchraum für regional bedeutsame Gewerbestandorte im ERL dargestellt. Darüber hinaus wird innerhalb des Lübecker Stadtgebietes im Bereich A 20, B 207neu, Flughafen ein Suchraum für eine bauliche Entwicklung vorgeschlagen. Insbesondere vor dem Hintergrund des geplanten Baus der Fehmarnbelt-Querung sollen hochwertige Gewerbestandorte auch an der Achse Hamburg – Kopenhagen (A 1) entwickelt werden.
- **Landschaftsentwicklung:** Die „grüne Region“ Lübeck zeichnet sich durch eine hohe Landschaftsvielfalt mit Potenzialen für die Erhaltung und Entwicklung von Natur und Landschaft als auch für Freizeit und Erholung aus (Seeheilbad Travemünde, Rad- und Wandertourismus). Entsprechend müssen diese Funktionen und Potenziale gesichert und weiterentwickelt werden. Dabei ist den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen Rechnung zu tragen. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Erhalt bzw. der Entwicklung regional und überregional bedeutsamer Verbundsysteme und dem Biotopverbund. Diese Netze sollen dem schonenden Tourismus sowie der Naherholung zugänglich gemacht werden. Hinsichtlich der Bereitstellung von Ausgleichsflächen im Rahmen regional bedeutsamer Bauvorhaben ist ähnlich wie bei der Gewerbeflächenentwicklung u. a. interkommunal zusammenzuarbeiten. Im ERL wird die Einrichtung eines regionalen Ausgleichsflächenpools vorgeschlagen. Hierzu sollen geeignete Verfahren entwickelt werden.
- **Verkehrsentwicklung:** In der Region bestehen starke Verkehrsverflechtungen, die insbesondere auf das Oberzentrum Lübeck ausgerichtet sind. Gemäß dem Ziel der Entwicklung eines umweltfreundlichen, sozialverträglichen und den wirtschaftlichen Erfordernissen angepassten Verkehrssystems werden im ERL folgende für Lübeck relevante Maßnahmen genannt: Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an den Hauptachsen des ÖPNV, Zusammenarbeit in der Abstimmung und Bereitstellung des ÖPNV, Steigerung des Radverkehrsanteils und Verknüpfung mit dem ÖPNV, Verlängerung der A20 und Ergänzungen im Straßennetz (u. a. noch offen: Ortsumgehung Schlutup), Modernisierung und Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur, Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals, Realisierung eines Güterverkehrszentrums Lübeck zur besseren Nutzung von Synergien zwischen den einzelnen VerkehrsträgerInnen, bedarfsgerechter Ausbau der Häfen und des Regionalflughafens. Ein Großteil der dazu erforderlichen Maßnahmen ist bereits umgesetzt oder noch in der Umsetzung begriffen (siehe auch Kapitel 1.10 Verkehr). Schwerpunkte der Regionalentwicklung für die nächsten Jahre werden die Verlängerung der A20 mit Elbquerung und Anschluss an das internationale Fernstraßennetz im Raum Hamburg, die Hinterlandanbindungen des Hafens für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenverkehr, der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals und des Flughafens sein. Für letzteren liegt seit dem 3. März 2009 ein Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung vor. Der Hafen ist auf Grund seiner überregionalen Bedeutung weiter zu entwickeln. Hier gilt es, die Chancen für Wachstum und Beschäftigung zu nutzen, die sich trotz der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise dauerhaft für die Region und Stadt ergeben. Zur Weiterentwicklung des Wegesystems sind unter regionalen Gesichtspunkten zukünftig bessere Vernetzungen der bestehenden Rad-, Reit- und Wanderwege zwischen Lübeck und der Region notwendig.



- Einzelhandelsentwicklung:** Das Einzelhandelsangebot entspricht noch nicht der oberzentralen Bedeutung Lübecks, daher gibt es folgende Ziele für die regionale Einzelhandelsentwicklung: Erhalt und Stärkung der Versorgungsfunktion der Lübecker Innenstadt und der zentralen Orte mit ihren jeweiligen Funktionen. Vermeidung von Störungen durch die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel an peripheren Standorten, weitere Ansiedlungen sollten zentrenintegriert erfolgen (Schwerpunkte Lübeck, Bad Schwartau, Grevesmühlen, Ratekau und Stockelsdorf). Großflächiger Einzelhandel soll sich an der Zentrenstruktur orientieren. Eine auf kurzem Wege erreichbare Grundversorgung soll sichergestellt werden. Unter Federführung der IHK Lübeck wollen sich die Stadt Lübeck, die umgebenden Landkreise Herzogtum-Lauenburg, Nordwestmecklenburg, Ostholstein, Segeberg und Stormarn sowie 28 Kommunen im Rahmen des Ende 2008 gegründeten „Regionalen Einzelhandelsforum“ (siehe Abbildung 3) ergänzend zum ERL zukünftig auf eine gemeinsame **Einzelhandelsentwicklung** innerhalb der Region einigen. Gegenstand der Abstimmung werden die Steuerung der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel, die Stärkung der innerstädtischen (Stadtteil-) Zentren sowie die Sicherstellung der Grundversorgung im ländlichen Raum sein.

Abbildung 3: Mitglieder des Regionalen Einzelhandelsforum



Quelle: <http://www.forum-eh.de/mitglieder.html>.

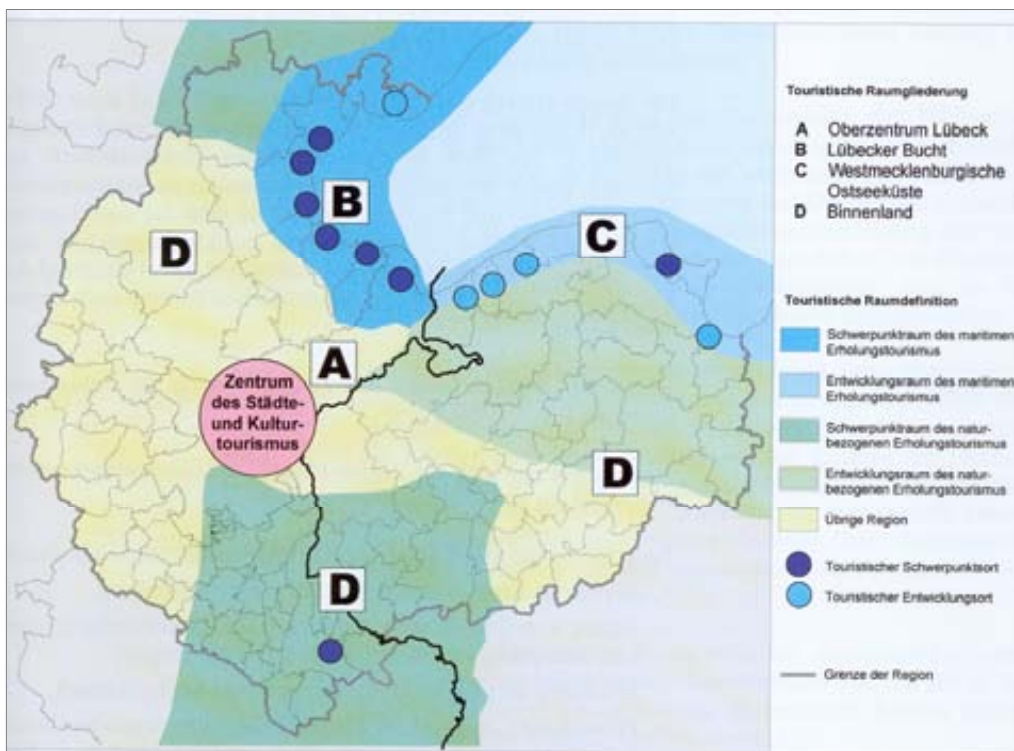
- Tourismusentwicklung:** Aufgrund der direkten Lage an der Ostseeküste und der kulturellen Vielfalt der Hansestadt Lübeck (UNESCO-Welterbe), generiert die Region ein erhebliches Tourismusaufkommen. Tourismus ist entsprechend ein bedeutender Wirtschaftsfaktor der Region, der noch weiter zu stärken ist. Die drei Säulen „Meer, Natur und Kultur“² sind in der touristischen Entwicklung künftig stärker als Positionierungsmarke einzusetzen. Dabei

² Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL), Leitbild und Handlungsrahmen, AG Region Lübeck, 2003.



soll sich die Entwicklung vorrangig auf die touristischen Schwerpunkt- und Entwicklungsorte konzentrieren (siehe Abbildung 4). Es gilt vor diesem Hintergrund durch verstärkte Kooperation und Abstimmung verbesserte Maßnahmen für die regionale Tourismus- und Naherholungsförderung zu entwickeln. Diese sollen sich an folgenden Zielen orientieren: Gewährleistung eines naturverträglichen Tourismus (Rad- und Wandertourismus), Verlängerung der Saison, Optimierung der Vermarktung, Stärkung der Dienstleistungs- und Serviceorientierung, Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur (z. B. der Radwanderwege), klare Zielgruppenausrichtung (Städte-, Erholungstourismus, Altersgruppen etc.), Vernetzung der Angebote, Sicherung der Angebotsvielfalt und stärkere Positionierung im Bereich Kulturtourismus. Hierzu wird zurzeit ein Tourismuskonzept erarbeitet. Die Frage, inwieweit es gelingt, die Vielfalt und Einzigartigkeit der Hansestadt auch zu einem zielgruppenspezifischen touristischen Profil zu entwickeln, wird dabei von entscheidender Bedeutung sein.

Abbildung 4: Touristische Raumgliederung und Raumdefinition des ERL



Quelle: Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL), 2003, S. 71.

Weitere angestrebte **interkommunale Kooperationen** beziehen sich auf die Einrichtung einer regionalen Feuerwehrleitstelle.

1.3 Überregionale und internationale Beziehungen und Zusammenarbeit

Als traditionsreiche Hansestadt ist Lübeck schon immer regional und international in ein Netz starker Partnerstädte eingebunden. Hinsichtlich des überregionalen Zusammenhangs muss die Region Lübeck heute ihre Rolle insbesondere gegenüber der **Metropolenregion** Hamburg, die vor den



Grenzen von Lübeck endet, und der Metropolenregion Kopenhagen / Malmö im Ostseeraum definieren. Aufgrund der engen funktionalen Beziehungen zu Hamburg, wird die Hansestadt Lübeck weiterhin versuchen, als Mitglied in die **Metropolregion Hamburg** aufgenommen zu werden. Zu Themen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Regionaler Nahverkehr) besteht bereits ein Gaststatus für die Hansestadt, da hier wesentliche Berührungspunkte bestehen.

Erste **überregionale Kooperationen**, insbesondere in den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung, Gesundheit und Naturraumentwicklung, wurden über die **EU-Förderprogramme** INTERREG und STRING begonnen, an denen die Region Lübeck über einige ihrer Körperschaften beteiligt ist (z. B. Projekt „Gesundheit und Aktivität an Schulen“, Jugendbildungsprojekt „Albatros I+II“, Ausstellungsprojekte Archäologie in Kooperation mit Dänemark). Weiterhin nimmt Lübeck 2008 / 2009 am Modellvorhaben der Raumordnung – **MORO** des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) teil, in dem es um die Entwicklung einer Strategie zur verbesserten Zusammenarbeit zwischen der Metropolenregion Hamburg mit ihren Nachbarregionen geht. Im Zentrum stehen dabei elf Teilprojekte zur Verbesserung der Zusammenarbeit von Wirtschaft und Wissenschaft. Für Lübeck interessant sind z.B. der Campus-Nord (Hochschulkooperation) oder auch der Entwicklungskorridor feste Fehmarnbelt-Querung. Darüber hinaus sollen infrastrukturelle Defizite der ländlichen Räume im öffentlichen schienengebundenen Verkehr bearbeitet werden. Die Zusammenarbeit soll dabei explizit über den Zeitraum des Modellvorhabens hinaus bestehen bleiben.

Zur Begleitung des Projektes **feste Fehmarnbelt-Querung** wurde eine Lenkungsgruppe eingerichtet, in der Lübeck vertreten ist. Für die Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen und PartnerInnen in Deutschland und ab 2009 auch unter Einbindung Dänemarks haben Lübeck und die angrenzenden Landkreise das Regionale Entwicklungskonzept (REK) für die feste Fehmarnbelt-Querung in Auftrag gegeben. Dieses soll die Entwicklung entlang der A1 im Falle der Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung nach Dänemark steuern, von der sich die gesamte Region starke wirtschaftliche Impulse und Beschäftigungseffekte erhofft.

Weiterhin bestehen über die Union der Ostseestädte räumliche und wirtschaftliche Verbindungen in den gesamten Ostseeraum zu Fragen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit, der Kultur, des Umweltschutzes, der Erziehung und des Gesundheits- und Sozialwesens, dem Tourismus, dem Transportwesen und der Stadtplanung. Als ein Beispiel sind die seit über 50 Jahren jährlich stattfindenden Nordischen Filmtage Lübeck zu nennen. Hierfür arbeitet Lübeck mit Filminstitutionen und -institutionen aus Skandinavien, Finnland und den baltischen Staaten zusammen und präsentiert nordische und norddeutsche Filme aus den Sektionen Spiel-, Dokumentarfilm, Kinder- und Jugendfilm und Filmforum. Mehr als 20.000 Zuschauer sowie 800 Presse- und Branchenvertreter besuchen regelmäßig das Festival, das unter der Schirmherrschaft der nordischen Botschafter steht.

Darüber hinaus unterhält Lübeck **Partnerstadtbeziehungen** zu Wismar, La Rochelle, Klaipeda, Visby und Venedig. Freundschaftliche Beziehungen unterhält Lübeck mit mehr als 100 europäischen Städten, die regelmäßig an den Hansetagen teilnehmen. Der Bürgermeister Lübecks ist derzeit Vormann des Städtebundes „die Hanse“.

Lübeck ist ferner Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft historischer Städte (Bamberg, Lübeck, Regensburg, Stralsund, Görlitz und Meißen), die sich zum Umgang mit den mittelalterlichen Stadtstrukturen in Fragen der Sanierung und des Denkmalschutzes austauschen. Lübeck veranstaltet



alle zwei Jahre ein Kolloquium zum Thema Archäologie, das bereits siebenmal stattfand. Experten aus allen Ostseeanrainerstaaten und aus dem weiteren ehemaligen Wirtschaftsraum des Hanseverbundes treffen sich zum Fachaustausch.

Auch **international tätige Wirtschaftsunternehmen**, wie die Dräger AG, Niederegger oder Brüggen, und Einrichtungen, wie das Universitätsklinikum, tragen zum Wissensaustausch mit anderen Städten und Regionen bei.

Überregional bedeutsame Projekte mit Ausstrahlungskraft, wie die Bewerbung zur Kulturhauptstadt, zur Stadt der Wissenschaften, für die Landesgartenschau oder als Austragungsort der Olympischen Spiele konnten bislang nicht realisiert werden, hatten aber positive Wirkung nach innen und tragen über die Projektphase hinaus zur Zusammenarbeit bei.

Zukünftig muss es noch stärker darum gehen, diese **überregionalen und internationalen Kooperationen** im Rahmen von EU-Förderprogrammen, nationalen Modellvorhaben aber auch im Rahmen von Städtepartnerschaften oder der Zusammenarbeit im Ostseeraum insbesondere in den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung, Gesundheit und Naturraumentwicklung weiter auszubauen und zu verstärken, um von Synergien profitieren zu können.

Abbildung 5: Überregionale Einbindung



Quelle: Jahn, Mack & Partner .



1.4 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|---|--|--|---|
| Räumliche Lage | <ul style="list-style-type: none"> + Nähe zur Metropolregion Hamburg mit guter Verkehrsanbindung + vielfältige Verbindungen in den Ostseeraum und nach Skandinavien + landschaftlich reizvolle Lage mit hohem Wasseranteil und Anbindung an die Ostsee (Lübecker Bucht) + Lage im Entwicklungskorridor der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung nach Dänemark | <ul style="list-style-type: none"> – Lage inmitten einer strukturschwachen Region u. a. als Folge der Randlage an der ehem. innerdeutschen Grenze – räumliche Nähe zu Hamburg bringt Konkurrenzsituation mit sich | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte interkommunale Zusammenarbeit (Nutzung gemeinsamer Ressourcen in der Flächenentwicklung, dem Verkehr, dem Tourismus oder der Infrastrukturbereitstellung) ▪ Klare Positionierung / Profilbildung innerhalb der Fehmarnbelt-Region ▪ Fertigstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die feste Fehmarnbelt-Region (durch HL und Umlandkreise/-gemeinden) |
| Interkommunale/ internationale Zusammenarbeit | <ul style="list-style-type: none"> + Tradition der Hanse lebt durch die Vernetzung in der Ostseeregion und im Städteverbund „die Hanse“ fort + vorhandenes regionales Entwicklungskonzept + beginnende Zusammenarbeit mit den umliegenden Kreisen und Gemeinden zu Themen der EH- und Gewerbeentwicklung + Gaststatus in der Metropolregion HH (Eingliederung angestrebt) + enge wirtschaftliche Beziehungen in den Ostseeraum (Skandinavien, baltische Staaten) + regionaler Flughafen mit internationalen Linienverbindungen | <ul style="list-style-type: none"> – die Umsetzung der interkommunale Zusammenarbeit verläuft zögerlich – regional oder international ausstrahlende Projekte konnten bislang nicht verwirklicht werden (Kulturhauptstadt, Landesgartenschau, Olympia, Stadt d. Wissenschaft) – bislang noch keine Aufnahme in die Metropolregion HH | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkere Nutzung internationaler Beziehungen (Partnerstädte, Universitäten, Flugverbindungen nach Südeuropa etc.) ▪ Bedeutung des Flughafens ausbauen ▪ Weiteres Streben nach Aufnahme in die Metropolregion Hamburg |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|-------------------------|---|--|---|
| Oberzentrale Funktionen | <ul style="list-style-type: none">+ Die Stadt verfügt über viele kulturelle Einrichtungen → große Vielfalt+ Lübeck gewährleistet eine dezentrale Versorgung mit sozialen und administrativen Einrichtungen | <ul style="list-style-type: none">– Das einzigartige und vielfältige kulturelle Profil kann hinsichtlich seiner wirtschaftlichen, insbesondere seiner touristischen Potentiale noch nicht hinreichend genutzt werden– Einzelhandelsangebot entspricht noch nicht der Oberzentralen Bedeutung– Starke Mittelzentren mit guter Einkaufsstruktur im unmittelbaren Umland – Konkurrenz | <ul style="list-style-type: none">▪ Lübeck muss seine oberzentrale Versorgungsfunktion in S-H stärker herausstellen |



2 Stadt- und Siedlungsstruktur

2.1 Stadtgeschichtliche Entwicklung – Kurzskeizze

Die Geschichte Lübecks beginnt im 9. Jahrhundert mit der Errichtung einer slawischen Burganlage an der Stelle, wo die Schwartau in die Trave mündet. 1143 wird auf der nicht weit entfernten Halbinsel Buku, Lübeck als Kaufleutesiedlung neu errichtet. Als freie Reichsstadt blieb die Hansestadt Lübeck selbstständig und unabhängig bis 1937.

Archäologischen Grabungen zufolge entwickelte sich Lübeck nach der Stadtgründung 1143 als dreiteiliges Gebilde. Im Norden die Burg, die Bürgerstadt zwischen Markt, Hafen und im mittleren Bereich des Stadthügels, der Dombezirk im Süden. In der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts wird die Bürgerstadt nach Osten bis zum Ufer der Wakenitz erweitert. Im frühen 13. Jahrhundert wird durch Baulandgewinnung in die Trave hinein die Siedlungsfläche nochmals erweitert. Um 1400 hatte die Hansestadt ihren Höhepunkt, sie war "Königin der Hanse" und neben Köln die größte Stadt Deutschlands. Um 1700 veränderte sich das Stadtbild durch die Errichtung von Schutzanlagen.

Mit der Aufhebung der "Torsperre" 1864 und der Gewerbefreiheit setzte eine rasante Entwicklung der Stadt durch den Bau neuer Wohn- und Gewerbegebiete, Hafenanlagen, militärischer Einrichtungen und Verkehrswegen ein. Erst nach 1894 regelte ein Bebauungsplan die bauliche Anbindung der Vorstädte. Es entstanden in St. Lorenz, St. Gertrud, St. Jürgen mehrgeschossige Mietshäuser, die auch Entlastung für die überbelegte Innenstadt brachten.

Die Hafentwicklung der Neuzeit begann Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Abtragung der Wallanlagen, dem Bau der Eisenbahn sowie der Kaianlagen der Roddenkoppel und der nördlichen Wallhalbinsel. Mit dem Rehder-Plan von 1906 wurde die Grundlage für die Entwicklung stadtauswärts gelegt. Geplant war die Fabrikstadt, die sich beidseitig der Trave entwickeln und durch ein engmaschiges Eisenbahnnetz erschlossen werden sollte. Vorwerker Hafen sowie Hafenanlagen in Siems und Herrenwyk entstanden in dieser Zeit. Der Skandinavienkai wurde 1962 in Betrieb genommen.

Lübeck wandelte sich erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts von der reinen Handelsstadt zur neuzeitlichen Industrie- und Handelsstadt. Holz, Fisch und Konserven waren die industriellen Produkte. Parallel zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur siedelten sich zwischen 1890 und 1933 Großbetriebe an. 1905 wurde das Hochofenwerk in Herrenwyk gegründet. Industriegebiete entstanden am Vorwerk, auf der Teerhofsinsel, in Siems, Kücknitz, Herrenwyk, Travemünde, am Glashüttenweg und in Schlutup. Ab 1934 wurden Rüstungsbetriebe angesiedelt: u.a. zwischen Glashüttenweg, Untertrave und westlich von Schlutup im Lauerholz.

Die Altstadt blieb von den Bombenangriffen des 2. Weltkrieges nicht verschont. Sie wurde zu 1/4 zerstört. Der Wiederaufbau berücksichtigte den alten Stadtgrundriss in Teilen. Im westlichen Teil erfolgte ein an neueren städtebaulichen Leitvorstellungen orientierter Wiederaufbau mit vergrößerten Straßenräumen und neuen Haustypen.

Über die Ostsee kamen mit Ende des 2. Weltkrieges zehntausende Flüchtlinge nach Lübeck und erhöhten den Bedarf an Wohnungen. Zunächst wurde die Stadt bis zu den Siedlungen der 1920er und 30er Jahre verdichtet. Seit den 1950er Jahren wurden völlig neue Wohnstadtteile und -bezirke



im Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäusern errichtet. Mit dem Bau der deutsch-deutschen Grenze wurde Lübeck Grenzstadt und ostwärts von seinem Hinterland abgeschnitten. Nach der Maueröffnung musste Lübeck mit den wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen umgehen. Der Bau der A 20, die Konversion der Kasernenareale und der Aufbau des Hochschulstadtteils in St. Jürgen prägen die Stadtentwicklung seit 1990.

2.2 Denkmalschutz und Archäologie

Lübeck verfügt über einen großen siedlungsgeschichtlichen Fundus, der neben der erhaltenen mittelalterlichen Stadtstruktur sowie zahlreichen Gebäuden dieser Zeit, die Grundlage der Unterschutzstellung 1987 als Weltkulturerbe der UNESCO bildete. Seit 1991 ist die gesamte Altstadt Grabungsschutzgebiet. Insbesondere die Altstadt von Lübeck gilt als die archäologisch am besten untersuchte Stadt Deutschlands.

Der Denkmalschutz hat vor allem in der Innenstadt einen sehr hohen Stellenwert. Der Erhalt von Bau, Boden- und Kulturdenkmälern schließt auch das Denkmal Stadtgrundriss der Altstadt ein.

Eine besondere Herausforderung für Lübeck stellt sich mit der Anforderung der Denkmalpflege Altes und Neues zu vereinen, Werte zu erhalten und zu vermehren. Umgestaltungsprojekte in der Altstadt regen diesbezüglich die stadtöffentliche Diskussion an.

Die Bewahrung und Wertschätzung der historischen Substanz hat in Lübeck Tradition. Die Lübecker Geschichte ist identitätsstiftend. Denkmalschutz steht wie Naturschutz im Dienste der Erhaltung der Lebensqualität für die EinwohnerInnen und des Tourismus.

2.3 Siedlungsstruktur

Die Hansestadt Lübeck besitzt aufgrund der historischen Bauentwicklung und den topografischen Bedingungen eine spannungsreiche Stadtmorphologie. Die Trave bot ursprünglich Schutz und trug zur Anbindung bei. Die schwierigen Bodenverhältnisse (Gewässer und feuchter Boden) führten zur Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungen auf begrenztem Raum, mit entsprechenden Baustrukturen. In der Mitte der Stadt liegt die kompakte Altstadt, die wie als Nukleus eingerahmt von Wasserarmen das Zentrum der Stadt bildet. Eine bedeutende Entwicklungsachse der Stadt hat sich von Südwest nach Nordost entlang des Flusslaufes und der Hafententwicklung gebildet. Aus der Altstadt heraus entwickelte sich eine polyzentrische, jedoch sehr kompakte Stadtstruktur. Wie eine Zwiebel erweiterte sich die Stadt mit ihren sie umschließenden Schichten. Die Stadtteile wachsen entlang der wichtigen Verkehrsadern radial aus der Stadt. Aufgrund ihrer Kompaktheit bildet die Stadt einen klaren Übergang zum Landschaftsraum. Gegliedert ist der Stadtkörper im Wesentlichen durch seinen dichten, historischen Kern, den teilweise erhaltenen historischen Vorstädten sowie den sich daran anschließenden offeneren Siedlungsstrukturen (siehe Karte: Siedlungsstruktur). Diese bauliche Kompaktheit stärkt Lübeck als „Stadt der kurzen Wege“.



Abbildung 6: Die Entwicklungslinien der Stadt



Quelle: Jahn, Mack & Partner

Charakteristisch für die Bauzeit ab den 1920er Jahren sind die gemeinschaftlichen und **durchgrünt**en Höfe aufgrund der häufigen genossenschaftlichen Großparzellen. Die Strukturen in **Blockrandbauweise** sind vorwiegend in den 1920er und 30er Jahren entstanden (bspw. in Marii und Teilbereiche St.Lorenz Süd). Offene Mehrfamilienhausstrukturen in **Zeilenbauweise** und einzelner Hochhausarchitektur sind als neue Siedlungen nach dem 2. Weltkrieg schwerpunktmäßig in Stadtrandgebieten im Westen (Buntekuh, Moisling) und im Nordosten (Kücknitz Roter Hahn) entstanden. Durch die Konversion von Kasernenstandorten und den Neubau des Hochschulstadtteils, wie auch der Bebauung des Bornkamps, hat sich in den letzten Jahren die Wohnstadt erweitert.

Kleinteilige Siedlungsstrukturen in Form von **Ein- und Zweifamilienhäusern** sind auch als Erweiterung des übrigen Stadtkörpers im Übergang zur Landschaft zu finden. Ihr Ursprung liegt teilweise schon vor 1910. Sie sind aber häufig bis heute weiterentwickelt und überformt worden. Bedingt durch die Bundesautobahn A 1 und der guten Erschließungsbedingungen ist ein verdichtetes Siedlungsgebiet **nordwestlich vom Stadtgebiet** von Lübeck entstanden (Stockelsdorf, Bad Schwartau, Ratekau). Die offene Landschaft beginnt daher erst im Landschaftsraum der Nachbargemeinden (Steinrade, Hemmelsdorfer See). Die ehemalige deutsch-deutsche Grenze, an der sich Lübeck als nördlichster Endpunkt befand, hat zur Siedlungsbegrenzung im Südosten geführt. Der **Südöstliche und nördliche Bereich** des Stadtgebietes ist trotz der Überformung und Erweiterung der Dorflagen durch Einfamilienhäuser immer noch ländlich geprägt



Die **gewerblichen Standorte** Lübecks konzentrieren sich entlang der Wasserstraßen, Bahnlinien und Schnellstraßen. Entlang der Untertrave prägen Hafenstandorte und hafenaffine Nutzungen das Stadtbild. Das **Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen** gehört zur Hansestadt und ihrer Entwicklungsgeschichte. Sie macht das Bild der kompakten und nutzungsintensiven Stadt aus. Differenzieren lassen sich die gewerblichen Standorte hinsichtlich ihrer Bebauung, der Gestaltung und Versiegelung und der Nutzungsintensität. Die Kategorie „Großstrukturen“ der Karte gibt vor allem die Gewerbe- und Hafenstandorte wieder, die ein hohe bauliche Dichte aufweisen und deren Außenraum keine besondere Gestaltung/ Strukturierung aufweist. Die Baustruktur der Kategorie „Sonstige gewerbliche Standorte und Sondergebiete“ ist kleinteiliger bzw. durch Solitärbauten strukturiert. Eine bauzeitliche Zuordnung der gewerblichen Kategorien erfolgt nicht, jedoch wird in der Auseinandersetzung der Thematik deutlich, dass die flächenintensive Nutzung (Kategorie „Flächen für Lager/ Logistik“) in der Neuzeit zugenommen hat. Der **Flughafenstandort** in peripherer Lage muss als Sonderstandort angesehen werden, der schon aufgrund seiner nutzungsbedingten Auswirkungen peripherer liegen muss.

Neben der Altstadt und ihrer angrenzenden Stadterweiterungen, haben sich Siedlungsschwerpunkte um ehemalige Dörfer als eigenständige Orte gebildet, die sukzessiv ebenfalls mit den Stadtgebieten zusammengewachsen sind. In Schlutup, Kücknitz und Travemünde sind ausgehend von einem historischen Kern **Siedlungserweiterungen** der unterschiedlichen Epochen entstanden. Sie sind bis heute nicht mit der Kernstadt zusammengewachsen und räumlich eigenständige Siedlungsbereiche. Siems und Herrenwyk sind wie Moisling durch Siedlungsentwicklung der Nachkriegszeit entstanden.

Abbildung 7: Beispiele für **Siedlungsstrukturen bis 1910** (von links oben): Altstadt, geschlossener Blockrand Siedlungsstruktur bis 1910, Villen und villenähnliche Bebauung; Beispiele für **Siedlungsstrukturen nach 1910** (links unten) geschlossene Siedlungsstrukturen; offene Siedlungsstrukturen in Großbausiedlung; Ein- und Zweifamilienhäuser



Quelle: Jahn, Mack & Partner



2.4 Siedlungsflächenentwicklung

Es bestehen unterschiedliche Optionen für die räumliche Entwicklung von Lübeck. Lübeck hat sich aufgrund der topografischen Gegebenheiten zu einer nutzungsdichten Stadt entwickelt. Die zukünftige Siedlungs- und Stadtentwicklung von Lübeck wird durch die unterschiedlichen Flächenbedarfe bestimmt werden. Die Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur wird die Siedlungsentwicklung beeinflussen. Mit dem peripheren Verlauf der Tangentialverbindung A20 und B 207neu ergeben sich nach Südwesten Flächenoptionen, die von der radial orientierten Siedlungsentwicklung aus der Innenstadt und der Entwicklungsachse entlang der Trave abweicht.

Ein gesamtstädtisches räumliches Entwicklungskonzept als Grundlage zur Flächenentwicklung soll Ziele und Handlungsspielräume aufzeigen, die sich auch an den Notwendigkeiten für technische und soziale Infrastruktur ausrichten. Für Schwerpunkträume müssen Szenarien entwickelt werden, die Vorrang- bzw. Taburäume definieren können. Vorhandene und neue Flächen müssen hinsichtlich einer besseren Vermarktung profiliert werden. Absichten der Nachbarn sowie interkommunale Entwicklungsabsichten sind einzubeziehen. Der Flächennutzungsplan ist zu überarbeiten.

2.5 Räumliche Planungen und Konzepte

Für das Gebiet der Hansestadt Lübeck liegt ein gültiger Flächennutzungsplan in der Fassung der Planzeichnung (86. Änderung/ Berichtigung vom 27.02.2008) und des Erläuterungsberichtes (von 12/1992) vor. Die Zielstellungen des FNP haben teilweise starken Aktualisierungsbedarf.

In der Nähe der Altstadt sind in einigen Stadtteilen **Erhaltungsgebiete** festgesetzt (St. Lorenz, St. Jürgen, St. Gertrud, Travemünde, Groß Steinrade, Krummesse). Für den Lübecker Ortsteil Krummesse und die Gemeinde Krummesse gibt es eine gemeinsame Dorferwicklungsplanung. Für diesen Ortsteil existiert ebenfalls ein Erhaltungsgebiet mit Satzungsbeschluss.

In Lübeck sind in den letzten Jahren zahlreiche **sektorale Konzepte** zur Lösung fachrelevanter Probleme und Festlegung von Entwicklungszielen entstanden. Die Inhalte der Konzepte fließen in das ISEK ein. Im Folgenden sind Planungen mit einem räumlichen Bezug aufgelistet. Eine Übersicht der öffentlichen Konzepte aus dem sozial-kulturellen Bereich sind in den Kapiteln 1.7 Soziale Angebote, Gesundheit und Sport und 1.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft zusammengestellt.

- | | |
|--|-----------|
| ▪ Managementkonzept UNESCO | in Arbeit |
| ▪ Zentren- und Nahversorgungskonzept | in Arbeit |
| ▪ Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Lübeck Radverkehr | in Arbeit |
| ▪ Perspektiven Einzelhandelsentwicklung | 2008 |
| ▪ Gesamtlandschaftsplan | 2008 |
| ▪ „Lübeck Staufrei bis 2015“ | 2008 |
| ▪ Lärmaktionsplan | 2007 |
| ▪ Wohnbaulandbericht | 2004/2007 |
| ▪ Abschätzung der Kapazitäten der Lübecker Häfen | 2007 |
| ▪ Prognose des Seehafenumschlags im Lübecker Hafen bis 2020 | 2006 |
| ▪ 2. Regionaler Nahverkehrsplan 2004-2009 | 2005 |
| ▪ Wegweisungskonzept für den Alltags- und den Freizeiträderverkehr | 2004 |



| | |
|--|-----------|
| ▪ Wohnungsanalyse/-prognose (Wohnungsmarktkonzept) | 2004 |
| ▪ Hafentwicklungsplan | 1998 |
| ▪ Gewerbeflächenatlas | in Arbeit |
| ▪ Landschaftsplan Erholung | in Arbeit |
| ▪ Landschaftsplan Klimafachplan | in Arbeit |
| ▪ Tourismuskonzept | in Arbeit |

Hinsichtlich fachlicher Themen ist Lübeck gut aufgestellt. Die integrierte Zusammenführung der Einzelteile soll durch das ISEK passieren. Der Bereich Stadtplanung sieht den dringenden Bedarf der **Neuaufstellung des FNP** entsprechend der zukünftigen Entwicklungslinien. Es besteht die Überlegung die Ergebnisse des ISEK als Grundlage zu nehmen.

2.6 Schwerpunktgebiete der Stadterneuerung/ -entwicklung - Fördergebiete

Aufgrund des demografischen und wirtschaftlichen Strukturwandels wird die Entwicklung der Städte als regionale Kerne und **zukunftssträchtige Wohn- und Wirtschaftsstandorte** immer notwendiger. Dies ist jedoch von den Kommunen allein nicht zu bewältigen. Die Städtebauförderung der städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen stellen daher eine wichtige finanzielle Unterstützung bei der Erneuerung und Entwicklung von städtischen Gebieten dar. Sie dient der Behebung städtebaulicher wie auch sozialer Mängel/ Probleme im Sinne der Funktionstüchtigkeit des Stadtteils für die Stadt. Zu jeweils einem Drittel finanziert der Bund, Land und die Gemeinde das Programm (siehe Band 1, Kapitel 4.2 Finanzierung).

Die Struktur der Städtebauförderung hat sich in den letzten 20 Jahren differenziert. Neben der klassischen Sanierung und Entwicklung, die langsam auslaufen wird, gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Programme zur Entwicklung von Quartieren, Stadtteilen und ihrer Gebäude und Infrastruktur.

Bemühungen um den Erhalt und die Sanierung der Altstadt haben in Lübeck eine lange Tradition. Seit dem Erlass des Städtebauförderungsgesetzes 1972 wurde die Lübecker Altstadt kontinuierlich mit Städtebaufördermitteln unterstützt. Die Hansestadt hat bereits vor der Möglichkeit zur **Festlegung förmlicher Sanierungsgebiete** Eigeninitiative bewiesen, in dem sie frühzeitig eine Bestandsaufnahme durchgeführte und die allgemeinen Sanierungsziele zur Diskussion stellte. Die Sanierungsziele wurden in einem städtebaulichen Rahmenplan für die gesamte Altstadt konkretisiert und werden im Bedarfsfall fortgeschrieben. Nach und nach wurden weitere Sanierungsgebiete in der Altstadt förmlich festgelegt bzw. Entlassungen vorgenommen. Aktuell sind 30 Prozent der Altstadtfläche als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Mit dem Einsatz von Städtebaufördermitteln soll die Attraktivität des Zentrums als Mittelpunkt des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens nachhaltig gestärkt werden. Die traditionelle Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe ist zu erhalten. Das Stadtbild, die historische Bausubstanz und die öffentlichen Straßen- und Platzräume sind derzeit Arbeitsschwerpunkt der Sanierungs- und Erhaltungsarbeit.

Seit 1999 wird auch in Lübeck das bundesweite **Programm Soziale Stadt** eingesetzt.

- Von 1999 bis 2002 wurde das Gebiet **Hudekamp** im Stadtteil Buntekuh mit Mitteln aus dem **Programm „Soziale Stadt“** und des Landesprogramms „Städtebauförderung zur Förderung unrentierlicher Kosten der städtebaulichen Innenentwicklung“ gefördert.



- In Teilbereichen der Stadtteile **St. Lorenz Nord und Süd** kamen Programmmittel des **Programms „Soziale Stadt“** von 1999 bis 2007 zum Einsatz. Maßnahmen waren hier z.B. Umgestaltung Ladenzeile Hansering, Hanseplatz, Tagespflegestelle, Stadtteilhaus, Jugendtreff, Aktivierung der BewohnerInnen. Parallel dazu wurden große Teile der Wohnungen gerade des „Sozialen Wohnungsbaus“ mit Wohnungsbaufördermitteln umgebaut, modernisiert und instand gesetzt. Das Gebiet wurde entlassen, als wesentliche Ziele zur Stabilisierung des Projektgebietes erreicht waren.
- Die vom demografischen Wandel (Verschiebung der Altersstruktur mit sozialen Auswirkungen) betroffene Großwohnsiedlung **Buntekuh** wurde 2002/03 eines von 16 Pilotprojekten des BBR Forschungsfeldes (ExWoSt) **„Stadtumbau West“**. Mit finanzieller Unterstützung konnte ein Stadtteilentwicklungs- und Handlungskonzept erarbeitet, die nachhaltige Stärkung des Wohngebiets angeschoben werden. Projekte waren: Abriss Wohnhaus Pinassenweg, Prüfung Neuordnung / Aufwertung Wohnungsbestand Karavellenstraße, Sicherung / Aufwertung Einkaufszentrum und Ideen für die Mitte, Aufwertung Wohnungsbestände und Umfeld als Impuls. Hieran knüpft die Städtebauförderung wiederum durch das **Programm „Soziale Stadt“** seit 2006 an (siehe ISEK, Kapitel 5..2.2 Förderprogramme).

Das gemeinsame Wohnungsmarktkonzept der Wohnungsunternehmen und der Stadt liefert Anhaltspunkte, für die Einschätzung weiterer förderungsbedürftiger Stadtteile. Neben Buntekuh werden als weitere Verdachtsgebiete für die bauliche und soziale Förderung durch das „Soziale Stadt“ Programm, die Siedlungsbereiche der 50er und 70er Jahre in den Stadtteilen Kücknitz (Roter Hahn) und Moising benannt.

2.7 Altstadt

UNESCO Weltkulturerbe „Lübecker Altstadt“

Lübeck hat als Führerin des Hansebundes Jahrhunderte lang europäische Geschichte geschrieben. Der Stadtgrundriss, die Stadtbaukunst und das Lübsche Stadtrecht wurden Grundlage für viele Städte im Hansebund und Ostseeraum. Im Dezember 1987 hat das Welterbe-Komitee der UNESCO große Teile der Altstadt von Lübeck in die Welterbeliste aufgenommen. Mit dem mittelalterlichen Stadtkern der Hansestadt Lübeck wurde erstmals in Nordeuropa ein ganzer Stadtbereich von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannt. Lübeck stellt „ein hervorragendes Beispiel eines Siedlungsgebietes dar, das einen bedeutsamen Abschnitt in der Entwicklung der Menschheit versinnbildlicht“. Ausschlaggebend für die Aufnahme waren: die markante und unverwechselbare Stadtsilhouette mit den sieben Türmen der monumentalen Kirchen, der planmäßig angelegte Stadtgrundriss mit dem historischen Raumgefüge der Straßen und Plätze, die originale historische Bausubstanz in den unzerstörten Altstadtbereichen, die in Nordeuropa einmaligen archäologischen Befunde und Dokumentationen. Die durch Jahrhunderte gewachsene und durch viele hervorragende Einzelbauten geprägte Bausubstanz in den Altstadtbereichen weist Lübeck als architektonisches Erbe von europäischer Bedeutung aus.

Die Sicherung des Welterbes ist für Lübeck eine tragende Säule. Zu diesem Zwecke strebt sie die Erstellung eines Managementkonzeptes an. Es dient als Leitfaden bei Genehmigungen von Vorhaben. Beispielsweise sind die städtebaulichen Sichtachsen auf das Weltkulturerbe freizuhalten. Innerhalb einer verbindlichen Pufferzone, als erweiterte Umgebungsschutzzone des Welterbes,



sind bauliche Maßnahmen und Vorhaben hinsichtlich des Höhenmaßes, der Sichtachsen und des baulichen Maßes zu überprüfen. Der Umgebungsschutz soll die Integrität des UNESCO Weltkulturerbes bewahren (siehe Karte: Fördergebiete und Satzungsgebiete). Die finanzielle Ausstattung zur Erhaltung des UNESCO Weltkulturerbes ist ungewiss. Schutz und die Pflege von nationalen Welterbestätten werden durch den Bund gefördert. Das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt zwischen 2009 und 2013 für investive und konzeptionelle Maßnahmen bundesweit 150 Mio. Euro zur Verfügung. Aufgrund der Überlagerung der Gebietskulissen Sanierung, Denkmalschutz und Weltkulturerbe kann Lübeck auch Mittel des Städtebaulichen Denkmalschutzes im Sinne des Weltkulturerbes einsetzen.

Zentraler Ort und Wohnort

Die Altstadt übernimmt wichtige Funktionen für die Gesamtstadt. Die Altstadt ist Wohnort, Arbeitsort, zentraler Ort des Einkaufens, der Bildung und der Kultur. Sie bildet das wirtschaftliche, kulturelle und identitätsstiftende Zentrum der Hansestadt und ist Besuchermagnet und Aushängeschild der Region Lübeck. Sie vereint Traditionelles und zunehmend moderne Einflüsse. Die sieben mittelalterlichen Kirchtürme sowie das Holstentor stehen als Wahrzeichen kultureller und wirtschaftlicher jahrhundertealte Hochkultur. Neue städtebauliche und architektonische Projekte wie die Musik- und Kongresshalle (MuK), die Musikhochschule, der Wettbewerbsentwurf für die Umgestaltung der Achse Schrangens Klingenberg, neue Geschäftshäuser, die Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel, Wohnprojekte an der südlichen Wallstraße, das wohn- und arbeitsübergreifende Projekt am Klughafen oder die Neuordnung des Gründungsviertels nutzt die Stadt Lübeck, sich aus ihrem Kern heraus zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich vielfältige Herausforderungen für die Altstadtentwicklung. Die Flächenansprüche des modernen Einzelhandels wachsen und die Unterbringung der wichtigen zentralen Funktion in der historischen Parzellenstruktur funktioniert letztendlich nur in kriegszerstörten Abschnitten. Eine Chance kann die zunehmende Nachfrage nach kleinteiligen, individuellen Shoppingangeboten sein, die sich in der Altstadt gut realisieren lassen (Bsp. Huxstraße). Die Versorgungsnotwendigkeit in der Altstadt ergibt sich durch das Arbeiten und Wohnen in der Altstadt. Trotz oder gerade wegen ungewöhnlicher Grundrisse ist das Denkmal lebendig. Zentraler Ort der Kultur heißt Angebote für TouristInnen und BewohnerInnen zu schaffen (auch „Nachtleben“), dabei muss die Wohnqualität berücksichtigt werden.

Die Nutzungsüberlagerungen werden im Straßenraum bzw. öffentlichen Raum besonders sichtbar (PKW, Bus, Fahrrad, Fußgänger und ruhender Verkehr). Die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Organisation des Verkehrs sind in der nutzungsdichten und denkmalgeschützten Innenstadt wiederkehrende Themen. Ideen für die Gestaltung des öffentlichen Raums wurden in der Perspektivwerkstatt „Mitten in Lübeck“ behandelt. Die Altstadtplätze auf der zentralen Achse sind als Rückrat des Gesamttraums für BesucherInnen und BewohnerInnen zu qualifizieren (Koberg, Platz Marienkirche, Schrangens, Markt, Kohlmarkt, Klingenberg, Dom Platz). In der Perspektivwerkstatt „Mitten in Lübeck“ wurde eine „Charta für den öffentlichen Raum“ entwickelt, die als Entscheidungshilfe bei Fragen zukünftiger Gestaltungsvorhaben dienen sollte (Sicherheit und Ruhe, Klimatischer Komfort, Möglichkeiten zum Verweilen, Sichtachsen, Fassung und Raumgefühl, Architektonische/ stadtlandschaftliche Qualität, Individualität, NutzerInnenfreundlichkeit, Zielort/ Treffpunkt). Das dort vorgeschlagene Verkehrskonzept für die Innenstadt beinhaltet in erster Linie die



nutzerfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums für den Fuß- und Radverkehr. KFZ-Verkehrsflächen und motorisierte Durchgangsverkehre sollen reduziert werden zugunsten eines größeren Aktionsradius für andere VerkehrsteilnehmerInnen, die die Stadt erleben und entdecken wollen. Die Ergebnisse sollen in den weiteren Planungen Beachtung finden

2.8 Stadtteile und Dörfer

Ein Schwerpunkt im ISEK ist die Betrachtung der Stadtteile und ihrer Besonderheiten. Das öffentliche Interesse galt in den letzten Jahren vor allem der Altstadt und Travemünde, als touristische Schwerpunkte und Weltkulturerbe. Die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Entwicklung neuer Wohngebiete rufen zur verstärkten Aufmerksamkeit gegenüber allen bestehenden Orten bzw. Stadtteilen auf. Die Funktionstüchtigkeit der Gesamtstadt muss das Ziel sein. Dazu gehören attraktive Stadtteil- / Stadtbezirksmitten. Nachholbedarf in den Stadtteilen gibt es besonders bei der Belegung von wohnortnahen Stadtteilzentren, für die Sicherung von Einkaufs- und Infrastrukturangeboten und für identitätsstiftende Orte. Die Aufwertung des öffentlichen Raumes (Erholungs- und Aufenthaltsflächen) trägt zu lebendigen Stadtteilen bei, die Heimat und Standortfaktor sind. Neben der Wohnortnähe ist eine gute Anbindung an die Altstadt nötig und gewünscht (PKW, Bus, Rad). Die Ein- und Übergänge in die Stadt sowie in die Stadtteile sollten erkennbar sein. Sie sollten eine Qualität besitzen, die eine identitätsstiftende bzw. eine positive Wirkung für Ankommende und BewohnerInnen auslösen.

Die Stadt Lübeck wird von ihren zehn Stadtteilen gebildet. Die Lübschen Dörfer (wie Großsteinrade, Niendorf, Blankensee u.a.) im ländlichen Raum prägen den Rand der Stadt. Es handelt sich um einen verstädterten ländlichen Raum, da Stadt und Land eng miteinander verbunden sind, sowohl räumlich als auch die funktional.

In den Dörfern ist die Nutzung durch landwirtschaftliche Betriebe zu Gunsten der Wohnnutzung stärker in den Hintergrund getreten. Das historisch gewachsene Dorf mit seinem Ortsbild und der typischen Bau- und Siedlungsstruktur hat eine starke Überformung erfahren. Die Gefahr der Uniformität ländlicher Siedlungsbereiche/ Dörfer ist durch Ausweisung zusätzlicher Siedlungsflächen gegeben. Diese Entwicklung unterliegt der Nachfrage der Bevölkerung nach Wohnbauflächen im ländlichen Raum und dem Anliegen der Stadt Wohnbevölkerung nicht an das Umland zu verlieren. Der ländliche Raum dient heute der Landwirtschaft, dem Naturschutz, der Erholung und der Siedlungsentwicklung. Interessenkonflikte gilt es zu klären (siehe auch Kapitel 12; Umwelt- und Naturschutz, Naherholung, Freizeit und Lebensqualität, S.151ff).



2.9 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--|---|--|--|
| Siedlungsstruktur, Stadtgeschichte und Denkmalschutz | <ul style="list-style-type: none"> + bipolare Struktur Trave- müde – Altstadt + Historische Altstadt (U- NESCO Weltkulturerbe) als wichtiger Identitätsfak- tor und Touristenattraktion + Traditionelle Werte + erhaltenswerte Dorfstruk- turen + starke Durchgrünung der Siedlungsbereiche im Os- ten der Stadt + Wasser als verbindendes Element + kompakter Stadtkern („Stadt der kurzen Wege“) + Stadt - Landschaftsbeziehungen + Hinsichtlich fachlicher Konzepte ist Lübeck gut aufgestellt. | <ul style="list-style-type: none"> – Stadtteilzentren kaum wahrnehmbar, da Gestal- tung und Einzelhandels- angebote unattraktiv – Im Süden beginnende Zersiedlung des Land- schaftsraumes durch neue Flächenausweisungen – Wasserlagen/Hafen im Norden überwiegend ge- werblich genutzt und da- her wenig erlebbar – Fehlende Klärung der Bedeutung der A 20/ B 207neu für Baulandent- wicklung und die Gefahr des Landschaftsverlustes – Interessenskonflikt Land- wirtschaft, Naturschutz, Siedlungsentwicklung, Er- holung – Gemengelagen zwischen Wohnen – Emissionen von Gewerbe und Landwirt- schaft | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewahrung der Stadtge- schichte und ihrer hist. Zeugnisse durch ein akti- ves Management (Konzept zur Weiterent- wicklung des UNESCO Weltkulturerbes) ▪ Räumliches Entwicklun- gskonzept Wohnungs- und Wirtschaftsflächen ▪ Stadtteilzentren sichtbar machen durch Identitäts- stiftende Maßnahmen ▪ Verhinderung von Zersie- delung durch abgestimmte Siedlungsentwicklung auch mit den Nachbargemein- den ▪ Stadt- und Stadtteileingän- ge aufwerten |
| Flächenentwicklung | <ul style="list-style-type: none"> + Nachnutzungspotenziale im Innenbereich vorhan- den (Konversion, Nach- verdichtung) + Nachfrage nach günsti- gem Wohnraum von Fami- lien | <ul style="list-style-type: none"> – Brachflächen und Nach- verdichtungspotenziale in vielen Streulagen – keine großen zusammen- hängenden Gewerbeflä- chenpotenziale – Wohnungsneubaupotenzi- ale ohne Prioritäten – Gefahr der Zersiedelung des Landschaftsraums durch Flächennachfragen – Nachfrage insbes. nach Logistikflächen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild ▪ Abgestimmte Steuerung der Flächenentwicklung notwendig ▪ Profilierung der einzelnen Flächen für eine gezielte Vermarktung |



3 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

3.1 Demografie und Bevölkerungsentwicklung

Lübeck – Region

Die Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein wird laut Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes³ regional sehr unterschiedlich verlaufen. Dabei zählt Lübeck zu den Räumen, deren EinwohnerInnenzahlen bereits heute zurückgehen und die von 2007 bis 2025 mehr als 5 % ihrer Bevölkerung verlieren werden. Zu dieser Gruppe gehören auch die kreisfreie Stadt Neumünster sowie die Kreise Dithmarschen, Steinburg und Schleswig-Flensburg. Die EinwohnerInnenzahlen der übrigen Regionen Schleswig-Holsteins werden erst ab 2010 beziehungsweise ab 2015 sinken (siehe Abbildung 22).

Das Statistische Amt der Hansestadt Lübeck geht in seiner Prognose 2006 bis 2020 jedoch von einem Rückgang der Bevölkerung bis 2020 um rund 2,6 % aus⁴. Insgesamt bewegen sich die zur Zeit vorliegenden Prognosen für Lübeck bis 2020 (siehe Tabelle 11) in einem Spektrum zwischen 198.000 EW und ungefähr 207.700 EW. Die Unterschiede sind nicht ungewöhnlich und bedeuten eine nötige regelmäßige Überprüfung der Entwicklung. Alle Prognosen gehen jedoch von einer Abnahme der EinwohnerInnenzahl aus, wobei anzumerken ist, dass die reale Entwicklung bisher weniger negativ als prognostiziert ausgefallen ist.

Lübeck – Gesamtstadt

Ende 2008 lebten in der Hansestadt Lübeck 213.385 Menschen. Das sind rund 4.000 weniger als vor zehn Jahren. Laut Prognose der Hansestadt Lübeck von 2006 wird sich die Bevölkerung bis zum Jahr 2020 noch um etwa 5.600 Personen verringern. Die Bevölkerungsabnahme ist auf das seit Ende der 60er Jahre bestehende Geburtendefizit zurückzuführen.

Die dritte Komponente der Bevölkerungsentwicklung (neben Geburten und Sterbefälle) sind die Wanderungen. Über den Zeitraum der vergangenen Jahrzehnte betrachtet, kam es bezüglich der **Wanderungsbewegungen** (Zu- und Fortzüge) zu deutlichen Schwankungen. In den Jahren um die Wiedervereinigung fanden besonders viele Zuzüge aus den angrenzenden Bundesländern statt, die die Bevölkerung in Lübeck wachsen ließen. Danach sank die Zahl der Zuzüge wieder. Seit 2000 unterliegt das Wanderungssaldo noch leichten Schwankungen, befindet sich aber im Plus. Laut Bevölkerungsprognose der Hansestadt Lübeck 2006 - 2020 wird sich diese Entwicklung fortsetzen und das Wanderungssaldo im Schnitt plus 300 - 400 EinwohnerInnen betragen. Voraussichtlich kann diese Zuwanderung jedoch die natürliche Bevölkerungsbewegung mit Geburtendefiziten und Sterbeüberschuss nicht ausgleichen.

Ausgehend von der Stadt-Umland-Wanderung in Lübeck im Zeitraum von 1996 bis 2006, ergeben sich die stärksten Wanderungsverflechtungen mit dem Kreis Ostholstein, und hier insbesondere mit den direkt angrenzenden Gemeinden Stockelsdorf, Bad Schwartau und im Osten zur Gemeinde

³ Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 11. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung 2006-2025.

⁴ Hansestadt Lübeck, Abt. Statistik, Bevölkerungsprognose 2006-2020



Selmsdorf (Herrenburg). Die Hansestadt verliert dorthin überwiegend EinwohnerInnen auf Grund von Wanderungen, die sich im Zusammenhang mit Familiengründungen und Einfamilienhausbau ergeben.

Die höchsten Zu- und Fortzugszahlen zeigen sich innerhalb der Altersgruppe der 15- bis 34-Jährigen, wobei Personen zwischen 15 und 24 Jahren überwiegend zuwandern (plus 556 Personen in 2008) und bei den 25- bis 34 Jahren dagegen die Abwanderungen überwiegen.⁵ Daraus lässt sich schließen, dass in der Ausbildungsphase (z.B. Studium) nach Lübeck gezogen wird. In der Phase der Familiengründung bzw. der Arbeitsstellensuche dagegen, verlassen wieder mehr Menschen die Stadt.⁶

Hinsichtlich der Altersstruktur ist festzustellen, dass der Anteil der älteren EinwohnerInnen steigen wird. Hierbei kommt es vor allem zu einem Anstieg in der Altersgruppe der über 75-Jährigen, was die Notwendigkeit einer vorausschauenden Altenplanung verdeutlicht. Diese Entwicklung bringt auch eine Veränderung der Haushaltgrößen mit sich. Die Anzahl der Personen je Haushalt wird von 1,87 Personen in 2005 auf 1,83 Personen im Jahr 2020 sinken.⁷

Lübeck – Stadtteile

Eine Übersicht zu wesentlichen Strukturdaten für die einzelnen Stadtteile befindet sich im Kapitel 14, Daten der Analyse, Seite 193ff. Im Folgenden wird nur auszugsweise auf signifikante Daten zur Entwicklung der Stadtteile eingegangen (s. Tab. 14). In der Mehrheit der Stadtteile wird mit Bevölkerungsabnahmen zu rechnen sein. Die Innenstadt, St. Lorenz Süd, St. Lorenz Nord, St. Gertrud, Schlutup und Kücknitz werden im Schnitt 2 % ihrer Haushalte verlieren. Für Moisling und Buntekuh werden Haushaltsverlusten zwischen 6 und 8 % prognostiziert. Travemünde zeigte in den letzten Jahren eine besonders positive EinwohnerInnenentwicklung aufgrund der Ausweisung neuer Baugebiete, jedoch werden die EinwohnerInnenzahlen bis 2020 jetzt nur noch leicht steigen. St. Lorenz Nord konnte durch Neubau bis 2005 ebenfalls einen Bevölkerungszuwachs aufweisen, wird aber bis 2020 wieder mit Verlusten rechnen müssen. Der Stadtteil St. Jürgen wird aufgrund aktiver Baumaßnahmen als einziger mit deutlich wachsenden EinwohnerInnenzahlen eingeschätzt. Hier entstehen die Wohngebiete Hochschulstadtteil und Bornkamp. Eine relativ junge Bevölkerungsstruktur, weisen die Stadtteile Moisling, Buntekuh, Schlutup und Kücknitz auf. Die höchsten Anteile an über 65-Jährigen finden sich dagegen in Travemünde, St. Gertrud und Schlutup.

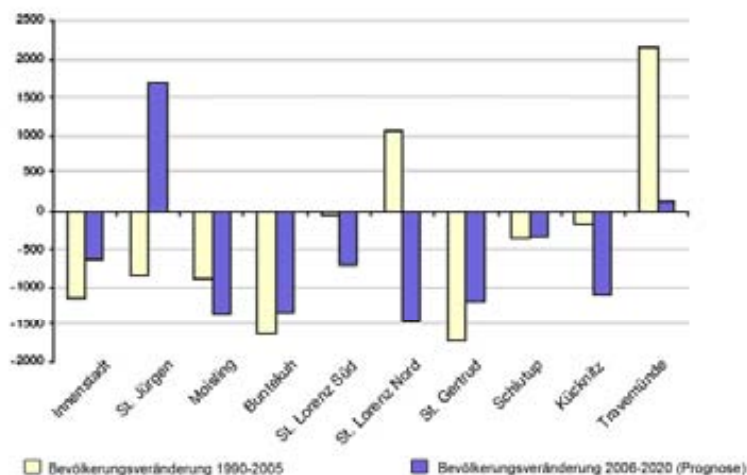
⁵ Hansestadt Lübeck, Statistisches Jahrbuch 2008

⁶ InWIS F & B GmbH, Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Hansestadt Lübeck (Teil A), 2004

⁷ Hansestadt Lübeck, Abt. Statistik, Bevölkerungsprognose 2006 – 2020.



Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen 1995 bis 2005 und Prognose 2006 bis 2020



Quelle: Statistisches Amt Hansestadt Lübeck (G. Bender), Die Lübecker Bevölkerungsprognose 2006 – 2020

3.2 Sozialer Wandel

Die gravierenden Veränderungen des allgemeinen Arbeitsmarktes mit einem bundesweit schrumpfenden Angebot an sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen und der Zunahme im Niedriglohsektor insbesondere im Bereich der Dienstleistungen haben in der Vergangenheit auch in Lübeck einen sozialen Wandel nach sich gezogen. In den letzten Jahren ist die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in Lübeck zwar leicht gestiegen, die Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise sind jedoch noch nicht absehbar. Insgesamt ist der soziale Wandel gekennzeichnet durch eine verstärkte Polarisierung der Einkommen und damit verbunden die Veränderung des sozialen Status der Menschen. Die Anforderungen an SchulabgängerInnen und ArbeitnehmerInnen steigen bundesweit stetig an, es werden vor allem Flexibilität und ein hohes Qualifikations- und Bildungsniveau gefordert. Demgegenüber steht der allgemeine Trend einer steigenden Zahl an Ungelernten und gering Qualifizierten, Alleinlebenden und Alleinerziehenden, die diesen Anforderungen oft nicht gerecht werden können, daher zunehmend staatliche Unterstützung in Anspruch nehmen müssen und somit an die Armutsgrenze heranrücken.

Eine Darstellung und Einschätzung zur Entwicklung des Sozialen Wandels und damit den von Armut betroffenen Personen und Haushalten in Lübeck bietet der Armuts- und Sozialbericht 2006 – Sozialatlas der Hansestadt Lübeck, dessen Inhalte hier in Auszügen zusammengefasst werden.

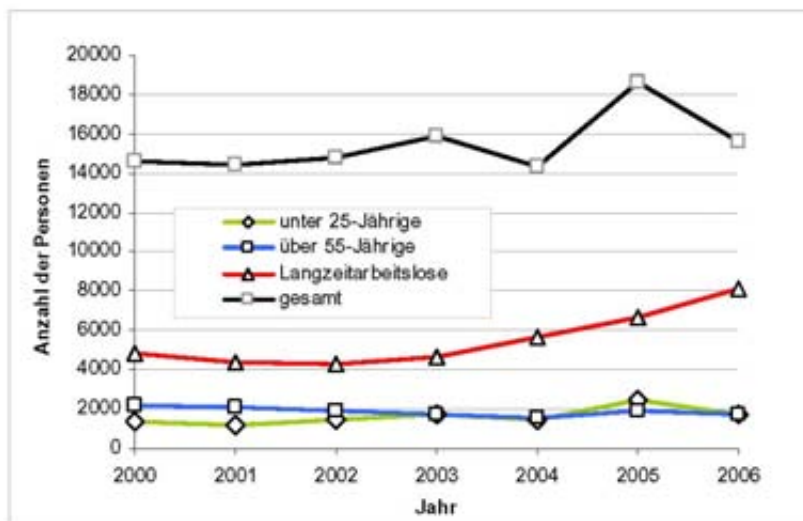
Durch die Änderung der Sozialgesetze ist die Zahl der Menschen, die von Fürsorgeleistungen leben von 2002 bis 2006 um rund 15.200 auf rund 33.000 Personen angestiegen. Diese Erhöhung betraf insbesondere die Gruppe der erwerbsfähigen Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren. Damit einher ging eine Erhöhung der Armutsquote von 7,1% auf 16,1% (2008: 16,2 %).

Die Arbeitslosen gehören zu der am stärksten von Armut betroffenen Bevölkerungsgruppe. In der Hansestadt waren 2007 rund 12 % der Erwerbspersonen arbeitslos (Bund 10%, Land 9,6%, siehe



Tabelle 12). 2008 hat sich diese Zahl, dem allgemeinen Trend folgend, auf 8,8% verringert (Bund Februar 2009: 7,8 %, Land 7,6 %).⁸ Davon empfangen rund vier Fünftel Arbeitslosengeld II und nur ein Fünftel Arbeitslosengeld I. Die Arbeitslosenquote insgesamt sinkt laut Bundesagentur für Arbeit seit 2005 leicht, wobei jedoch die **Langzeitarbeitslosigkeit** und die **Jugendarbeitslosigkeit** in der Tendenz ansteigen (siehe Abbildung 11).⁹ Neben den Arbeitslosen sind insbesondere die Beziehenden von Grundsicherungsleistungen nach SGB II als Einzelpersonen oder in Bedarfsgemeinschaften ein Indikator für Armut. Seit Einführung der Grundsicherung nach SGB II 2005 ist die Zahl der LeistungsempfängerInnen stetig angewachsen. Der Anteil der hilfebedürftigen 15- bis 64-Jährigen an allen EinwohnerInnen dieser Altersgruppe betrug 2006 16,4 %. Der Kinderanteil (unter 15- Jährige) in den Bedarfsgemeinschaften betrug hierbei rund 30 %.¹⁰ Die **Kinderarmut** stellt sich zudem nach Stadtbezirken sehr unterschiedlich dar (siehe Abbildung 12). In den Stadtbezirken, in denen aufgrund des sozialen Wohnungsbaus die Mieten geringer sind wie z.B. in Buntekuh, Moisling aber auch in Wohnquartieren der Stadtteile von St. Lorenz Nord, St. Gertrud, der Innenstadt und Kücknitz ist die Kinderarmutsquote (Anteil hilfebedürftiger Kinder an allen Kindern) besonders hoch. Unterdurchschnittlich von Kinderarmut betroffen sind St. Jürgen, Schlutup, Trave- münde und andere Bezirke von St. Gertrud, St. Lorenz, Kücknitz. Insgesamt sind ca. 30,5% aller Kinder in Lübeck von Armut betroffen.

Abbildung 9: Entwicklung der Arbeitslosigkeit in Lübeck 2000 bis 2006



Quelle: Armuts- und Sozialbericht– Sozialatlas 2006 der Hansestadt Lübeck. Abt. Statistik.

Für die Armutsquote¹¹ insgesamt (über alle LeistungsempfängerInnen gesehen) ergibt sich mit leichten Abweichungen ein ähnliches Bild (Abb. 23). Die Armutsquote lag 2008 bei 16,2 %.

In Lübeck besteht eine wachsende Tendenz zur **Altersarmut**. Rund zwei Drittel der EmpfängerInnen von Grundsicherung im Alter sind Frauen, denn sie konnten aufgrund von Nichterwerbstätig-

⁸ Statistische Ämter des Landes und des Bundes Erwerbstätigkeit – Arbeitsmarkt, Februar 2009

⁹ Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht 2006, S. 86.

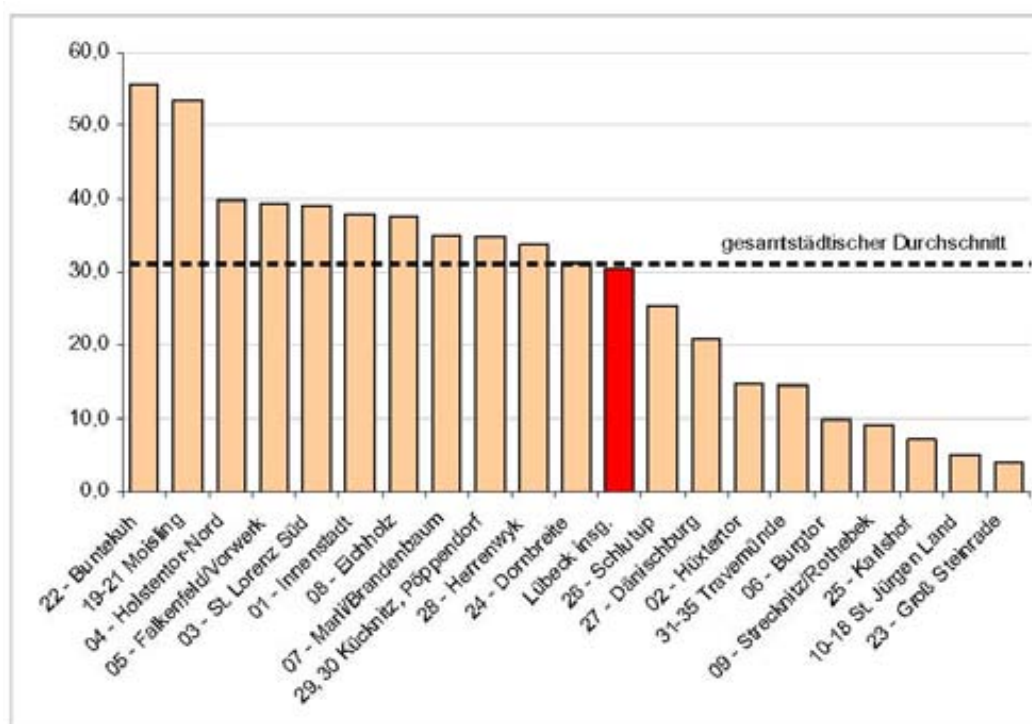
¹⁰ Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht 2006, S. 27 f.

¹¹ Armutsquote: HLU, Grundsicherung im Alter, SGB II EmpfängerInnen zus. Personen je 100 EW.



keit oder nur geringer Erwerbstätigkeit (wg. Kindererziehung, Pflege von Angehörigen oder geringem Einkommen) häufig nur unzureichende eigene Rentenansprüche erwerben.¹² In einer Gesellschaft, die aufgrund des demografischen Wandels eine wachsende Anzahl älterer Menschen erwartet, wiegt diese Entwicklung doppelt schwer.

Abbildung 10: Kinderarmut am 31.12.2006 nach Stadtbezirken (Kinderarmutsquote)



Quelle: Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht 2006

3.3 Berücksichtigung relevanter Personengruppen

Neben Langzeitarbeitslosen und älteren Menschen sind auch Personen mit **Migrationshintergrund** häufig von Armut betroffen. Im Jahr 2008 lebten in Lübeck 40.951 EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund¹³, das sind 19,2 % der Gesamtbevölkerung. Davon sind 16.070 EinwohnerInnen ohne deutsche Staatsangehörigkeit (7,5 % der Gesamtbevölkerung).¹⁴ Den höchsten Anteil an EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund haben die Stadtteile Buntekuh und Moisling mit 32,8 % und 28,4 %. In den Stadtteilen Travemünde, Schlutup und St. Jürgen finden sich mit ca. 13-14 % die geringsten Anteile an MigrantInnen. Um das Risiko auf Ausgrenzung und damit Armut für MigrantInnen zu verringern muss ein verstärkter Fokus auf Integrations- und Mitwirkungsmöglichkeiten für diese Gruppe gelegt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder (siehe Kapitel 1.8 Kultur,

¹² Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht 2006, S. 25.

¹³ Zu dieser Gruppe werden zugeordnet: Zugewanderte AusländerInnen, in Deutschland geborene AusländerInnen, eingebürgerte AusländerInnen, SpätaussiedlerInnen, Kinder mit zumindest einem Elternteil, das eines der genannten Merkmale erfüllt - alle mit Wohnsitz in Deutschland. Daneben werden hinzugezählt: Deutsche, die auch früher nie eine andere Staatsangehörigkeit besessen haben (sie könnten ihr Leben lang aber fast immer im Ausland gelebt haben), Deutsche, die mindestens eine weitere Staatsangehörigkeit besitzen aber nie eingebürgert wurden) - alle mit Wohnsitz in Deutschland. Aus Lübecker Armuts- und Sozialbericht 2006.

¹⁴ Hansestadt Lübeck, Aktuelle Statistiken mit Stand 31.12.2008.



Bildung und Wissenschaft). Ein wichtiges Sprachrohr bietet hier das Mitte 2007 ins Leben gerufene Forum für Migrantinnen und Migranten (siehe Kapitel 1.7 Soziale Angebote, Gesundheit und Sport).

Eine weitere Gruppe, deren Integration besondere Aufmerksamkeit erfordert, ist die der **Menschen mit Handicap**. In Lübeck haben 12 % aller EinwohnerInnen eine Behinderung, bei den über 60-Jährigen sind es 30,7 % (2005). Dabei überwiegt in jeder Altersgruppe der Anteil männlicher Behinderter. Bei der Art der Behinderung handelt es sich meist um Funktionseinschränkungen der inneren Organe, der Gliedmaßen oder der Wirbelsäule.¹⁵ (siehe Kapitel 1.7 Soziale Angebote, Gesundheit und Sport).

Die Verbesserung der **Chancengleichheit von Männern und Frauen** ist in Lübeck erklärtes Ziel, nicht nur im Hinblick auf den Arbeitsmarkt, sondern auch im Hinblick auf die Bereitstellung von geeigneter Infrastruktur z.B. im Betreuungssektor der Kinder und später der alten Menschen sowie einer wohnortnahen und barrierefreien Versorgung mit Unterstützungs-, Hilfs- und Beratungsangeboten (Kapitel 1.6 Wohnen, 1.7 Soziale Angebote, Gesundheit und Sport und 1.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft). Dabei wird es in den Stadtteilen unterschiedliche Ansprüche geben. Zum einen entsprechend der Entwicklung des Anteils der Familien mit Kindern, zum anderen entsprechend der Entwicklung der Anzahl der über 60-Jährigen. Laut Prognose werden im Jahr 2015 circa 51,7 % der Lübecker Bevölkerung weiblich sein. Die höchsten Anteile werden dabei in den Stadtteilen mit hohem Anteil älterer Menschen - St. Jürgen, St. Gertrud und Travemünde - prognostiziert. Dies hängt mit der immer noch höheren Lebenserwartung von Frauen zusammen. Die dortige hohe Zahl der weiblichen Ein-Personen-Haushalte kommt daher (rund 10 % mehr als männliche Ein-Personen-Haushalte).

An den Lübecker Hochschulen betrug der Frauenanteil 2004 im Durchschnitt nur 37,3 %. Dieser Anteil variierte jedoch nach Hochschule und Fach. Die Musikhochschule hält dabei den höchsten Frauenanteil mit 56,1%, wogegen verstärkt wirtschaftlich oder technisch ausgerichtete Hochschulen traditionell einen höheren Männeranteil aufweisen.

Der Arbeitslosenanteil der Lübecker Frauen betrug in Lübeck im Dezember 2006 rund 47 % und 2008 rund 36% an allen Arbeitslosen in der Stadt, der Beschäftigtenanteil lag 2005 um 2,4 % niedriger als bei den männlichen Beschäftigten. Wie deutschlandweit zu beobachten, ist auch in Lübeck der Frauenanteil bei den Minijobs mit 63,3 % besonders hoch. 2005 wurden für den öffentlichen Dienst fünf verschiedene Frauenförderpläne aufgestellt, um den Frauenanteil der Beschäftigten gemäß dem Gleichstellungsgesetz zu entwickeln. Einige Lübecker Unternehmen bieten bereits familienfreundliche Maßnahmen im Arbeitsalltag an (siehe Kapitel 1.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft). Dieses Engagement muss weiter ausgebaut werden.¹⁶ Die Ziele des Gleichstellungsauftrags werden vielfach in Einzelprojekten verfolgt, es fehlt jedoch eine systematische Berücksichtigung des Gleichstellungsgebots sowie ein entsprechendes Controlling.¹⁷

¹⁵ Hansestadt Lübeck, Lübecker SeniorInnen-Gesundheitsbericht, S. 51.

¹⁶ Hansestadt Lübeck (Frauenbüro), Frauen in Lübeck, Daten und Fakten 2006, S. 49.

¹⁷ Hansestadt Lübeck (Frauenbüro), Konzept zur Anwendung des Prinzips des "Gender Mainstreaming" in der Stadtverwaltung und den städtischen Gesellschaften, 2002, S. 11.



3.4 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|---|---|---|--|
| Demografie & Bevölkerungsentwicklung, Sozialer Wandel | <ul style="list-style-type: none"> + Bevölkerungszahl schrumpft langsamer als prognostiziert + Positive Wanderungssalden + Zuwanderung v.a. junger Menschen (18-24-Jährige in der Ausbildungsphase) + Geringstes Wachstum der Gruppe der über 75-Jährigen im Vergleich Schleswig-Holsteins + Innerstädtische Wanderungen zu 50% innerhalb des Stadtteils (Identifikation, Zufriedenheit) + SeniorInnen bringen Zeit für soziales und bürgerliches Engagement mit + Gleichstellungsgebot für Frauen – Frauenbüro, Beratungsangebote, Einzelprojekte | <ul style="list-style-type: none"> – Rückgang der EinwohnerInnenzahlen da Sterberate die Geburtenrate und das positive Wanderungssaldo übersteigt – Verlust von deutschen EinwohnerInnen zw. 25-39 Jahren (z.B. Frauen, junge Familien) u.a. an das nahe Umland – Rückgang der Mehrpersonenhaushalte – Räumliche Disparitäten in der Altersstruktur und Menschen mit Migrationshintergrund – Interne Wanderung führt zu Verlierern zwischen den Wohnquartieren – zunehmende Arbeitslosigkeit, TransferleistungsempfängerInnen und damit Armut v.a. von Alleinerziehenden, älteren Menschen und MigrantenInnen → damit zusammenhängend zunehmende Frauen- und Kinderarmut → räumliche Disparitäten – zunehmende Zahl von Langzeit- und Jugendarbeitslosigkeit – Schrumpfendes Angebot an sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen – Gleichstellungsgebot immer noch zu wenig berücksichtigt und kein Controlling | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stabilisieren der Stärken ▪ Attraktive Angebote besonders für junge Frauen und Familien schaffen ▪ Familienfreundliche und finanzierbare Wohnmöglichkeiten schaffen ▪ Betreuungs- und Bildungsangebote verbessern ▪ „Schwächen“ als Chancen bzw. Aufgaben sehen ▪ Berücksichtigung der älter werdenden Bevölkerung und der Veränderungen der Haushaltsstrukturen bei den Infrastrukturangeboten (mehr Dienstleistung, Barrierefreiheit etc.) ▪ Stabilisieren der Stadtteile, Bezirke – Disparitäten aktiv durch bedarfsorientierte und zielgerichtete Verteilung von Angeboten begegnen, nicht als Stigma formulieren ▪ Integration zur Vergrößerung der Chancen der Teilhabe ▪ Frühzeitige Bildung ▪ Ansiedlung qualifizierter Arbeitsplätze ▪ Familienfreundliche Angebote bei Betreuung und Arbeitsplatzangeboten |



4 Miteinander und Füreinander

Lübeck hat sehr gute **Voraussetzungen** für ein verantwortungsvolles, verbindliches und vertrauensvolles **Miteinander und Füreinander** innerhalb der Stadtgesellschaft. Hier besteht eine lange Tradition des bürgerschaftlichen Engagements und hohe Bereitschaft sich für die Stadtgesellschaft einzusetzen, sowohl in Beteiligungsverfahren als auch durch ehrenamtliche Arbeit vor Ort. Es besteht ein hoher Grad an Vernetzung, der viele Ideen und Projekte möglich macht. Und es besteht der Anspruch, dezentral in den Stadtteilen durch bürgerInnenfreundliche Angebote und Hilfen tätig zu werden, um dieses Engagement noch weiter zu unterstützen. Dieses Fundament sollte genutzt werden, wenn es darum geht die gemeinsam definierten Ziele und Projekte umzusetzen.

Die **BürgerInnen** und **AkteurInnen** der Stadtgesellschaft wurden frühzeitig in den Prozess zum ISEK integriert, damit sie ihre Anforderungen und Bedürfnisse an eine zukunftsfähige Entwicklung der Stadt artikulieren konnten. Dabei wurden viele Zielgruppen einbezogen.

Ziele und Maßnahmen für die Stadt sollen nicht nur dargestellt, sondern ein Konzept gemeinsam umgesetzt werden. Um dies zu gewährleisten, müssen viele Menschen aus allen Bereichen der Stadtgesellschaft beteiligt werden und zusammenspielen.

Die Verbindlichkeit der Diskussion, der Einwände und Begründungen für die Ablehnung oder Empfehlung eines Zieles und Projektes, die Klärung der Zuständigkeit und der Beschluss einer Entwicklung der Stadt tragen zur Umsetzung und zum Gelingen einzelner Projekte bei.

Bürgerschaft, Bürgermeister, SenatorInnen und Verwaltung sind am Ende diejenigen, die über das ISEK und die Realisierung von einzelnen Projekten entscheiden. Sie waren an verschiedenen Stufen im Prozess beteiligt, auch um den öffentlichen Versorgungsauftrag und die Interessen derjenigen zu vertreten die sich nicht selbst artikulieren (können).

4.1 Bürgerschaftliches Engagement und gesellschaftliche Teilhabe

Bürgerschaftliches Engagement stellt sich dar in vielfältigen Initiativen, Vereinen, Verbänden und Netzwerken, die in der Stadt bestehen. Diese bringen sich in laufende Beteiligungsverfahren der fachlichen Konzepte wie „Leben und Wohnen im Alter“ oder „Aufwachsen in Lübeck“, aber auch in räumliche Werkstätten wie „Soziale Stadt St. Lorenz & Buntekuh“ oder Perspektivenwerkstatt „Mitten in Lübeck“ sowie in die bereits abgeschlossenen Leitbildprozesse „Leitbild für Lübeck“ und „Zukunft Lübeck“ ein.

Die Bereitschaft zum Engagement zeigt sich auch im **Ehrenamt** und im **Stiftungswesen**. Viele Menschen engagieren sich ehrenamtlich in ihrer Nachbarschaft oder für benachteiligte Gruppen, indem sie Einkäufe erledigen, Hausaufgabenhilfe für benachteiligte Kinder und Jugendliche organisieren oder ältere Menschen besuchen, um sie wieder stärker an der **Gemeinschaft** teilhaben zu lassen. Sie alle arbeiten an einer verbesserten Integration von Menschen, die aus vielfältigen Gründen oft noch nicht oder nicht mehr Teil der Gemeinschaft sind, wie MigrantInnen, SeniorenInnen oder von **Armut und Ausgrenzung** betroffene Kinder und Jugendliche.

Neben den selbständigen Stiftungen gibt es noch etwa 60 „unselbständige“ Stiftungen, die etwa zur Hälfte durch die Stadt und zur anderen Hälfte durch die Gemeinnützige Sparkassenstiftung betreut werden. Die Stiftungen setzen sich seit Generationen zum Wohl der Allgemeinheit, für **Chancen-**



gleichheit und ein gerechteres und vielfältiges Miteinander ein. Sie unterstützen Kultur-, Bildungs-, Jugend-, Gesundheits- und Sozialprojekte, Projekte des **Umweltschutzes** wie auch der wirtschaftlichen Weiterentwicklung der Stadt und haben daher großen Anteil an der Entwicklung und **Aufrechterhaltung des Angebotes** der Stadt und des Gemeinwesens.

Es besteht ein breites **Angebot zur Mitwirkung und Anhörung** von BürgerInnen: Foren der Begegnung wie das Forum für MigrantInnen, Beiräte (z.B. Seniorenbeirat), Runde Tische, Stadtteilkonferenzen zu Themen in den Stadtteilen sowie die Nachbarschaftsbüros oder den Briefkasten für BürgerInnen, als wohnortnahe Anlaufstellen. Für die Beteiligung von Kindern- und Jugendlichen werden gemäß der Gemeindeordnung geeignete Veranstaltungen angeboten.

Anregungen der BürgerInnen sollen bei der Politik und in der Verwaltung ankommen. Der hohe Anteil an Initiativen und Gremien lässt darauf schließen, dass **Parallelstrukturen** entstanden sind, um jeweils die Partner zu finden, die die Umsetzung der eigenen Projekte begünstigen, weil die „offiziellen Wege“ unbekannt oder schlecht kalkulierbar sind. Um solche Fehlentwicklungen zu vermeiden, müssen **klare Strukturen** und eine verlässliche Umsetzung der **gemeinsamen Absprachen** gelten. Politik und Verwaltung sollten für ergebnisorientiertes und verlässliches Handeln anhand von Prioritäten stehen.

4.2 BürgerInnennähe

Lübeck versucht trotz eingeschränkter finanzieller, personeller Möglichkeiten eine „offene“ Verwaltung mit **wohnortnahen Anlaufstellen** und **bürgerInnenfreundlichen Öffnungszeiten** sowie eine **transparente Stadtorganisation** zu gewährleisten, in dem es ein dezentrales Angebot an Stadtteilbüros, Sozialberatungsstellen und Nachbarschaftszentren bereitstellt. In den Anlaufstellen können administrative Angelegenheiten sowie Beratung und Hilfen in Anspruch genommen werden, ohne dafür in die Innenstadt zu fahren. Dies ist insbesondere für Personen wichtig, deren Aktionsradius eingeschränkt ist, wie junge Mütter mit Kindern, Menschen die sich aufgrund von Armut kein Busticket leisten können, ältere oder behinderte Menschen.

Kleine wohnortnahe Anlaufstellen können **niedrigschwellige Angebote** sein oder Personen/ InstitutionsvertreterInnen, die als Multiplikatoren in Einrichtungen wie Schulen, Kitas oder Bürgerhäuser, Nachbarschaftszentren als erste AnsprechpartnerInnen und „Wegweiser“ für die BürgerInnen zur Verfügung stehen. Sie können die Weitergabe von Informationen einfacher gewährleisten bzw. einen Zugang zur zentralen Verwaltung vermitteln (siehe auch Kapitel 1.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft).

Treffpunkte, wohnortnahe zentrale Orte des Gemeinwesens im Stadtteil, dienen auch dem Kennenlernen und der Integration. Die Erhöhung der BürgerInnenfreundlichkeit führt zu einem respektvollen Miteinander und erhöht die Bereitschaft, sich ebenfalls für andere zu engagieren.

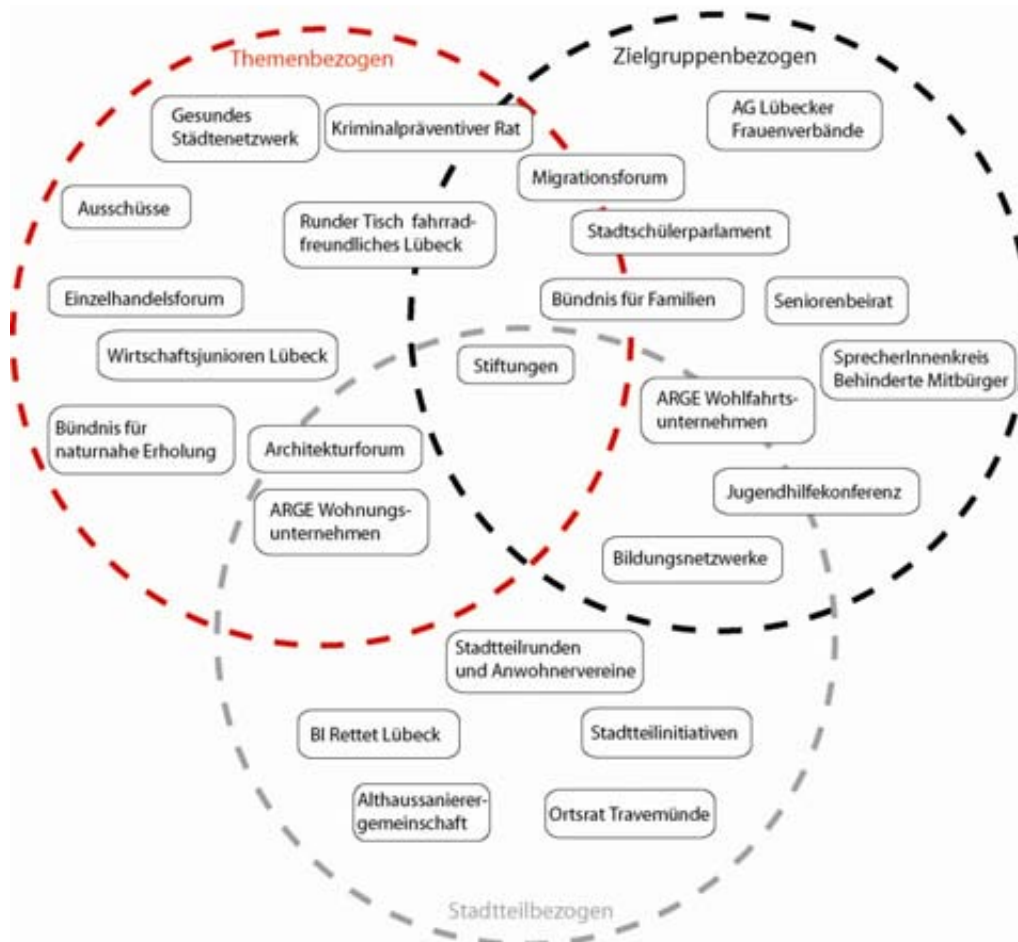
4.3 Zusammenarbeit und Vernetzung

In der hohen **Dichte und Vielfalt an Initiativen** zeigt sich ein hoher Grad der Vernetzung und Zusammenarbeit innerhalb der Hansestadt Lübeck. Die Abbildung 11 zeigt, dass es sowohl eine große Zahl an themenbezogenen, zielgruppenbezogenen und stadtteilbezogenen Initiativen und Netzwerken gibt, die je nach Ausrichtung stärker der einen oder anderen Gruppe zugeordnet werden können. Die Grafik erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll die Vielfalt der



Vernetzung verdeutlichen. Es gibt Netzwerke, die sich sehr stark themen- oder zielgruppenbezogen engagieren. Diese sind weiter außen im Kreis angeordnet. Je mehr sich die Interessen mit anderen überschneiden oder in andere Themen hineinspielen, um so mehr rücken die Netzwerke in die Mitte. Insgesamt ist festzustellen, dass die überwiegende Zahl der Gruppen einen hohen Integrationsgrad aufweist. Den höchsten Integrationscharakter hat die Gruppe der Stiftungen. Jede hat sicherlich eigene spezifische Zielgruppen oder Themen in denen sie sich engagiert, in der Summe setzen sie sich aber beinahe für alle Zielgruppen, alle sektoralen Themen und auch in allen Stadtteilen bis hin zur Gesamtstadtebene ein.

Abbildung 11: Eine Auswahl an Initiativen und Netzwerken in der Hansestadt Lübeck



Quelle: Jahn, Mack & Partner .

Was diese Grafik nicht verdeutlicht ist, wie die einzelnen Gruppen untereinander zusammenarbeiten und wer sich an ihnen beteiligt. Hinsichtlich der Kooperation zwischen den einzelnen Gruppen besteht eine hohe Projekt- oder Themenbezogenheit. Der fehlende kontinuierliche Austausch bzw. ein „Organigramm“ der Strukturen des BürgerInnenengagements und seinen Schnittstellen zu Verwaltung und Politik wird von den TeilnehmerInnen der Netzwerke selbst bemängelt. Der Wunsch besteht, einen Überblick zu schaffen und zu prüfen, wo Synergien möglich sind, so dass voneinander besser profitiert werden kann und es durch transparentere „Strukturen“ auch zu Ent-



lastungen der BürgerInnen und VerwaltungsmitarbeiterInnen kommt, die sich in mehreren Netzwerken und Arbeitsgruppen gleichzeitig engagieren.

Die Installation einer Schnittstelle zwischen Verwaltung und lokalen Netzwerken, Initiativen (vertikal) und zwischen den unterschiedlichen Netzwerken, die selbst (horizontal) vermittelnde Funktionen übernimmt, wäre sinnvoll. Reibungs- und Informationsverluste könnten reduziert, der **Informationsaustausch** zwischen Ehrenamt, TrägerInnen, Verwaltung und Politik verbessert werden.

Zum Informationsaustausch über gute Ideen und Projekte kann unterstützend ein geeignetes **Kommunikationsnetz** aufgebaut werden, welches allen Interessierten und ähnlich arbeitenden Gruppen ermöglicht, direkt auf die bereits erarbeiteten Ergebnisse anderer Initiativen und Netzwerke zuzugreifen. Ideen und Ansätze können im aktuellen Diskurs für die jeweilige Problemlage weiterentwickelt werden. Das Internet kann hierzu eine Plattform bilden. Es kann persönlichen Austausch nicht ersetzen, aber ergänzen.

4.4 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--|--|--|--|
| bürgerschaftliches Engagement / gesellschaftliche Teilhabe | <ul style="list-style-type: none"> + Engagement in der Bürgerstadt ist lebendige Tradition (Bürgerengagement und Stiftungen) + Viele Möglichkeiten zur politischen und gesellschaftlichen Mitwirkung (Beiräte, Beteiligungsprozesse etc.) + Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Gemeindeordnung verankert | <ul style="list-style-type: none"> – Unklarheit über die Entscheidungen, Zuständigkeit bis zur Umsetzung – Prioritätensetzung ist nicht transparent (Begründung) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärung gemeinsamer Ziele für die Entwicklung der Stadt und Selbstverpflichtung diese gemeinsam zu verfolgen ▪ Einigung auf schrittweises Vorgehen durch Prioritäten ▪ Umsetzungsmanagement entwickeln – Klarheit über die AnsprechpartnerInnen, Zuständigkeiten für die Bearbeitung |
| BürgerInnennähe | <ul style="list-style-type: none"> + Wohnortnahe Anlaufstellen vorhanden + Vielfältige Hilfsangebote vorhanden + Ansätze zur Schaffung von Transparenz vorhanden | <ul style="list-style-type: none"> – Öffnungszeiten in Teilen nicht angepasst – Synergien werden nicht ausgeschöpft – Transparenz der Angebote ist nicht in allen Bereichen gegeben – Finanzierung der dezentralen Versorgung ist aufgrund der Haushaltslage stark gefährdet | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niedrigschwelligkeit der Angebote verbessern ▪ Modelle zur dezentralen Versorgung auch bei geringer Finanzkraft der Stadt entwickeln (Synergien zwischen Einrichtungen / Angeboten) ▪ Kompetente PartnerInnen vor Ort einbinden (Schulen Kitas etc.) |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|-------------------------------|--|---|--|
| Zusammenarbeit und Vernetzung | <ul style="list-style-type: none">+ Hohe Dichte und Vielfalt an Initiativen, Vereinen, Verbänden und Netzwerken+ Projekt- oder themenbezogene Zusammenarbeit zwischen den Netzwerken+ Unterschiedlicher Integrationsgrad aber Dominanz von Netzwerken mit vielschichtigen Arbeitsbereichen | <ul style="list-style-type: none">– Kooperation zwischen den Netzwerken findet nur sporadisch und sehr stark auf Einzelfragen fokussiert statt– Gefahr zur Doppelarbeit– Unübersichtliche Kooperations- und Kommunikationsstrukturen → fehlende Transparenz | <ul style="list-style-type: none">▪ Überblick über Vernetzungsstrukturen gewinnen▪ „Organigramm“ der Netze, der Zusammenarbeit zwischen BürgerInnen, Verwaltung und Politik▪ Synergien aufspüren und nutzen▪ Kommunikationsstruktur entwickeln▪ Klare Aufgabenbeschreibung der Netzwerke (inhaltliche Arbeit, Informationsaustausch) |



5 Marketing – Image und Identität – Wir sind Lübeck!

Die Lübeck und Travemünde Marketing GmbH ist seit 2007 beauftragt, zusätzlich zum Tourismus- auch das Stadtmarketing umzusetzen. Die Ziele der Außenwerbung sollten mit denen der Entwicklung der Stadt kompatibel sein.

Das Thema Marketing oder Vermarktung ist kein sektorales Thema wie Wohnen oder Wirtschaft, sondern im letzten Jahrzehnt zum Querschnittsthema geworden. Fast jedes sektorale Fachthema beschäftigt sich mit der „Vermarktung“ seiner Inhalte und seiner Produkte im Bezug zur Stadt. Gestartet wird die Diskussion häufig mit der Zusammenstellung gemeinsamer Ziele und Projekte sowie der Identitätsbildung. Die Umsetzung der Ziele dient, gut kommuniziert, dem Image nach außen und innen. Hier ist die Schnittstelle zwischen Stadtentwicklung und Stadtmarketing. In der heutigen Medien- und Bilderwelt werden Projekte nach außen getragen – nicht zuletzt wegen der Werbung um finanzielle Unterstützung.

5.1 ISEK und Marketingkonzept – Entwicklung und ihre Vermarktung

Die fachübergreifenden Projekte und Handlungsfelder des ISEK können Themen der Vermarktung werden, sie bieten sich aber nicht in jedem Fall an. Ziel ist nicht die Vermarktung sondern die Entwicklung der Stadt. Dabei kann Marketing ein Instrument sein. Die Ziele der Entwicklung der Stadt sollen mit den Themen des Marketings kompatibel sein, d.h. in die Schwerpunkte in den jeweiligen Konzeptprozessen eingeflossen sein.

Die **Lübeck und Travemünde Marketing GmbH** will und soll nach Bürgerschaftsbeschluss Stadt-, Kultur-, und Tourismusmarketing bündeln, um Lübeck als starke Marke des Nordens zu präsentieren (LTM GmbH, 2007). Über das "Zielsystem Stadtmarketing Lübeck" soll die Positionierung und Markenbildung gemeinsam mit städtischen AkteurInnen erarbeitet und über Handlungsfelder und Projekte umgesetzt werden.

5.2 Image und Identität - Wer ist Lübeck und wo wollen sie hin?

Dem ISEK und dem Zielsystem Marketing Prozess gleich ist die Annäherung an Image und Identität der Stadt und ihrer Teilbereiche, d.h. an die Innensicht und die Außensicht, die sich bedingen. Das ISEK fragt nach, was die Stadt braucht, damit sie sich im Sinne ihrer jetzigen und zukünftigen BürgerInnen entwickelt. Das Stadtmarketingzielkonzept fragt nach, womit sich die Stadt im Wettbewerb positioniert.

Damit die Vermarktung erfolgreich ist, muss erkennbar sein, dass das dargestellte Image gelebt wird. Im „Zielsystem Stadtmarketing“ müssen Aussagen dazu getroffen werden, wie sich das Image in Förderung, Angeboten einzelner Einrichtungen und AkteurInnen oder auf das Veranstaltungsmanagement auswirken soll. Das ISEK stellt die Prioritäten der Stadt für ihre Entwicklung dar.

5.3 Gesamtstadt

Das Stadtmarketing hat insbesondere seit Beginn der 1980er Jahre im Zuge der Globalisierung an Bedeutung gewonnen. Entsprechend geht es auch für Lübeck darum, sich aufzustellen und sichtbar zu werden im Wettbewerb der Standorte. Als ehemalige „Königin der Hanse“ und „Marzipan-



stadt“, UNESCO Weltkulturerbe mit dem Hostentor (auf der 2€ Münze) und den sieben Türmen als weithin bekanntes Wahrzeichen, mit denen auch Unternehmen der Nachbarorte werben, vermittelt Lübeck ein Bild. Lübeck macht aber vielmehr aus, wie z.B. die Lebensqualität als Wohn- und Erholungsort am Wasser, der Gewerbestandort Hafencity, der Wissenschaftsort.

Es geht nicht nur um die Förderung der BesucherInnenzahlen, sondern um den Arbeits- und Wohnstandort Lübeck. Die Lebensqualität (Arbeit, Wohnen, Erholung, Kultur für alle Lebensalter), die Lübeck zu bieten hat, soll bei der Entwicklung des „Zielsystem Stadtmarketing“ mitbedacht werden. Für BürgerInnen und NeubürgerInnen, Unternehmen / InvestorInnen wie BesucherInnen ist dies gleichermaßen Ausgangspunkt der Entscheidung für Lübeck. Die Lebensqualität bestimmt das Selbstbewusstsein der Stadt. Durch die gezielte Befragung von Zielgruppen des Marketings (BesucherInnen, BewohnerInnen, UnternehmerInnen, InvestorInnen) wird die Außen- und Innensicht auf Stärken der Stadt erhoben.

Lübeck soll als starke Marke im Norden positioniert werden. Die LTM versteht sich als Initiator des gesamtstädtischen Marketingprozesses. Damit das Bild fach- und institutionsübergreifend getragen wird und klare Zielvorgaben sowie Handlungsaufträge gemeinsam entwickelt und umgesetzt werden, werden wesentliche PartnerInnen aus privatem und öffentlichen Bereich in Projektgruppen bzw. Konferenzen einbezogen. Als „Stadt der 1000 Ideen“ gilt es sich auf gemeinsame Prioritäten zu einigen, Stärken herauszuarbeiten und sich über weitere Zuständigkeiten in der Umsetzung zu einigen.

Die unterschiedlichen Zielgruppen – BesucherInnen, (Neu)BürgerInnen, UnternehmerInnen, InvestorInnen – und Zielbereiche von Marketing, die Bewerbung von Tourismus, Kultur, City, Verwaltung und Standort sollen im Stadtmarketing zusammengeführt werden.

5.4 Stadtteile

Neben den Alleinstellungsmerkmalen der Altstadt und Travemündes stellt sich Lübeck auch mit den Stadtteilen insbesondere als Wohn- und Lebensort dar. Für die Identität und das Image der Gesamtstadt müssen daher die Stadtteile einbezogen sein. Die zufriedene Innensicht führt zur besseren Vermarktung für Ansiedelungen und Wohnortsuchende.

Diskussionen zur **Stadtteilentwicklung** zielen inzwischen (auch bei den Fördergebern) auf ein entsprechendes **Stadtteilmarketing**. Es geht um verbessertes Image. Dieses darf jedoch nicht Hauptzweck sein, sondern entsteht durch die Behebung von „Funktionsschwächen und Missständen“ (entsprechend BauGB).

In Städtebauförderungsgebieten der Sozialen Stadt ist inzwischen Stadtteilmarketing im Rahmen des Quartiers-/ Stadtteilmanagement erfolgreich erprobt und umgesetzt worden. Für die Stabilisierung der Orte geht es um die Identifikation der BewohnerInnen mit ihrem Stadtteil und damit der Imagebildung. Bauliche und nicht bauliche Projekte, Treffpunkte, Feste und Beschäftigungsmaßnahmen dienen diesem Ziel. Eine umfassende Einbeziehung der vor Ort aktiven Bevölkerung, der HändlerInnen, EigentümerInnen, Initiativen, Vereine und Einrichtungen ist dafür Voraussetzung, denn sie alle sollen das gemeinsam erarbeitete Image mit- und weitertragen.

Ein Mittel dies zu erreichen ist die Initiierung von sog. Leuchtturmprojekten. Sie sind etwas auf das man als BürgerIn stolz ist, mit dem man bei Freunden und Bekannten für den eigenen Stadtteil



werben kann und die Aufsehen erregen. Bei Leuchttürmen kann es sich z.B. um ein gemeinsam gestaltetes Nachbarschaftszentrum, um einen Park oder eine Jugendtheatergruppe handeln. Die entsprechenden Ideen werden in Stadtteilrunden geboren und dadurch umgesetzt, dass möglichst viele verschiedene Menschen mit unterschiedlichen Sichtweisen und Ressourcen zusammenarbeiten. Die Voraussetzungen dafür sind in Lübeck durch die gute und vielfältige Netzwerkstruktur gerade auf Stadtteilebene gegeben.

Die Vermeidung der Stigmatisierung einzelner Stadtteile innerhalb der Stadt soll so durch gemeinsame Anstrengungen, wie die oben genannten, ermöglicht werden. In den Köpfen der BewohnerInnen haben sich oft nur über die Medien oder Hörensagen negative Bilder von einzelnen Stadtteilen festgesetzt. Darum muss es erklärtes Ziel in Lübeck sein, die Vielfalt und damit Einzigartigkeit der Stadtteile im positiven Sinne hervorzuheben. Die positiven Eigenschaften gilt es als Standortfaktor finanziell / baulich zu unterstützen. Dann lassen sie sich innerhalb und außerhalb der Stadt kommunizieren.

5.5 Stärken – Schwächen - Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|-----------|---|---|---|
| Marketing | <ul style="list-style-type: none"> + Bündelung der unterschiedlichen Äste des Marketing in die LTM + Zahlreiche Gutachten und Konzepte mit Beteiligungsprozessen als Pool für die Entwicklung einer Marke sowie Handlungsfeldern für vermarktbare Produkte / Projekte + „Stadt der 1.000 Ideen“ + Vielfältiges Angebot für Lebensqualität + Vielfältige Stadtteile | <ul style="list-style-type: none"> – Bisher keine Verständigung auf gemeinsame Positionierung – Fehlende Herausarbeitung der Stärken, Prioritätensetzung – Fehlende Verständigung auf eine Marke im Sinne eines einheitlichen Marketings – Fehlende Verständigung auf einheitliches Design des Marketings – Die Lübecker sind wenig einbezogen in die Entwicklung des Marketing – die Stadtteile mit ihren eigenen Profilen sind noch nicht klar herausgearbeitet | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Profilierung der Außensicht im nationalen und internationalen Vergleich ▪ Klärung von Image und Identität – Außensicht und Innensicht auf Lübeck ▪ Einbeziehung der Stadtteile in die Gesamtsicht auf die Stadt ▪ Profilierung der einzelnen Stadtteile ▪ Positionierung mit einer Marke und mit konkreten Projekten, Umsetzung gemeinsam mit städtischen Akteuren ▪ Abstimmung der vielfältigen Ziele der städtischen Entwicklung mit den Prioritätensetzung zur Vermarktung der Stadt ▪ Finanzierungskampagne (Sponsoring) ▪ Regelmäßige Evaluierung der einzelnen Maßnahmen |



6 Wohnen

6.1 Ausgangslage und vorhandene Grundlagen

Im Jahr 2004 erfolgte eine umfangreiche „Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Hansestadt Lübeck“ (InWIS, 2004): Im darauf folgenden Jahr 2005 wurden die Erkenntnisse mit einem Wohnbaulandkonzept bis 2015, einem Sozialen Wohnraumversorgungskonzept und dem Positionspapier der Wohnungsunternehmen von der Bürgerschaft beschlossen. Damals und erneut 2007 wurde der Stand der Aufstellung und Umsetzung von Bebauungsplänen für Wohnungsneubau dargestellt. Seit 2005 wird ein starkes Gewicht dabei auf die Ausweisung von Einfamilienhausgebieten gelegt, um die jungen Familien mit preiswerten attraktiven Grundstücken in Lübeck zu halten bzw. sie zu werben.

Neben dem Angebot an Arbeitsplätzen ist die Qualität der Wohnung harter Standortfaktor für Entwicklung der Stadt. Zwischen den Gemeinden besteht ein „Wettbewerb“ um einkommensstarke Haushalte. Neben dem Baulandpreis sind die Lagequalität und Ausstattungsstandards der Wohngebiete (Infrastruktur, Versorgung, Erholung) insbesondere für Schwellenhaushalte von Bedeutung.

Aufgrund der demografischen Entwicklungen hin zu einer älter werdenden Gesellschaft sind zunehmend attraktive Wohnungen und Wohnformen für die Gruppe der über 60-Jährigen gefragt. Wichtig ist die Sicherung des Sozialen Wohnungsbaus bzw. preiswerten Wohnraums für Menschen, die finanziell schlechter gestellt sind (z.B. Altersarmut, Alleinerziehende).

6.2 Bestand an Wohnungen und Haushalten

Wohnungen

Lübeck's letzte detaillierte Zählung der Wohnungen nach Art und Stadtteilen fand 1997 im Rahmen der Erstellung des Wärmeatlanten statt.¹⁸ Nach den Erhebungen der Bau-/ Abrissanfragen bzw. -genehmigungen des Statistischen Amtes Hamburg und Schleswig-Holstein gab es Ende 2003 in Lübeck rund 110.710 Wohnungen (32% Einfamilienhäuser (EFH), 68% Geschosswohnungen (GW)). Die Zeitspanne 2003 bis 2007 brachte einen weiteren Zuwachs von 1.150 Wohnungen auf 111.860 Wohneinheiten (WE). Dabei ist in den letzten Jahren seit 2003 vor allem die Zahl der Einfamilienhäuser um 870 WE gestiegen. Der Zuwachs im Geschosswohnungsbau lag bei 280 WE, dieser wird 2008 /09 nochmals steigen (siehe Tabelle 1).

EinwohnerInnen- und Haushaltsentwicklung

2008 lebten rund 213.400 EinwohnerInnen in 116.200 Haushalten in Lübeck (Amt für Statistik Lübeck). Die EinwohnerInnenzahl nimmt ab, die Altersstruktur wird älter und die Haushalte kleiner (siehe auch Kapitel 1.3 Bevölkerungs- und Sozialstruktur).

¹⁸ Stadtwerke Lübeck, Wärmeatlas nach Statistischem Jahrbuch HL



Die Studie von InWIS prognostizierte 2003 bis 2015 einen EinwohnerInnenverlust von bis zu -7% (215.000 auf 200.000 EinwohnerInnen (EW)) bzw. -5% Haushaltsverlust (110.500 auf 105.000 Haushalte (HH)).

Nach der Prognose des Statistischen Amtes von 2006 hat Lübeck im Jahr 2020 mit 207.700 EW rund 7.700 EW mehr als 2003 durch InWIS angenommen. Der Demografiemonitor der Statistik Lübeck (wie auch die Prognose des Landes Schleswig-Holstein) zeigt, dass die EinwohnerInnenverluste nicht so schnell und hoch wie befürchtet erfolgen. Die höchsten Zahlen des Wegzugs liegen im Alter der Familiengründungsphase. Der Zuzug erfolgt im Alter der Berufsausbildung. Daher wäre es von Bedeutung neben dem Angebot an Arbeitsplätzen, für den Wohnstandort Lübeck zu werben (siehe auch Kapitel 3 Bevölkerungs- und Sozialstruktur, S.29ff).

Laut InWIS soll Lübeck 2010 rund 1.000 Haushalte weniger haben (109.500; InWIS, 2003), dieser Trend lässt sich mit den Daten des Statistischen Amtes Lübeck nicht bestätigen.^{19 20} Hiernach hat sich 2007 die Anzahl der Haushalte von 114.480 (2003) auf 116.100 (2007) um 1.600 vergrößert (Jahrbuch der Statistik 2007). Dieses ist zum einen auf einen Zuwachs an kleinen Haushalten unter 30 Jahren und zum anderen auf einen geringeren Verlust von Familien mit Kindern zurückzuführen.

Eine geringere Bedeutung für die Bedarfe an Wohnungen hat der prognostizierte durchschnittliche Wohnflächenzuwachs mit 3-5 m² pro Person je nach Einkommen bis 2015 (Durchschnittliche Wohnfläche 2005 pro Person 37,5 m², Stat. Jahrbuch Lübeck 2007).

6.3 Bedarfe und zukünftige Nachfrage nach Wohnraum (Bestandsentwicklung – Neubau und Modernisierung)

Bedarf / Nachfrage aus der Entwicklung des Wohnungs- und Eigenheimbestandes

Modernisierung und Ersatzneubau

Aufgrund der prognostizierten Verringerung der EinwohnerInnenzahlen und Haushalte resultiert der in der Wohnungsmarktanalyse 2004 angenommene Bedarf an Wohnungen im Wesentlichen aus Ersatzbedarf aufgrund von empfohlenen Abrissen, Zusammenlegungen und Umwidmungen von Wohnungen.

Im Rahmen der Wohnungsmarktanalyse errechnet InWIS den Bedarf für den Bau von 1.350 Eigenheimen (davon 275 Einfamilienhäuser zur Miete) und 2.030 Wohnungen im Geschosswohnungsbau (davon 600 Eigentumswohnungen) bis 2015. Dies entspricht einem Neubaubedarf von insgesamt 3.380 Wohnungen. Das sind jährlich ca. 340 Wohnungen in unterschiedlichen Segmen-

¹⁹ Die Haushalte der Studie lassen sich nicht ohne weiteres mit den heutigen vergleichen, da die InWIS Singles auf Alten- und Pflegeplätzen herausgerechnet und bekannte Generierungsfehler vor allem im Bereich der Ein-Personenhaushalte durch eigene Berechnungen ausgeglichen hat. Diesen Berechnungen lassen sich auch darum nicht mehr nachvollziehen, da das Haushaltsgenerierungsverfahren des Amtes für Statistik Lübeck von 2006 zu 2007 verändert wurde. Ob die 3.000 Personen auf Heim- und Pflegeplätze als dem Wohnungsmarkt nicht zugehörig abgezogen werden sollten oder (auch bei den Wohnungspotenzialen) hineingerechnet werden müssen wird hier nicht beurteilt.

²⁰ Die 110.500 HH der Studie der InWIS wurden aus 115.500 HH der amtlichen Statistik generiert. Neben den 5.000 die weniger angenommen werden, gibt es in der Annahme InWIS fast 10.000 Singles über 30 Jahre weniger und dafür 4.000 Paare über 30 Jahre ohne und 3.000 mit Kindern mehr. Es wird von mehr Familien mit Kindern anstelle von Singles ausgegangen.



ten. Dieser jährliche Bedarf nimmt nach Einschätzung InWIS nach 2010 ab, weil der als nötig eingeschätzte Ersatz bis dahin geschaffen sein wird.

Der Neubaubedarf aus Haushaltsentwicklung und Ersatzbedarf entsprechend der Einschätzung der Bevölkerungsvorausberechnung Schleswig-Holstein liegt von 2007 - 2025 bei 3.190 WE (Statistikamt Nord, 2007). Dies sind 2.050 WE Ersatzbedarf, 1.140 WE Mobilitätsreserve aber kein Neubedarf aufgrund von Haushaltsentwicklungen (Einschätzung hier Verluste: -3.000). Dies entspricht der Einschätzung von InWIS. Damit liegt Lübecks Bedarf fast an letzter Stelle der Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins.

Nach Einschätzung der großen Wohnungsunternehmen Lübecks ist der Modernisierungs- und Erneuerungsbedarf der Mietwohnungsbestände der 1950er - 1970er Jahre hoch (Anteil der Wohnungsunternehmen am Wohnungsbestand: rund 25% also ca. 26.000 WE). Sie weisen weder den Standard noch die Wohnungsgrößen auf die heute oder zukünftig vermietbar sind. Insbesondere im Hinblick auf die Umwelt und um steigenden Energiepreisen zu begegnen, sind energetische Modernisierungen (Dämmung, Heizanlagen) unabdingbar. Der Veränderungs- und Verbesserungsbedarf wurde 2004 bei 50-90% gesehen. Entsprechend wurde neben der Modernisierung mit Neuzuschnitt von Wohnungen in den letzten Jahren auch Abriss und Neubau betrieben. Als Zielzahl wurden 2004 bis 2008 rund 1.400 Wohnungsmodernisierungen und 1.200 Teilmodernisierungen am Bestand der rund 11.500 Sozialwohnungen gesehen (Positionspapier der Wohnungsunternehmen, 2005). Zielzahl für Abrisse war 1.100 Wohnungen bei 860 Neubauwohnungen und 430 Neubauwohnungen ohne Abriss (ebenda). Eine zusammenhängende Übersicht für die kommenden Jahre (Monitoring) - auch über private Wohnungen - wäre zur Entwicklung des Wohnungsbestandes zu empfehlen.

Die Einschätzung des Modernisierungsbedarfes gilt auch für Einfamilienhäuser aus den 1950er bis 70er Jahren sowie für die Altbauten der Vorkriegszeit mit letzter Modernisierung bzw. Wiederaufbau in dieser Zeit, die nicht belegungsgebunden sind und meistens EinzeleigentümerInnen haben. Zu diesen Wohnungsbeständen fehlen jegliche detaillierte Zahlen.

Tabelle 1: Entwicklung der Bedarfe und Potenziale im Wohnungsbestand 2004 und 2007/ 2009

| 2004 nach Wohnungsmarktanalyse- und -prognose InWis, Jahrbuch und Wohnbaulandbericht 2004 | | | | | | |
|---|----------------|-----------------------|--------|----------------------------|-----------------------------|----------|
| | | Potenzial 2004 | | | | |
| | Bestand* | Bedarf 2004-2015 | GESAMT | in B-Plänen und § 34ern | in B-Plänen im Verfahren | Sonstige |
| Wohnungen gesamt | 110.709 | 3.374 | 4.715 | 2.780 | 900 | 1.035 |
| WE in EFH/ZFH | 34.946 | 1.345 | 2.665 | 860 | 770 | 1.035 |
| WE in MFH | 75.763 | 2.029 | 2.050 | 1.920 | 130 | 0 |
| davon Soziale WE | 11.501 | | | | | |



| 2007/ 2009 nach Wohnbaulandbericht 2007, Jahrbuch 2007, geän- dert nach HL, Bereich Stadtplanung | | | | | | |
|--|------------|---------------------------|----------------|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | | | Potenzial 2009 | | | |
| Bestand 2007** | Neubau**** | Restbedarf bis 2015*** | GESAMT | in B-Plänen und § 34ern | in B-Plänen im Verfahren | Sonstige |
| 111.859 | 1.150 | 2.224 | 2.375 | 1.045 | 555 | 757 |
| 35.812 | 866 | 479 | 1.239 | 445 | 187 | 607 |
| 76.047 | 284 | 1.745 | 1.118 | 600 | 368 | 150 |
| 11.116 | | | | | | davon Soziale WE |
| | | | | | | Wohnungen gesamt |
| | | | | | | WE in EFH/ZFH |
| | | | | | | WE in MFH |

WE - Wohneinheiten, EFH/ZFH - Ein- und Zweifamilienhäuser, MFH - Mehrfamilienhäuser

* Stand 31.12.2003

**Stand 31.12.2006

*** Bedarf 2004-2015 minus dem Zuwachs an Bestand

****Differenz Bestand 2007 zu Bestand 2004

Quelle: Hansestadt Lübeck, Statistische Jahrbücher 2003 / 2007, InWIS F & B GmbH, Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Hansestadt Lübeck 2004, Hansestadt Lübeck (FB 2, FB 5), Bericht über Stand und Umsetzung von Bebauungsplänen für den Wohnungsbau 2004, Wohnbaulandbericht 2007 (Aktualisierung 2009)

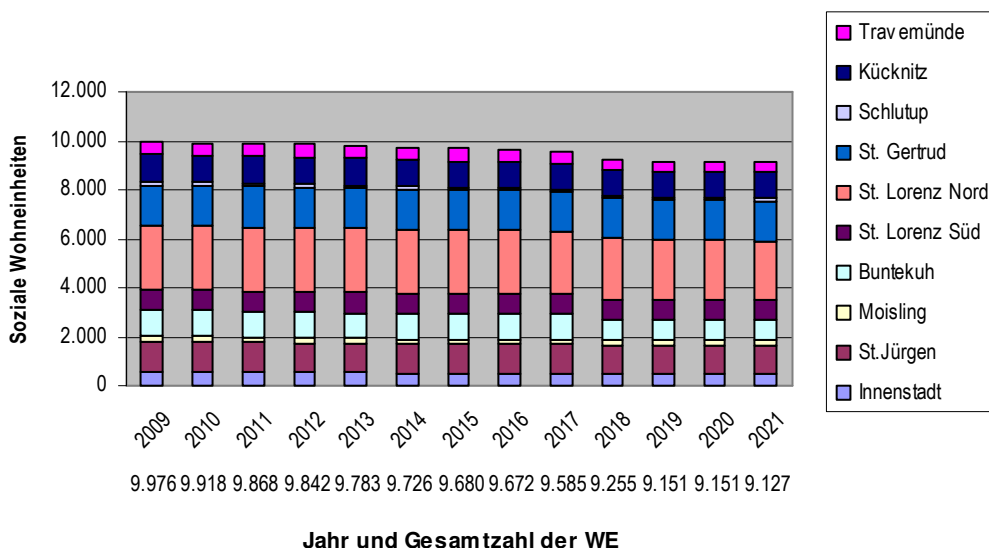
Bedarf / Nachfrage nach preiswertem Wohnraum / gebundenen Mieten

Die Anzahl der Anfang 2004 vorhandenen rund 11.500 Sozialwohnungen (siehe Tabelle 1), das sind rund 10 % des Gesamtwohnungsbestandes wurde auch zukünftig als optimales Versorgungsniveau genannt, da die Anzahl der einkommensschwachen Haushalte als ungefähr gleich bleibend eingeschätzt wird (26.000 HH, InWIS, 2003).

Alte Belegungsrechte – aus den 1950-1980er Jahren – gehen absehbar schrittweise verloren. Neue Rechte werden durch neue Förderung (Neubau, Modernisierung) hinzugewonnen. Der Verlust der Belegungsrechte aufgrund der Abzahlungen der öffentlichen Darlehen in den großen Beständen aus den 1950er – 70er Jahren lag bei knapp 5.000 zwischen 1997 und 2003. Zum Beispiel haben sich im Stadtteil Moisling die Belegungsrechte um mehr als zwei Drittel reduziert (2003: 1.400, 2009: 200 WE ohne evtl. neue Bindungen durch Modernisierung / Instandsetzung, Neubau). Nach großen Verlusten bis 2003 hat Lübeck von 2004 bis Ende 2008 für 2.300 Wohnungen (prognostiziert 2002) Belegungsrechte verloren. Bis 2020 werden es noch einmal rund 850 WE (Prognose ab Anfang 2009, Abbildung 1) sein. Soweit nicht neue Belegungsrechte hinzukommen, verringert sich der heutige Bestand dann auf 9.130 WE. Dabei wurden die Auswirkungen des ab 01.07.2009 in Kraft getretenen neuen SHWoFG noch nicht berücksichtigt. Durch den Wegfall von Belegungsrechten mit Ablauf des 31.12.2008 verringert sich die Zahl von Sozialwohnungen auf dann ca. 9.980 zum 1.1.2009.



Abbildung 12: Entwicklung des Sozialwohnungsbestandes nach Stadtteilen 2008 - 2020



Quelle: Jahn, Mack & Partner nach Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, 2009

Neubau und Modernisierung mit Förderung und neuen Belegungsrechten füllen die Verluste wieder auf. Zwischen 2004 und 2009 wurden nach Aufstellung des Bereiches Soziale Sicherung der Stadt Lübeck mit Förderung 410 WE neu gebaut und 460 WE modernisiert (siehe Tabelle 2). Zusammen sind das 870 neue, bzw. verlängerte Belegungsrechte.

Tabelle 2: Aktivitäten im geförderten Wohnungsbau 2004 - 2008 in Wohneinheiten

| | Neugebaut | Modernisiert | Summe | Verluste der Belegungsrechte laut Prognose 2002 |
|--------------|------------|--------------|------------|---|
| 2004 | 254 | 197 | 451 | -583 |
| 2005 | 0 | 195 | 195 | -362 |
| 2006 | 0 | 23 | 23 | -750 |
| 2007 | 109 | 40 | 149 | -311 |
| 2008 | 46 | 0 | 46 | -306 |
| Summe | 409 | 455 | 864 | -2312 |

Quelle: Datenauskunft Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Jahr entsprechend Bezugfertigkeit der Wohneinheit, InWIS F & B GmbH, Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Hansestadt Lübeck, 2004

Eine ähnliche Neubau-, Modernisierungstätigkeit wie in den letzten 4 Jahren ermöglicht es, wieder eine Versorgungsquote von 10% (d.h. um 11.000 WE) zu erreichen.

Mit dem Verlust an Belegungsrechten kann dem Sozialen Wohnungsbau jedoch auf lange Sicht nicht mehr entsprochen werden (insbesondere in Kücknitz, Moising, St. Lorenz Süd / Nord, Buntekuh und Marli, Eichholz). Inwieweit dies eine Änderung der Mieten und MieterInnen nach sich zieht,



hat mit dem weiteren Vorgehen der EigentümerInnen zu tun (Modernisierung, Verkauf, Mieterhöhung).

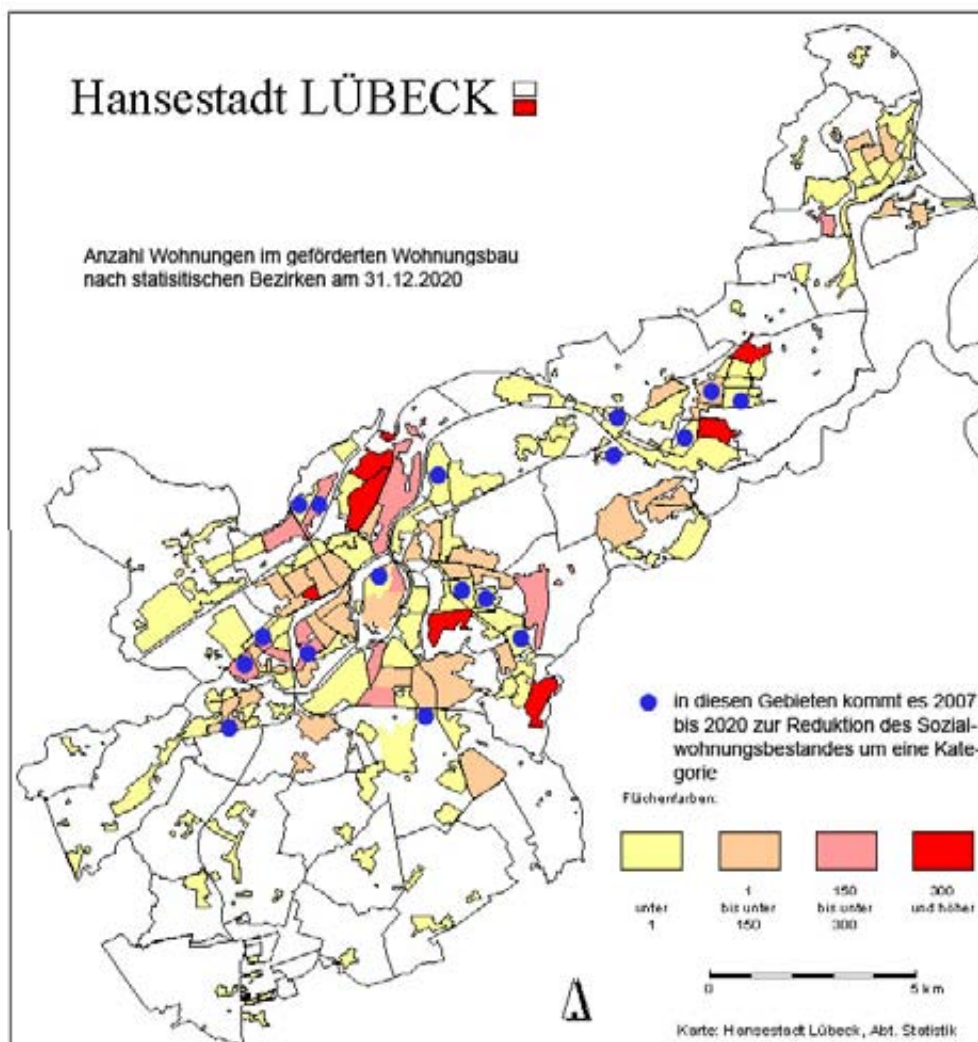
Ein entspannter Wohnungsmarkt bietet momentan „freie“ Mieten zwischen 4 und 5 Euro / m². Die Durchschnittsmiete über alle Mietspiegelfelder liegt jedoch bei 5,44 Euro / m² netto kalt (Lübecker Mietspiegel 2006). Inwieweit sich niedrige freie Mieten für zumindest teilsanierte Wohnungen längerfristig halten lassen, ist nicht einschätzbar und weiter zu beobachten.

Mit einem Wohnungsunternehmen (Lübecker gemeinnütziger Bauverein eG – LBV) hat die Stadt zusammen mit der Investitionsbank Schleswig-Holstein einen Kooperationsvertrag geschlossen, der unter anderem den Tausch von Belegungsrechten innerhalb des gesamten Wohnungsbestandes des LBV regelt. So wird das nötige Segment von preiswerten Wohnungen gesichert, ohne sie an einem Standort zu bündeln. Das ermöglicht eine flexiblere Belegung der geförderten Wohnungen und bietet eine Möglichkeit, Segregationstendenzen abzubauen oder zu vermeiden, da der Vertrag neben dem geförderten Wohnungsbestand auch den frei finanzierten Bestand des LBV umfasst. Zusätzlich werden Vereinbarungen zur Umfeldgestaltung, sozialem Engagement und zu Gemeinbedarfseinrichtungen mit einbezogen. Kooperationsverträge sollten zukünftig auch mit anderen Wohnungsunternehmen angestrebt werden.

Für Wohnungsbestände der 70er und 80er Jahre mit Belegungsrechten sind häufig die Mieten für große Wohnungen für die Berechtigten nicht erschwinglich oder die geforderten Mieten werden als zu teuer für die Lagen empfunden. Ab 01.07.2009 wird es ein neues Landesgesetz zur Wohnraumförderung geben. Geplant ist unter anderem, die Fristen für die Belegungs- und Mietpreisbindungen zu vereinheitlichen und für alle geförderten Objekte auf 35 Jahre zu begrenzen. Das bietet den Wohnungsunternehmen die Möglichkeit, flexibler mit den meist älteren Wohnungen umzugehen. Davon profitiert wiederum die Stadt, indem z.B. durch Modernisierung von Wohnungsbeständen Quartiere aufgewertet werden. Für die Hansestadt Lübeck wird die Verkürzung der Belegungsbindungen nicht unerhebliche Auswirkungen auf den belegungsgebundenen Wohnungsbestand ab 2014 haben.



Abbildung 13: Prognose der Entwicklung des Sozialwohnungsbestandes 2007 bis 2020 (ohne Neuförderung)



Bedarf / Nachfrage aufgrund unterschiedlicher Nachfragegruppen (Demografie und Einkommen)

Aufgrund der demografischen Entwicklungen wird es neben der Abnahme der Zahl der EinwohnerInnen und Haushalte auch Verschiebungen bei den NachfragerInnen geben (nach Wohnungsmarktanalyse und -prognose, InWIS, 2004). Tatsächliche Veränderungen der EinwohnerInnen- und Haushaltsstrukturen im Vergleich zu 2003 lassen sich aufgrund der Änderung statistischer Grundlagen (siehe Fußnoten 28 und 29) nur annähernd darstellen. Dass die Zahl der Haushalte vorerst gestiegen statt gesunken ist, liegt vor allem daran, dass die Anzahl der jüngeren Singlehaushalte steigt. Die Zahl der Paare ohne Kind steigt, die der Paare mit Kind ist leicht gefallen. Der größte Zuwachs erfolgt in der Gruppe der über 60-Jährigen aufgrund der Bevölkerungsstruktur und den geringen Geburtenraten (siehe auch Kapitel 1.3 Bevölkerungs- und Sozialstruktur).

Folgende nach InWIS 2004 erst für 2010 angenommene Entwicklungen treten also bereits früher ein:



Die Anzahl der **Singles und Paare im SeniorInnenalter** (über 60 Jahre) wird weiterhin zunehmen. Das „Wohnen im Alter“ in seinen unterschiedlichen Formen wird die Wohnungssuche und -nachfrage einer größer werdenden Nachfragegruppe prägen. Dreiviertel der einkommensstärkeren Haushalte der Zukunft werden in diesem Segment zu finden sein. Altersgerechte Mietwohnungen werden ebenso wie gut ausgestattete Eigentumswohnungen oder kleine Eigenheime nachgefragt werden. Die Diskussion der Wohnformen ist breit. Das Gesamtkonzept „Leben und Wohnen im Alter“ (FB Wirtschaft und Soziales, beschlossen März 2008) nennt die vielfältigen Ideen: von barrierefrei angepassten Wohnungen über die unterschiedlichen Formen des betreuten Wohnens (auch in Abhängigkeit der Pflegebedürftigkeit), Gruppenwohn(projekt)en, Servicewohnen bis zu Haus-, Wohn- und Siedlungsgemeinschaften. Das Wohnumfeld, die Nähe zum Einkauf, zu Infrastruktur und Service ebenso wie die kurzen Wege in die Innenstadt mit ihren Einrichtungen spielen eine wichtige Rolle.

Die Altersgruppe zwischen **50 und 65 Jahren ohne Kinder** wird ebenfalls wachsen (2006: 38.700 (18%), Prognose 2006 für 2020: 44.000 (21%), Amt für Statistik). Dabei gilt es im fließenden Übergang zur vorher genannten Gruppe dem Wunsch nach neuen Wohnformen zu entsprechen. Sie gehören zu aktiven und teils finanzkräftigen UmsetzerInnen (noch kreditfähig) von neuen Wohnmodellen für ihr Alter.

Die **HaushaltsgründerInnen** werden je nach Einkommenssituation preiswerte, kleine oder komfortable, mittelgroße Wohnungen nachfragen. Diese Gruppe - Single- und Paarhaushalte bis zu einem Alter von 30 Jahren ohne Kinder (StudentInnen, BerufsanfängerInnen, Familiengründungen, Schwellenhaushalte) - stieg nach der tatsächlichen Entwicklung der Haushalte zwischen 2003 und 2007 an. Ziel sollte es sein, HaushaltsgründerInnen in Lübeck zu halten. Bisher gibt es im Alter zwischen 25 und 35 die größten Wegzugsbestrebungen (siehe Kapitel 1.3 Bevölkerungs- und Sozialstruktur).

Die Familien in Lübeck werden weniger. Bei der verbleibenden Anzahl von Familien handelt es sich zunehmend um Haushalte mit geringem Einkommen. Da die Zahl der Kinder und Familien zurückgeht, erhält diese Zielgruppe eine besondere „Bewerbung“ und „Betreuung“ durch Stadt und Land.

Die Nachfrage der einkommensschwachen Haushalte (ca. 26.000 Haushalte) bleibt konstant. Auf der Nachfrageseite der Sozialwohnungen werden langfristig die Gruppen der Paare, Familien und Alleinerziehenden größer. Wohnlagen mit guter Infrastruktur werden verstärkt nachgefragt.

Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen lag 2004 bei 1.800 Euro (nach GfK), wird jedoch nach InWIS von rund einem Viertel der EinwohnerInnen nur zu 60% erreicht. Aufgrund der demografischen Verluste gerade der einkommensstärkeren Familien wird diese EinwohnerInnenengruppe der GeringverdienerInnen in Zukunft anteilig noch größer werden (InWIS, 2003).

Unterschiede nach den Gegebenheiten in den Stadtteilen (Wohnlagen - Umfeld)

Differenzierter stellen sich Nachfrage und Bedarf auf der Ebene der Stadtteile mit ihren spezifischen sozialräumlichen Strukturen, ihrem konkreten Angebot und den dort wohnenden Haushalten dar.

Nach der Studie von 2004 (InWIS) sind entscheidende Vermietungskriterien die Wohnlage und das Wohnumfeld. Als Kriterien wurden genannt: keine Konflikte im sozialen Umfeld, geringer Anteil von



MigrantInnen, ansprechende Architektur, gute Erreichbarkeit der Innenstadt, attraktive Naherholung, gute Infrastruktur, sichtbares Stadtleben und geringer Modernisierungsbedarf (oder gute Relation Preis-Leistung im begehrten Stadtteil).

Grundsätzlich haben die EinwohnerInnen Lübecks eine hohe Wohnortbindung. Umzüge bleiben zu 50% im Stadtteil. Lediglich aus der Innenstadt und Moisling (60%) sowie Buntekuh und St. Lorenz Süd (70%) ziehen mehr Haushalte weg als intern um (Statistisches Jahrbuch Lübeck 2007).

Toplagen werden vor allem in St. Gertrud und St. Jürgen gesehen. Große Wohnungen mit hoher Umfeldqualität in Altstadtnähe sind begehrt.

Als einfache Wohnlagen gelten Buntekuh, Moisling und Kücknitz, aber auch Teilbereiche in St. Lorenz Nord oder in St. Gertrud (z.B. Behaimsiedlung). Der Anteil an Sozialwohnungen an allen Wohneinheiten lag hier 1997 bei einem Drittel bzw. der Hälfte (Moisling). Dies entspricht den sozialen Wohnungsbauschwerpunkten in den 50er bis 70er Jahren, die heute und noch bis 2020 trotz der starken Verluste an Belegungsrechte sichtbar bleiben. Es kumulieren nach Gutachten von InWIS die Konzentration benachteiligter Haushalte (aufgrund der Belegungskriterien), Wohnungsleerstände, ein schlechtes Image, Modernisierungsbedarf und Defizite in der Infrastruktur. Andererseits haben diese Wohngegenden die höchsten Anteile an Kindern, Jugendlichen und Familien.

Die Verhinderung von EinwohnerInnenverlusten (neben Umzug auch Geburten- / Sterberate, mangelnder Zuzug) in den o.g. Stadtteilen kann nach Einschätzung von InWIS nur gelingen, wenn der Wohnungsbestand und die Quartiere den veränderten Anforderungen an Qualität und Ausstattung angepasst werden können (durch Umbau der Wohnungen, der sozialen Infrastruktur wie des Wohnumfeldes).

Eine aktive Auseinandersetzung mit den Wünschen der unterschiedlichen BewohnerInnengruppen verhindert „Verdrängung“ bzw. Segregation. Der Umgang mit BewohnerInnen mit „multiplen Problemlagen“ gehört hier dazu. Lübeck hat durch gezielte, mit den Betroffenen abgesprochene Umzüge von BewohnerInnen in andere Wohngebiete Erfolge in der persönlichen Zufriedenheit und der Beendigung von Segregation zu verzeichnen.

Erfahrungen der Zusammenarbeit für die Konzepterstellung und Umsetzung wurde in den Gebieten St. Lorenz Nord und Süd sowie Buntekuh und im Rahmen der Programme von „Soziale Stadt“ und ExWoSt „Stadtumbau West“ gesammelt.

6.4 Flächenpotenziale für Neubau - Umsetzung im Bezug zur Bestandsentwicklung

Das vorhandene Flächenpotential von 2360 WE entspricht etwa dem Restbedarf der von InWis prognostizierten Wohneinheiten bis 2015. Dabei ist der Anteil der Potentialflächen für den Einfamilienhausbau von 1240 WE wesentlich höher als der von InWis prognostizierte Bedarf von 480 WE. Für ca. 50% der Wohnungsbaupotenziale besteht Baurecht (siehe Tabelle 1). Die übrigen Flächenpotenziale werden – entsprechend der Nachfrage – bauleitplanerisch entwickelt (B-Pläne im Verfahren bzw. in Vorbereitung).

Die Flächen für möglichen Geschosswohnungsbau und Einfamilienhausbau halten sich die Waage.

Aufgrund einer weiter anhaltenden Nachfrage im Segment der Einfamilienhäuser erfolgte im Jahr 2007 eine Prüfung von Arrondierungen, Lückenschließung in und an rund 65 Stellen der Stadt und



die Ausweisungen großer Teile der neuen Wohngebiete (Hochschulstadtteil, Bornkamp). Wegzüge in das Umland sollen so verhindert bzw. Zuzüge motiviert werden (Wohnbaulandbericht 2007).

Die möglichen Wohnungen und Einfamilienhäuser verteilen sich über alle Stadtteile mit Ausnahme von Buntekuh (siehe Tabelle 3 und Karte: Wohnbaulandpotenziale). Der größte Anteil liegt in St. Jürgen aufgrund der o.g. neuen Wohngebiete und den vorgeschlagenen Dorferweiterungen. Gleich danach folgen große Kontingente in kleinen Teilgebieten in der Innenstadt und St. Lorenz Süd (Bahnflächen, Wallhalbinsel, Gründungs Viertel), St. Lorenz Nord (Dorferweiterungen) und Kücknitz (Bestandsarrondierung). In allen anderen Stadtteilen sind es meist kleinere Arrondierungen an bestehenden Siedlungsteilen zur offenen Landschaft.

Im Wohnungsbau der 1950er - 80er Jahre besteht neben dem Modernisierungsbedarf ein Umstrukturierungs- und Abrissbedarf, der ebenfalls zu Flächenpotenzialen für Neubau führt.

Tabelle 3: Wohnflächenpotenziale nach Wohnbaulandbericht 2007, geändert nach HL, Bereich Stadtplanung 2009

| Stadtteil | Bauflächenpotenzial 2009 in WE | | | Baurecht | | |
|--------------------|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | Gesamt | RH, EH, DH | GW | B-Plan | B-Plan im Verfahren | Sonstige |
| Innenstadt | 550 | 0 | 550 | 50 | 350 | 150 |
| St. Jürgen | 890 | 512 | 378 | 658 | 57 | 175 |
| Moisling | 60 | 60 | 0 | 0 | 35 | 25 |
| Buntekuh | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| St. Lorenz Süd | 200 | 120 | 80 | 80 | 0 | 120 |
| St. Lorenz Nord | 411 | 301 | 110 | 239 | 65 | 107 |
| St. Gertrud | 18 | 18 | 0 | 8 | 0 | 10 |
| Schlutup | 71 | 71 | 0 | 0 | 0 | 71 |
| Kücknitz | 127 | 127 | 0 | 10 | 18 | 99 |
| Travemünde | 30 | 30 | 0 | 0 | 30 | 0 |
| Gesamtstadt | 2.357 | 1.239 | 1.118 | 1.045 | 555 | 757 |

Quelle: Hansestadt Lübeck, Wohnbaulandbericht Jan. 2007 und Korrektur Bereich Stadtplanung 2009

Einfamilienhäuser

Die Potenzialflächen für den geschätzten Bedarf von 1.350 Einfamilienhäusern von 2003 bis 2020 (InWIS, 2004, Tabelle 1) wurden 2004 - 2007 mit 870 Einfamilienhäusern bebaut. Für die Zeit bis 2015 müssen rein rechnerisch nur noch 480 Einfamilienhäuser gebaut werden. Um eine Breite Angebotspalette für den Einfamilienhausbau zu ermöglichen wurden 2007 weitere Potenzialflächen auch unter den Aspekten soziale und erschließungstechnische Infrastruktur geprüft. Mit Stand 2009 sind noch Flächen für 1.200 Einfamilienhäuser vorhanden, d.h. fast dreimal mehr als dem prognostizierten Bedarf entspricht.

Zusätzlich zu Bauplätzen sind bestehende Häuser zunehmend ein Potenzial. In vielen Einfamilienhausgebieten findet ein Generationswechsel statt. Gemäß Gutachterausschuss der Hansestadt Lübeck haben von 2000 bis 2005 etwa 500 bis 600 Häuser ihre EigentümerInnen gewechselt. Sie



stehen in Konkurrenz zu neuen Häusern insbesondere dann, wenn in der Nähe über den erhobenen Bedarf hinaus neue Bauplätze ausgewiesen werden.

Auch in diesem Segment gilt, dass heutigen Standards nicht mehr entsprechenden Häusern, Leerstand und Wertverfall droht. Bei ausbleibenden Investitionen in größere Teile des Bestandes (Größen, Zuschnitt, Dämmung) führt dies zu negativen Auswirkungen auf Quartiere oder Stadtteile (Verfall, Leerstand). Es empfiehlt sich eine Studie zur Entwicklung dieses Segments.

Besonders für Schwellenhaushalte sollten laut InWIS Grundstücke für Einfamilienhäuser ausgewiesen und angeboten werden. Die Preise der bislang auf den Markt gebrachten Grundstücke lagen zwischen 150 Euro/m² und 170 Euro/m² und sind damit für Schwellenhaushalte zu teuer (Wohnbaulandbericht 2007).

Wohnungen in Mehrfamilienhäusern

Rund 70% der Wohnungen Lübecks lagen 2007 im Geschosswohnungsbau. Nach der Errichtung zahlreicher Geschosswohnungen in den 1990er Jahren, wurden nach 2004 nur noch 280 WE gebaut. Die heutigen Potenzialflächen für rund 1.120 Wohnungen haben bis auf 150 Wohneinheiten Baurecht oder befinden sich im B-Plan-Verfahren. Sie sind im Hochschulstadtteil geplant bzw. bereits im Bau, weitere sind z.B. im Gründungsviertel oder auf der nördlichen Wallhalbinsel auf Umstrukturierungsflächen vorgesehen.

Ansonsten wird im Segment Mehrfamilienhäuser seit 2000 vor allem der Bestand umstrukturiert (Modernisierung, Abriss – Neubau), um der Nachfrage und dem Standard der heutigen Zeit zu entsprechen (siehe Tabelle 2). Außer den oben erwähnten Aussagen der großen Wohnungsunternehmen aus dem Jahr 2004, insbesondere zum sozialen Wohnungsbau, gibt es keine detaillierten Angaben zu diesen Entwicklungen.

Die Kombination des geförderten Wohnungsbaus mit Kooperationsvereinbarungen als Möglichkeit im preiswerteren Bestand Kontingente zur Belegung zu erhalten und die ursprünglichen Ballungen von Förderwohnungen zu entzerren, wurde oben dargestellt.

Noch einmal mehr mit der Diskussion der „Neuen Wohnformen“ (z.B. durch Leben und Wohnen im Alter) wird Geschosswohnungsbau in integrierter Stadtlage für gut und sehr gutverdienende EinwohnerInnen wieder mehr eine Option. Der Bedarf an Eigentumswohnungen im Neubausegment wurde im Rahmen der Studie der InWIS als eher gering angesehen.

„Neue Wohnformen“

Neu und in Kombination von Geschosswohnungen und Einfamilienhäusern werden besondere Wohnformen diskutiert und bereits modellhaft umgesetzt (Wohnen im Alter, Wohnen mit Kindern, Generationen übergreifendes Wohnen, Genossenschaftliches Wohnen). Teilweise in selbst finanzierten Baugemeinschaften, teils in Kooperation mit Wohnungsunternehmen und mit Förderung werden neue Formen auch des Eigentums entwickelt.

Das Gesamtkonzept „Leben und Wohnen im Alter“ endet mit den Handlungsempfehlungen, entsprechend eines Katalogs eine Erhebung der bereits vorhandenen Wohnformen durchzuführen. Gleichzeitig sollen eine Plattform, ein Forum (digital) und eine Beratungs- und Informationsstelle



sowie Anlaufpunkte in den Stadtteilen Angebote darstellen sowie Kontakte vermitteln. So können Interessierte zu einander bzw. zu einer ihnen entsprechenden Wohnung, einem möglichen Umbau ihrer Wohnung oder Bauland finden. Hierbei geht es auch um die Vermittlung von Fördermöglichkeiten (d.h. um Wohnen im Alter für alle sozialen Schichten). Die Wohnungsunternehmen sind wichtige Kooperationspartnerinnen für die Umsetzung des Konzepts.

Das Konzept fordert zur Unterstützung der neuen Wohnformen kommunale Förderung in Kombination mit der Landesförderung. Es schlägt vor, Quartiere zu benennen, in denen diese realisiert werden sollen. Eine fußläufige Versorgung mit Infrastruktur (Einkaufen, ÄrztInnen, Dienstleistungen) sowie eine Anbindung mit dem ÖPNV in die Innenstadt und zu wichtigen zentralen Einrichtungen werden als Vorgaben gemacht.

Diese Forderungen gehen parallel zu den Forderungen für Wohnen mit Kindern.

Lübeck als Wohnort für Familien ist ebenfalls Thema von Stadt und Wohnungsbaugesellschaften. Zusammen mit dem Land hat der modellhafte Wettbewerb „Wohnen mit Kindern“ für fünf Standorte mögliche Formen des Umbaus/ Neubaus von Haus und/ oder der Wohnung sowie dem Umfeld in unterschiedlicher Kombination von Geschosswohnungsbau und Einfamilienhaus aufgezeigt. Die Wohnungen sind für Kücknitz („Roter Hahn“), St. Lorenz-Süd, St. Gertrud und im Hochschulstadtteil mit Landesförderung geplant.

6.5 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|-------------------------|---|--|---|
| Bevölkerungsentwicklung | <p>+ Moderaterer Rückgang (2%-3% in 10 Jahren), d.h. bisher nicht so stark wie prognostiziert</p> | <ul style="list-style-type: none"> – Verringerung des Anteils an Familien, Zunahme bei Singles und Personen über 60 Jahren – Unterschiedlicher EinwohnerInnenrückgang in Stadtteilen auch aufgrund von Neubau und Modernisierung – Abwanderung in Umlandgemeinden aufgrund dortiger Wohnangebote (Preis – Leistung) – Nicht genügend Angebote im hochpreisigen Segment | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebote für Familien (u.a. Angebote für Schwellenhaushalte) ▪ Mehr Wohnungen für „besser Verdienende“ |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|----------------------------------|---|--|--|
| Wohnungsbestand und -entwicklung | <ul style="list-style-type: none"> + Differenziertes Wohnungsangebot (Sozialwohnungen, gehobene Segmente, Einfamilienhäuser, Geschosswohnungsbau, Eigentum Miete) + Neubau / Mod. mit Förderung für Belegungsbindung + Genereller Umbaubedarf als Chance für energetischen Umbau (Umwelt, Energiekosten) + Vorschläge des Konzeptes Wohnen im Alter + Wohnprojekte zum Wohnen im Alter / Generation übergreifend + Modell /Konzept/ Wettbewerb „Wohnen mit Kindern“ | <ul style="list-style-type: none"> – Hoher Umbau- und Modernisierungsbedarf der Bestände der 50er / 60er bis 70er Jahre auch der EFH – Schwerpunkte von schlechtem Image und schlecht vermietbaren Wohnungen in einigen Stadtteilen – Fehlende Anpassung der Altbestände an den Bedarf (Lage, Standard, Miete in Relation zur Nachfrage) – Zahl der Mietwohnung mit Belegungsrechten unter dem benötigten Bedarf von rund 10% am Gesamtwohnungsbestand | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebote an Schwellenhaushalte zur Eigentumbildung (Grundstücke und Mietangebote EFH) ▪ preiswerte Wohnungen erhalten, z.B. durch Sicherung von Förderung für Wohnungen mit Belegungsrechten (weitere Kooperationsvereinbarungen mit Unternehmen) ▪ Teilmodernisierung für geringe Mieten ▪ Weitere Anpassung des Wohnungsbestandes an die Nachfrage: Modernisierung und Instandsetzung, Umbau der Grundrisse, Neubau als Ersatzbau für unattraktive Wohnungen (Abriss). ▪ Umsetzung des Gesamtkonzeptes Leben und Wohnen im Alter - Infobörse, -stellen, Wohnungsanpassung, Quartiersentwicklung ▪ Generationenwohnen im Mietsegment ermöglichen (Förderung, geringe Mieten) ▪ Flächen für Baugruppen anbieten ▪ Weitere Wohnangebote für ältere Menschen, neue Wohnformen um neuen Bedürfnissen zu entsprechen ▪ Wettbewerbsgewinner des Programms „Wohnen mit Kindern“ im Stadtteil umsetzen ▪ Wohnen mit wohnortnaher Versorgung und schneller Verbindung zur Innenstadt ▪ große Wohnungen Altstadt nah schaffen |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--------------------------------|--|--|---|
| Wohnbaupotenziale + Monitoring | <ul style="list-style-type: none"> + Darlegung der Möglichkeiten und Ausschöpfung der Potenziale durch Wohnbaulandbericht 2005 und 2007 + Darstellung Umbau- und Modernisierungsbedarf Soziale Wohnungsversorgung der Wohnungsunternehmen 2004 – 2008 + Vorhandene Flächenpotenziale auch in Mischlagen (Konversion ehemals gewerblich genutzter Flächen z.B. nördl. Wallhalbinsel, südl. Bahnhofsgelände, Schlachthof, Gründungsquartier) + Potenziale für Wohnungen und EFH auch für Zuzug und zur Steuerung der Entwicklung | <ul style="list-style-type: none"> – Unklare Schwerpunktsetzung für größere Entwicklungsflächen im Bezug zur Bestandsentwicklung (Umbau, Neubau, Abriss, Modernisierung) – fehlende gemeinsame Position Stadt - Wohnungsunternehmen – Unklare tatsächlich nötige Umsetzung von Umbau / Mod./ Inst. im Bestand („Stille Reserve“) – Ortsbildüberformung durch „Anhängen“ von EFH - Flächen – Größere Potenzialausschöpfung als prognostiziert nötig | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktualisierung des Konzeptes Wohnbauland und Wohnungsversorgung 2004/05 in Form eines Wohnungsmarktkonzeptes mittels kooperativen Verfahren (Stadt, Wohnungswirtschaft, AkteurInnen) ▪ Prioritätensetzung für Flächenpotenziale / neue Marktuntersuchung – Verhinderung Preisverfall ▪ Problem der Konkurrenz von Neubau zum Bestand im Auge behalten ▪ Anschließend regelmäßiges (jährliches) Monitoring Flächen / Wohnungspotenziale in Zusammenarbeit ▪ Zusammenhängende Diskussion der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung, Umbau / Neubau, ▪ Stadt-Umland-Kooperationen bei der Entwicklung von Wohnbauland |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|-----------------------|---|---|---|
| Wohnumfeld + Quartier | <ul style="list-style-type: none">+ A Ausgewiesene und durchgeführte „Soziale Stadt“ Gebiete mit Beispielen der Entwicklung des Umfeldes und der Wohnungen (St.Lorenz, Buntekuh)+ Wohnbauförderung des Landes auch für Wohnumfeld+ Einzelne Projekte der Wohnungsunternehmen mit gleichzeitiger Entwicklung auch des erweiterten Umfeldes+ Altstadtnahe Quartiere mit hoher Umfeldqualität | <ul style="list-style-type: none">– Vernachlässigung des öffentlichen Raumes in den Wohnquartieren– Keine Sicherung einer längerfristiger Pflege (neuer) Grünflächen– Ungepflegte Spielplätze– Wohnortnahe Versorgung mit Läden, Dienstleistungen, Gemeinbedarfseinrichtungen vielfach nicht mehr gewährleistet– keine gemeinsame Planung Stadt – Wohnungsunternehmen zur Entwicklung des Wohnumfeldes– Große Defizite im Wohnumfeld und fehlende Anbindung an die Naherholung in den westlichen altstadtnahen Gebieten– Stigmatisierung von Wohngebieten aufgrund der Bevölkerungsstruktur | <ul style="list-style-type: none">▪ Wohnumfeld- und Stadtteilentwicklung Hand in Hand mit der Wohnungsmodernisierung / -umbau (Stadt, WBGGen, Land)▪ Verbesserung der Wohn(umfeld)qualität in Stadtteilen mit geringer Standortgunst▪ In Stadtteilen mit geringer Standortgunst mittlere Einkommensschichten durch Modernisierung halten oder neu gewinnen▪ Integration als eine gemeinsame Aufgabe von Wohnungsunternehmen und Stadt▪ Qualifizierung der Grünflächen, Infrastruktur und Versorgung mit Einzelhandel entsprechend der Bedarfe als Identität stiftende Maßnahmen▪ Verhinderung oder Behebung von Stigmatisierung von Quartieren (Image / Identität)▪ Vermarktbares /vermietbares Image unterschiedlicher Orte Lübecks▪ Soziale Infrastruktur, Spielplätze u. ä. durch bzw. mit Unterstützung der Wohnungsunternehmen sichern▪ Nutzung vorhandener Infrastruktur und Bestandsentwicklung gegen Suburbanisation▪ Steigerung der Attraktivität des Wohnens zur Miete auch für Familien |



7 Soziale Angebote, Gesundheit und Sport

Soziale Angebote und Gesundheitsförderung haben in Lübeck Tradition als Teil des Gemeinsinns der hanseatischen Kaufleute. Bereits im 13. Jh. wurde das Heilig-Geist-Hospital gegründet als eine der ältesten Sozialeinrichtungen Europas. Heute verfügt Lübeck über ein modernes Gesundheits- und Sozialwesen mit allen Arten niedergelassener Ärzte, städtischen und privaten Betrieben des Sozial-, Gesundheits- und Pflegedienstes bis hin zum Universitätsklinikum Schleswig-Holstein. Die Angebotspalette für die verschiedenen Zielgruppen wird zukünftig jedoch noch stärker an die sich ändernden Bedingungen angepasst werden müssen. Im Sinne der Weiterentwicklung sozialer Angebote bilden folgende Konzepte die Grundlage der weiteren Betrachtungen in diesem Kapitel:

| | |
|--|-----------|
| ▪ Lübecker Kindergesundheitsbericht (Fortschreibung für 2009 vorgesehen) | 2000 |
| ▪ Lübecker SeniorInnen – Gesundheitsbericht | 2004 |
| ▪ Gesundheitsbericht – Mortalität und Todesursachen | 2007 |
| ▪ Gesamtkonzept „Leben und Wohnen im Alter“ | 2008 |
| ▪ Sportentwicklungsplan | 2008 |
| ▪ Integrationskonzept | in Arbeit |

7.1 Soziale Angebote

Rahmenbedingungen

In Bezug auf die Angebote für Seniorinnen und Senioren ergibt sich aus der immer älter werden den Bevölkerung und der Zunahme der Pflegebedürftigen ein langfristig steigender Bedarf an entsprechenden Gesundheits- und Hilfsangeboten, sowie seniorInnenbezogener Infrastruktur. Diese Angebote werden in Zukunft einen wesentlichen Standortfaktor für die Städte bilden. Neben den demografischen Veränderungen haben die allgemeinen sozialen Veränderungen in der Gesellschaft (bundesweit: Rückgang sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung, Zunahme des Niedriglohnssektors, Zunahme der Langzeitarbeitslosigkeit, Polarisierung der Einkommen, Zunahme der Kinder- und Altersarmut etc.) wesentlichen Einfluss auf den Umfang wie auch die Ausrichtung der sozialen Angebote Lübecks.

Versorgung mit Sozialen Angeboten und Beratung

Im Nachgang zur „Hartz IV“ – Gesetzgebung wurde in Lübeck eine bürgerfreundliche Neuordnung der sozialen Leistungen vorgenommen. Es erfolgte eine Dreiteilung der Bereiche Arbeit (Erwerbsfähige und Arbeitssuchende – ARGE und Agentur für Arbeit), Jugend und Familie (siehe Kapitel 1.8.4 Kommunale Bildungs- und Familienpolitik) sowie Soziale Sicherung (materielle Hilfen für nicht Erwerbsfähige - Pflege-, Alten- und Behindertenhilfe, Koordination des Ehrenamtes und Migration, Sozialer Wohnungsbau). Damit ging eine Zentralisierung der Beratungsangebote und Anlaufstellen für die Erwachsenenhilfen (FB 2) und eine Reduzierung der Standorte auch für die Jugend- und Familienhilfen (FB 4) einher.

Die Sozialberatungsstellen (Information, Beratung, Vermittlung von Angeboten etc.) in den Stadtteilen wurden für die Erwachsenenhilfe zu Gunsten einer **zentralen Bearbeitungsstruktur**, ergänzt



durch **aufsuchende Hilfen**, aufgegeben. Um den lokalen Bezug zu gewährleisten und die Angebote im Sozial- und Pflegebereich an den Bedarfen ausgerichtet weiterzuentwickeln und abzustimmen, besteht eine erfolgreiche und enge Zusammenarbeit mit den TrägerInnen vor Ort wie z. B. der Alzheimergesellschaft, über die Teilnahme an Stadtteilrunden, Runden Tischen und die Arbeitsgemeinschaft der freien Wohlfahrtsverbände. Diese bringen sich intensiv in die Erarbeitung integrierter Konzepte ein, wie z.B. der Weiterentwicklung des Gesamtkonzeptes **Leben und Wohnen im Alter** oder den Prozess „Aufwachsen in Lübeck“.

Durch die **Zusammenfassung der Sozialberatungsstellen** an einem Standort und die Einführung des Case-Management in der Behindertenhilfe (Erstberatung bei der Stadt, Leistungen über Angebote freier TrägerInnen) konnten eine bessere Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen VerwaltungsmitarbeiterInnen und SozialpädagogInnen sowie eine bessere Koordination der Hilfen für den Einzelfall erreicht werden. Diese Struktur hat sich als erfolgreich erwiesen und muss in Zukunft weiterentwickelt und optimiert werden.

Insbesondere auf der Ebene der Erstberatung z.B. der Behindertenhilfe bei Kindern besteht eine enge Verbindung zum Bereich Jugend- und Familienhilfen. Der Austausch beider Stellen erfolgt bei Bedarf bilateral oder über die existierenden Arbeitsgruppen der Verwaltung.

Angebote für SeniorInnen – Gesamtkonzept Leben und Wohnen im Alter

Durch die immer bessere medizinische Versorgung und die damit verbundene höhere Lebenserwartung und den besseren Gesundheitsstand der Menschen sind viele SeniorInnen im Alter wesentlich aktiver als noch ihre Elterngeneration. Zum „aktiven Altwerden“ gehören heute Reisen, Theaterbesuche, die Wahrnehmung von Hochschul- und sonstigen Bildungsangeboten, sportliche Aktivitäten in Natur und Landschaft, alleine oder in der Gruppe genauso wie neue Wohnformen für ein gemeinsames Altwerden in betreuten Wohngemeinschaften oder Mehr-Generationen-Wohnprojekten. Zudem geht es nicht mehr darum, irgendwann in ein Pflegeheim zu wechseln, wenn man sich selbst nicht mehr versorgen kann, denn immer mehr Menschen wollen zu Hause gepflegt werden und so lange wie möglich in ihrer gewohnten Umgebung bleiben. Daneben gibt es verstärkt Tendenzen zur zunehmenden Altersarmut, die häufig mit einer starken Isolation älterer Menschen einhergeht.

All diesen Ansprüchen und Herausforderungen muss in Zukunft verstärkt Rechnung getragen werden, denn SeniorInnen sind eine immer bedeutendere Nachfragegruppe. Ihre Ansprüche vertritt in Lübeck der **Seniorenbeirat**, in dem sich viele SeniorInnen ehrenamtlich engagieren.

Die Herausforderungen die daraus erwachsen, machen ein zukunftsorientiertes Gesamtkonzept erforderlich, welches die Stadt mit dem Gesamtkonzept „**Leben und Wohnen im Alter**“ im März 2008 beschlossen hat. Das Konzept wurde im Dialog mit AkteurInnen aus verschiedenen interdisziplinären Bereichen als „Orientierungsrichtlinie für die Weiterentwicklung der Altenhilfe und Perspektive für zukünftiges kommunalpolitisches Handeln zur Verbesserung der Lebensbedingungen älterer Menschen in [...] Lübeck²¹“ erarbeitet. Dabei wurde das Älterwerden in allen Facetten ganzheitlich betrachtet, sodass auch Themen wie altengerechtes Wohnen, Wohnumfeld, Versorgung

²¹ Gesamtkonzept Leben und Wohnen im Alter, Hansestadt Lübeck, FB Wirtschaft und Soziales, März 2008



und Infrastruktur, Verkehr, Sicherheit und Ordnung sowie gesellschaftliche Teilhabe mit diskutiert wurden. Als zentrales Thema wurde das Wohnen behandelt, welches zwingend in ein Netz aufeinander abgestimmter Infrastruktur-, Beratungs-, Unterstützungs-, Kommunikations- und Präventionsangebote eingebunden sein muss, damit ältere Menschen so lange wie möglich in ihrer eigenen Wohnung und ihrem Wohnquartier verbleiben können. Auf die dezidierten Maßnahmen im Konzept für einzelne Themenfelder, wie beispielsweise neue Wohnkonzepte, Gestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raumes oder Gesundheitsprävention etc., wird verwiesen. Den Erarbeitungsprozess begleitet hat eine interdisziplinäre Steuerungsgruppe an der u. a. Wohnungsunternehmen, Verwaltung, Fraktionen, Seniorenbeirat und die AG der freien Wohlfahrtsverbände beteiligt waren. Diese soll innerhalb des Umsetzungsprozesses noch um VertreterInnen der Fachbereiche 5 - Planen und Bauen und 4 - Kultur sowie des Bereiches Gesundheitsamt erweitert werden.

Die daraus resultierenden verbesserten Lebensbedingungen für ältere Menschen sind bei einem zunehmenden Wettbewerb der Städte und Gemeinden um EinwohnerInnen und einem Trend gerade im Alter wieder zurück in die Stadt zu ziehen, als Standortfaktor zu betrachten. Einige Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften haben dies bereits erkannt, so dass interessante Beispielprojekte in Lübeck zum Thema Generationenübergreifendes Wohnen realisiert wurden bzw. im Bau sind. Darüber hinaus gibt es gute Beispiele alternativer Wohnangebote für (pflegebedürftige) SeniorInnen wie die Wohngemeinschaft für Demenzkranke im Hansering in St. Lorenz Süd oder die gemeinschaftlichen Wohnmöglichkeiten für ältere Menschen nicht-deutscher Herkunft in Moisling. Dies sind noch Modellprojekte, in Zukunft besteht noch ein erheblicher Bedarf des barrierefreien und seniorInnenengerechten Neu- und Umbaus von bestehenden Wohnungen um den großen Bedarf zu decken.

Tabelle 4: Entwicklung der Einrichtungen zur Pflege

| | 2002 | 2006 | 2007 | 2008 |
|---|-------|-------|-------|-----------------|
| Vollstationäre Senioren- und Pflegeheime (Plätze) | 2.936 | 3.381 | 3.354 | 3.478 |
| Seniorenwohn- und -pflegeheime städtisch (Anzahl) | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Seniorenwohn- und -pflegeheime privat (Anzahl) | 26 | 29 | 30 | 31 |
| Tagespflegeeinrichtungen | 1 | 2 | 2 | 2 ²² |

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung 2008.

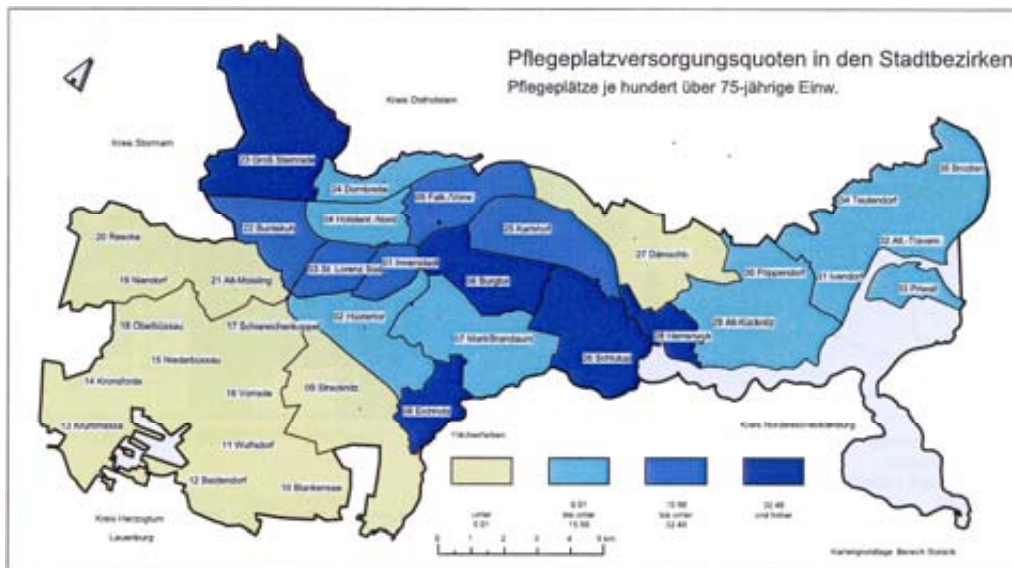
Die **Versorgung mit vollstationären Pflegeeinrichtungen** ist in Lübeck im Bezug zur Landeshauptstadt Kiel und anderen Gemeinden Schleswig-Holsteins schon immer gut gewesen. Lübeck verfügt 2008 über insgesamt 39 Seniorenwohn- und Pflegeheime mit insgesamt 3.478 Plätzen, davon acht städtische Pflegeeinrichtungen. Seit Einführung der Pflegeversicherung 1995 hat sich das Pflegeplatzangebot kontinuierlich erhöht und ist von 2002 bis 2008 um 18,5% gestiegen. Auch die Pflegeeinrichtungen werden sich in Zukunft den oben genannten neuen Anforderungen und Wohnbedürfnissen stellen müssen. Spezielle Angebote in einer Kombination aus Wohnen mit Serviceangeboten und Pflegeplätzen werden zukünftig stärker nachgefragt werden.

²² Mit 33 Plätzen



Die Lübecker Pflegeheime sind relativ gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt. Lediglich in peripheren Lagen in St. Jürgen, Moisling und Kücknitz (Dänischburg), in denen keine Pflegeheime vorhanden sind, lag die Versorgungsquote 2006 unter dem städtischen Durchschnitt von 15,9 Pflegeplätzen pro hundert über 75-Jährigen (siehe Abbildung 14). Für Moisling hat sich die Lage seit 2008 durch die Eröffnung eines neuen Pflegeheimes verbessert. Hingegen ist die Versorgung der zentralen Bereiche um die Innenstadt gut.

Abbildung 14: Pflegeplatzversorgung 2006 nach Stadtteilen



Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung u. Abt. Statistik

Als Alternative zur stationären Pflege ziehen es immer mehr Menschen vor, ambulant gepflegt zu werden, um in ihrer gewohnten Umgebung zu bleiben. Die Stadt und die TrägerInnenlandschaft bieten neben einer Vielzahl von Dienstleistungen der **ambulanten Pflege** auch betreute Altenwohnungen mit einem flexiblen Leistungsangebot an, das aus Grundleistungen sowie frei wählbaren Zusatzleistungen besteht. Trotz der Neuregelungen in der Pflegeversicherung von 2008 wird die ambulante Vollzeitpflege immer noch nicht ausreichend vom Bundesgesetzgeber berücksichtigt. Mit Hilfe der oben beschriebenen Wohnprojekte wird seitens der Stadt versucht trotz der geringeren Zuschüssen dennoch ein adäquates Leistungsangebot durch die Nutzung von Synergien zu ermöglichen. Neben der Betreuung der Hilfebedürftigen selbst bietet die Stadt auch Beratung und Unterstützung für Hilfesuchende und pflegende Angehörige. Zu nennen sind die trägerInnenunabhängigen Pflegeberatungsstelle, die zum 01.01.2009 in einen Pflegestützpunkt übergeleitet wurde, verschiedene Gesprächsgruppen die vom Bereich Soziales angeboten werden sowie der offene Pflegetreffpunkt im Marli-Café.

Angebote für Menschen mit Handicap

Das Angebot an Hilfen für MitbürgerInnen mit Handicap erstreckt sich über ein **breites Spektrum**, von der Frühförderung und der Förderung in integrativen Kindertagesstätten sowie Schulen bis hin zu Beschäftigungsprojekten und wohnbezogenen tagesstrukturierenden Maßnahmen (Entwicklung ausgewählter Einrichtungen siehe Tabelle 5). Die einzelnen Teile greifen dabei ineinander und sind aufgrund des eingeführten Case-Managements auf den Einzelfall bezogen gut abstimbar. Es



bleibt das nachdrückliche Ziel, dass Menschen mit Handicap als gleichberechtigte Mitglieder der Gesellschaft wahrgenommen werden. Das Konzept der Inklusion ist noch zu wenig umgesetzt. Über die Eingliederungshilfe ist daher anzustreben, dass dieses Ziel erreicht wird und Menschen mit Handicap nicht ausschließlich in zielgruppenspezifischer Infrastruktur gefördert werden. Über Angebote an den Schulen, Unterstützung beim Berufseinstieg und durch Fördermaßnahmen wird versucht, möglichst viele Jugendliche in den ersten Arbeitsmarkt zu integrieren. Dafür findet eine enge Zusammenarbeit mit den entsprechenden TrägerInnen statt.

Wohnungs- wie auch WohnheimanbieterInnen müssen in Zukunft stärker als bisher auf Barrierefreiheit beim Um- und Neubau von Wohnungen achten. Auch hier muss eine Anpassung des Wohnraumes an die sich ändernden Bedarfe und Wohnbedürfnisse (Wohnungsgrößen und Wohnformen) erfolgen.

Die Projektgruppe „Behinderte MitbürgerInnen in der Hansestadt Lübeck“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen in Lübeck zu verbessern. Für die Belange behinderter BürgerInnen in der Hansestadt Lübeck setzt sich auch der 2006 aus der Projektgruppe behinderte BürgerInnen entstandene SprecherInnen-Kreis ein, der alternativ zu einem kommunalen Behindertenbeirat ins Leben gerufen wurde. Ihm gehören Menschen mit und ohne Behinderung aus verschiedenen Lübecker Vereinen, Verbänden und Organisationen an. Sie setzen sich dafür ein, dass bestehende Barrieren abgebaut werden, damit eine selbstbestimmte Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft für alle möglich wird, vertreten die Interessen der BürgerInnen in der Öffentlichkeit und stehen Politik und Verwaltung beratend zur Seite.

Tabelle 5: Entwicklung der teil- und vollstationären Einrichtungen der Behindertenhilfe und Fallzahlen

| | 2002 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Zahl der in Kitas betreuten Kinder mit Behinderung (in integrativen Gruppen und in heilpädagogischen Kleingruppen) | 131 | 167 | 175 | 182 |
| Zahl der Einrichtungen mit Angeboten für Kinder & Jugendliche mit Behinderung (Sozialhilfe-SGB XII) | k. A. | k. A. | 20 | 21 |
| Begegnungsstätten für Behinderte | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Plätze in Werkstätten für Behinderte | k. A. | k. A. | 1.252 | 1.300 |
| Wohnheime/-pflegeheime f. Behinderte | k. A. | k. A. | 16 | 16 |

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung. Hinweis: Daten liegen teilweise erst seit der Kommunalisierung 2007 vor.

Angebote für MigrantInnen

Das wesentliche Thema für Menschen mit Migrationshintergrund ist die immer noch unzureichende Integration in die Stadtgesellschaft, da sie häufig über geringe deutsche Sprachkenntnisse verfügen und aufgrund schlechterer Chancen auf dem Arbeitsmarkt von Armut betroffen sind. Um das Risiko auf Ausgrenzung zu verringern, stellt die Stadt entsprechende Angebote bereit, wobei es keine zentrale Anlaufstelle gibt, sondern die entsprechenden Beratungsleistungen und die Beglei-



tion von MigrantInnen während ihres Integrationsprozesses dezentral von den Fachbereichen im Rahmen ihres Leistungsspektrums wahrgenommen wird.

Neben den Beratungsstellen sind die Einrichtungen (Kitas, Schulen etc.), insbesondere in den Stadtteilen und -bezirken mit den höchsten Anteilen an EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund Buntekuh, Moisling oder Kücknitz Roter Hahn, gefordert, die nötigen Integrationsleistungen u. a. durch Sprachförderung zu vollbringen. In Teilen könnte die Förderung hier noch verbessert werden. Durch den seit Anfang 2009 greifenden Bildungsfonds konnten die Sprachförderangebote für Kinder in allen Kindertagesstätten im ersten Schritt verdoppelt werden. Neben den Angeboten für Kinder und Jugendliche stehen für Erwachsene über die städtischen Fördermaßnahmen oder auch die Volkshochschule Angebote zur Verfügung. Dennoch besteht oft eine Schwellenangst zur Wahrnehmung dieser Leistungen. Das ist nicht weiter hinnehmbar, weshalb dem durch **niedrigschwellige Angebote** z.B. in Kooperation mit Schulen oder Kitas entgegengewirkt werden muss.

Es ist in der Hansestadt Lübeck geplant, zur Förderung der Integration ein Integrationskonzept mit geeigneten Maßnahmen, gemeinsam mit dem 2007 gegründeten Forum für MigrantInnen, zu entwickeln. Insbesondere Ausgrenzungen durch Armut müsste durch geeignete niedrigschwellige Angebote, beispielsweise in Kooperationen mit Schulen oder Kitas entgegengewirkt werden. Die bereits vorhandenen Angebote und beratenden Hilfen müssten auf den Personenkreis mit Migrationshintergrund entsprechend zugeschnitten werden, damit sie besser angenommen werden. Infrastruktureinrichtungen, die in besonderem Maße Integrationsleistungen erbringen, müssten unterstützt werden, um die Bildungschancen zu erhöhen und damit die Integration von MigrantInnen zu erleichtern.

Das Konzept ist derzeit in Aufstellung und wird dezidierte Maßnahmen vorschlagen. Das Forum für MigrantInnen hat sich zudem folgenden Zielstellungen verschrieben.

- Förderung von Informations-, Beratungs- und Kulturarbeit für MigrantInnen,
- Förderung der Verständigung und des friedlichen Zusammenlebens,
- Förderung der Integration in eine interkulturelle und pluralistische Gesellschaft,
- Dem Entgegenwirken von Diskriminierung aufgrund von Nationalität, Kultur, Religion oder ethnische Zugehörigkeit,
- Wahrung und Weiterentwicklung der kulturellen Identität
- Entwicklung von Vorschlägen zur interkulturellen Öffnung Sozialer Dienste und der Verwaltung.

7.2 Gesundheit und Medizinische Versorgung

Das Wecken der Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger für ihr Wohlbefinden und das Interesse an der allgemeinen Verbesserung der gesundheitlichen Lebensqualität ist der Leitgedanke des städtischen Gesundheitsamtes. Dazu gehört neben der reinen medizinischen Versorgung die Beschäftigung mit Themen der Prävention, der Kinder- und Jugendgesundheit und damit auch der Sport. Alle diese Themen sollen in ihren Angeboten ineinander greifen.

Rahmenbedingungen und Trends im Gesundheitswesen



Aus der Gesundheitsberichterstattung lässt sich ablesen, dass auch in Lübeck nach wie vor die häufigsten **Todesursachen** Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie Krebserkrankungen sind, gefolgt von Erkrankungen des Atmungs- und Verdauungssystems. Zudem lässt sich belegen, dass es einen Zusammenhang zwischen dem sozialen Status und der Häufigkeit von Erkrankungen gibt, der bei Männern stärker ausgeprägt ist als bei Frauen. Entsprechend sollten insbesondere in den sozial belasteten Stadtbezirken eine zielgruppengerichtete Prävention sowie ein Drängen auf die Wahrnehmung von Früherkennungsuntersuchungen erfolgen. Für nachhaltige Erfolge muss an der Verbesserung der Lebensbedingungen und Lebensführung der Menschen angesetzt werden, welche die stärkere Gesundheitsgefährdung maßgeblich beeinflussen (Stress, Arbeitslosigkeit, psychischer Druck, Rauchen, zu wenig Bewegungsmöglichkeiten, ungesunde Ernährung etc.).²³

Der Zusammenhang zwischen sozialem Status und Gesundheit wird auch durch die Berichterstattung zur **Kinder- und Jugendgesundheit** dargestellt. Kinder aus sozial-ökonomisch schlechter gestellten Familien erkranken häufiger an Atmungsorganerkrankungen und weisen öfter psychiatrische Erkrankungen sowie Zahnerkrankungen auf als Kinder aus sozial-ökonomisch stabilen Verhältnissen. Die Schuleingangsuntersuchungen zeigen, dass der Gesundheitszustand der Lübecker Kinder im Schleswig-Holsteiner Vergleich befriedigend ist. Verbesserungen sollten insbesondere bei Übergewicht oder auch Sprachstörungen erreicht werden. Außerdem nimmt die Beteiligung bei den Vorsorgeuntersuchungen (U1-U9) bis zum Schuleingang sukzessive ab. Das korreliert mit dem sozialen Umfeld der Kinder. Will man diesen Kindern den gleichen Gesundheitsschutz zukommen lassen, dann müssten in den entsprechenden Stadtbezirken spezielle Dienste angeboten und koordiniert werden, die auf die Lebensbedingungen der Kinder Rücksicht nehmen und die Eltern entsprechend unterstützen, bzw. entlasten.²⁴ Seit dem 1.04.2008 ist in Schleswig-Holstein zudem das verbindliche Einladungswesen zu Früherkennungsuntersuchungen nach § 7a Gesundheitsdienst-Gesetz – GDG eingeführt. Bleibt eine Teilnahme an der anstehenden Untersuchung aus, nimmt das Jugendamt Kontakt auf – auch über Hausbesuche.

Die Lebenserwartung ist aufgrund der verbesserten medizinischen Erkenntnisse und Behandlungsmethoden in den letzten 50 Jahren kontinuierlich gestiegen. Dennoch lässt sich feststellen, dass die **Gesundheit im Alter** nicht zunimmt. SeniorInnen leiden häufig an lang andauernden chronischen Erkrankungen. Entsprechend müssen die Angebote dahingehend angepasst werden. 30% der psychiatrischen Erkrankungen bei Senioren werden durch Alkohol- und Medikamentenmissbrauch verursacht. Bei den Seniorinnen beträgt dieser Anteil lediglich 7%. Um diese Zahlen zu reduzieren, müssen bereits zu einem frühen Zeitpunkt im Leben (sucht)präventive Maßnahmen ergriffen werden, um den entsprechenden Folgeerkrankungen frühzeitig entgegenzuwirken. Längere Krankenhausaufenthalte sowie Pflegebedürftigkeit nehmen im Alter zu. Herz-Kreislaufkrankungen sind mit Abstand die häufigsten Krankheiten und Todesursachen. Entsprechend muss Vorsorge in diesem Bereich ansetzen. Im Lübecker Senioren-Gesundheitsbericht²⁵ wird insbesondere auf die zunehmende Zahl von Demenzen in einer älter werdenden Gesellschaft

²³ Detaillierte Handlungsempfehlungen enthält der Gesundheitsbericht – Mortalität und Todesursachen des Gesundheitsamtes der Hansestadt Lübeck, Mai 2007.

²⁴ Weitere Handlungsempfehlungen können dem Bericht „Lübecker Kindergesundheit“ des Gesundheitsamtes der Hansestadt Lübeck vom Oktober 2000 entnommen werden. Die Fortschreibung des Kindergesundheitsberichtes wird im Jahre 2009 vorgelegt werden.

²⁵ Weitere Handlungsempfehlungen können dem Bericht „Lübecker SeniorInnen – Gesundheitsbericht“ des Gesundheitsamtes der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2004 entnommen werden.



hingewiesen, auf die sich die Kommune einstellen muss, ein weiteres wesentliches Aufgabengebiet in diesem Bereich ist die Prävention häuslicher Unfälle bei SeniorInnen.

Da sich der **soziale Status** nachgewiesenermaßen auf die Gesundheit auswirkt, müssen Prävention und Aufklärung bereits so früh wie möglich ansetzen. Soziale und gesundheitsbezogene Angebote müssen mehr verknüpft werden. Soziale Investitionen und Hilfen sollten nicht gegen bauliche Investitionen ausgespielt werden.

Angebote und Initiativen zur Gesundheitsförderung

Die Stadt hat zwischen 2003 und 2006 zusammen mit dem Amt Storstrøms in Dänemark ein über das Europäische INTERREG-Programm finanziertes Projekt zur **Gesundheit und Aktivität an Schulen** durchgeführt. Das Thema Übergewichtigkeit und die Folgekrankheiten wie z.B. Herzkreislauferkrankungen, sowie die erheblichen Kosten für das öffentliche Gesundheitswesen führten zu diesem Präventionsprojekt. Kinder der 5. und 6. Klassen dreier Schulen sozial schwacher Stadtgebiete in Lübeck wurden zu gesunder Ernährung, ausreichender Bewegung und dem Umgang mit Problemen und Konflikten geschult. In Fortführung und Erweiterung dieses Projektes findet zurzeit unter Leitung des UKSH – Campus Lübeck das Projekt „fit und stark plus“ in mehreren Lübecker Grundschulen statt. Alle zwei Jahre finden zudem die Gesundheitspräventionswochen für Schulen statt sowie jährliche Aktionswochen zum Thema Alkohol mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit.

Zur Gesundheitsprävention für MigrantInnen wurde 2007 auf Initiative des Landes Schleswig-Holstein das erfolgreich laufende Projekt MiMi „**Mit MigrantInnen für MigrantInnen - interkulturelle Gesundheitslotsen**“ ins Leben gerufen. Es bildet MigrantInnen zu GesundheitslotsInnen für Themen wie Gesundheitsvorsorge, Hygiene etc. aus, so dass diese ihrerseits Informationsveranstaltungen mit ihren Landsleuten durchführen und eine Brücke zum deutschen Gesundheitswesen aufbauen können. Außerdem wird in Kürze in Zusammenarbeit mit dem Landessportbund, der Ärztekammer und dem Gesundheitsministerium ein Projekt zum Lebensstiltraining für BürgerInnen mit Migrationshintergrund angeboten, in dem traditionelles Essen in Verbindung mit Bewegung gebracht wird (u. a. Yoga, Schwimmen, Bewegungstanz).

Als weiteres Angebot zur Förderung der Selbsthilfe gibt es die **Kontakt- und Informations-Stelle für Selbsthilfegruppen** (KISS). Sie bietet eine Plattform für Selbsthilfegruppen und Initiativen, einzelne Bürgerinnen und Bürger sowie Professionelle aus psychosozialen und gesundheitlichen Einrichtungen, um sich zusammenzufinden, auszutauschen und Probleme gemeinsam anzugehen. Die KISS betreut zurzeit 180 Gruppen.

Im Jahr 2007 wurde der Verein „Lübecker Koordination für Suchtfragen e. V.“ gegründet, als Zusammenschluss aller in diesem Bereich in Lübeck tätigen TrägerInnen, der Hansestadt Lübeck sowie einer Klinik in Neustadt, die in diesem Bereich für Lübeck Versorgungsfunktionen übernimmt. Ziel dieses Vereins ist die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den TrägerInnen, das Anschließen von Projekten zur Suchtprävention, wissenschaftliches Arbeiten sowie eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit. Zudem werden Angebote zur Koordinierung und Beratung für Suchtkranke dazukommen. Derzeit liegt der Schwerpunkt auf der Analyse der vorhandenen Strukturen, um daraus gezielt Anforderungen und Maßnahmen für die Verbesserung des Angebots ableiten zu können. Es fehlt in diesem Bereich nach wie vor an ausreichenden Angeboten.



Neben der **Stabsstelle zur Gesundheitsförderung** als zentrale Koordinationsstelle innerhalb der Gesundheitsverwaltung gibt es vom Gesundheitsamt in den Stadtteilen Schlutup, St. Lorenz Nord und Süd und Buntekuh „**Runde Tische**“ zur gemeinsamen Weiterentwicklung von Angeboten zwischen TrägerInnen, Bürgerinnen und Bürgern die inzwischen auch zum generellen Austausch zwischen Stadt und Stadtteil genutzt werden. Der **Austausch mit anderen Bereichen**, wie dem Bereich Soziale Sicherung oder dem Jugendamt, erfolgt bei Bedarf bilateral oder über die existierenden Arbeitsgruppen.

Für einen interkommunalen Austausch zu möglichen Projekten der integrierten Gesundheitsförderung ist Lübeck Mitglied im **Gesunde-Städte-Netzwerk**, einer Initiative von Städten auf Bundesebene mit dem Ziel die Gesundheitsförderung als gesellschaftspolitische Aufgabe im öffentlichen Bewusstsein stärker zu verankern.

Versorgung mit medizinischen Einrichtungen und Ärzten

Insgesamt verfügt Lübeck über zehn **Klinikstandorte**, von denen einige auf einzelne Fachbereiche spezialisiert sind bzw. als Polikliniken aufgestellt sind. Die drei größten Krankenhäuser sind das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein Campus Lübeck mit 1.170 Betten, die Sana-Klinik mit 472 Betten und das Marien-Krankenhaus. Die Kliniken und Krankenhäuser versorgen das Stadtgebiet und das Umland.

Der **Rettungsdienst** wird durch die Hansestadt Lübeck und hier die Feuerwehr in Kooperation mit dem Arbeiter-Samariter-Bund, der Johanniter-Unfall-Hilfe und dem Deutschen Rotes Kreuz bereitgestellt. Durch Änderungen im System der medizinischen Versorgung, der Krankenhausinfrastruktur (z.B. Wegfall des Priwall-Krankenhauses) und der Abrechnungspraxis in den Krankenhäusern ist es in den letzten Jahren jedoch zu längeren Wegen und einer Erhöhung der Zahlen der Einsatzfahrten im Krankentransport und in der Notfallrettung gekommen.

Für die **primär- und fachärztliche Versorgung** verzeichnete das Statistische Jahrbuch 2007 nach Angaben der Ärztekammer Schleswig-Holstein für das Jahr 2006 eine Zahl von 502 ÄrztInnen in Lübeck. Die Versorgung ist im Vergleich zu anderen Städten dieser Größenordnung gut. Die ÄrztInnen versorgen über Lübeck hinaus auch Teile der umliegenden Kreise und Gemeinden. Ihre Zahl ist im Vergleich zu 2002 nahezu unverändert geblieben.

Jedoch ist es nach einer Schließungswelle 2004 zur Veränderung der Verteilung im Stadtgebiet gekommen. Der Hauptteil der ÄrztInnen konzentriert sich in der Innenstadt (165) sowie in den Stadtteilen St. Jürgen (104) und St. Gertrud (82). Diese Verteilung korreliert mit den Standorten der Kliniken in der Stadt (Synergien durch räumliche Nähe). Die Konzentration im Zentrum und Süden der Stadt führt zu längeren Wegen auch wenn sie verkehrsgünstig erreichbar sind. Eine eher geringe Versorgung mit wohnortnahen Haus- und Facharztpraxen weisen die Stadtbezirke Eichholz, Herrenwyk, Dänischburg, Falkenfeld/Vorwerk und Groß Steinrade auf. Hier fallen teilweise erhebliche Wege an, die gerade für Familien mit Kindern und SeniorInnen aufgrund ihrer eingeschränkten Mobilität zu Belastungen führen. Entsprechend sollte versucht werden darauf einzuwirken, dass die ärztliche Versorgung in Lübeck dezentraler bereitgestellt wird, z.B. durch ein entsprechendes Praxisangebot.



7.3 Sport

Der Sport leistet einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität.

Lübeck bietet durch seine landschaftliche Lage direkt am Wasser (Trave, Wakenitz und Ostsee) sowie durch die ausgedehnten Wald- und Landschaftsgebiete, die sich durch die Stadtteile ziehen ideale Bedingungen für sportliche Aktivitäten im Freien aber auch innerhalb der vielfältig vorhandenen Sportstätten. Die Lübecker Bucht ist größtes deutsches Regattengebiet. Die seit 1889 stattfindende „Travemünder Woche“ gehört neben der Kieler Woche zu den größten Wassersportveranstaltungen der Welt und ist alljährlich ein Event mit großer Ausstrahlungskraft. Andere **Großveranstaltungen** mit durchaus touristischem Aspekt auf den Straßen Lübecks (Radrennen, Skaten, Marathon) sind aufgrund der behördlichen Auflagen und der damit verbundenen hohen Kosten schwierig durchzuführen. Dennoch ist es 2008 gelungen, nach Jahren wieder einen Marathon zu organisieren, der bei Sporttreibenden wie BewohnerInnen großen Anklang fand. Die Verständigung auf einige regelmäßig stattfindende Sportveranstaltungen pro Jahr könnte den jeweiligen Aufwand zu Gunsten gemeinsam erkannter Synergien für die Entwicklung Lübecks reduzieren oder gar beheben.

In der Stadt sind zahlreiche **Sportvereine** ansässig, die einen wichtigen Beitrag zum **Leistungs- und Spitzensport** erbringen, wie z.B. der VfB Lübeck im Fußball oder die Deutschen Meister im Kunstradfahren (4er Einrad) aus Lübeck-Moisling. International bedeutend im Jugendsport sind auch die Internationalen Lübecker Handballtage, welche jährlich durch den MTV-Lübeck ausgerichtet werden.

Sowohl Vereins- als auch Breitensport tragen zur Identifizierung der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Wohnumgebung und ihrer Stadt bei. Die enormen Chancen und Potentiale des Sports, die soziale Integration der Menschen positiv zu beeinflussen, werden beispielsweise im Nationalen Integrationsplan der Bundesregierung dokumentiert und im **Sportentwicklungsplan** von Lübeck thematisiert.

Ziel der Sportentwicklungsplanung in Lübeck ist es, Sport für alle zugänglich zu machen und die einmalige Wasserlandschaft einzubeziehen. **Entwicklungsschwerpunkte** sind hierbei

- die Steigerung des Sportengagements, verstärkte Angebote für ältere Menschen und der privat organisierten Sport,
- die Verbesserung der Organisationsform des Sports, Förderung des Sports an Kindertagesstätten und der Sportprofile an Schulen durch Unterstützung von Vereinen und anderen TrägerInnen und eine Verstärkung der Kooperationen zwischen Sport und Kita sowie Vereinen und Schule,
- die Verbesserung des Sportraumangebotes: Sanierung der bestehenden Anlagen und stärkere Einbeziehung öffentlicher Grünanlagen durch Beschilderung
- und die Sicherung der Mittel und Optimierung der Instrumente zur Finanzierung und Förderung des Sports, Anpassung der Sportförderung durch Erarbeitung eigener Sportförderrichtlinien.

Im Detail geht es weniger um die quantitative Ausweitung der Angebote, sondern um die **Öffnung und Qualifizierung** der Sportangebote für alle Zielgruppen in Lübeck.



Die Lübecker Sportflächen / -hallen sind gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt. Die unmittelbare Nähe zu Wohngebieten führt an einigen Stellen zu Nutzungseinschränkungen aufgrund von Lärm. Auf einer Gesamtfläche von 183 ha werden 33 städtische Anlagen und 81 unterschiedliche Einzelflächen für Sportaktivitäten angeboten. Meistens sind diese an Schulen oder an Vereisanlagen angebunden. Ein Teil der (Schul-)Hallen ist aufgrund eines Modernisierungstaus in einem schlechten baulichen Zustand.

Die Versorgung mit **Hallen-, Frei- und Naturbädern** ist sehr gut. Neben der Besonderheit des **Ostsee-Strandbades** Travemünde (ohne Hallenbad) gibt es in Lübeck drei Hallen-, vier Natur- und zwei Freibäder. Die drei Hallenbäder sowie die beiden Freibäder sind in städtischer Trägerschaft. In den letzten Jahren wurden zwei Hallenbäder grundsaniert. Das Freibad in Moisling und das Sportbad in St. Lorenz ist sanierungsbedürftig. Die zwei Naturbäder an der Wakenitz und das an der Falkenwiese werden durch Vereine unter dem Dachverband Gemeinnütziger Verein Naturbäder Lübeck e.V. und das Naturbad am Krähenteich durch einen Förderverein betrieben. Sie haben teilweise Sanierungsbedarf.

Die aktuelle Situation weist insgesamt eine gute Versorgung mit **Sportflächen** auf, die mit 8,5 m² / EW über dem Richtwert von 5 m² / EW liegt. Daneben gibt es kommerzielle Fitness-, Tennis- und Squashanlagen usw. **Sportplätze** werden bisher nur für Schul-, Vereins- und Betriebssport genutzt. Die stärkere Nutzung durch eine Öffnung von Anlagen für die Öffentlichkeit soll geprüft werden. Vorbild für Pilotkonzepte ist das Modell in Hamburg-Allermöhe „Sportplatz 2000“.

Seit 1995 sind die Mitgliederzahlen in **Sportvereinen** nach Angaben des Turn- u. Sportbundes (TSB) der Hansestadt Lübeck stetig gestiegen. Die positive Entwicklung gilt es fortzusetzen und den Breiten- wie auch den Vereinssport weiter zu fördern.

Der Vereinssport fördert Motivation, Integration, Engagement sowie Verantwortungsbewusstsein und leistet damit einen wichtigen Beitrag für die Stadtgemeinschaft. Die Vereine nutzen die Hallen und Flächen der Schulen. Durch die Ganztagsbetreuung an Schulen kommt es vermehrt zu Überschneidung zwischen Vereinsnutzung und Nachmittagsangeboten der Schulen. Hier können in Zukunft stärker Synergien genutzt werden. Vereine könnten sich für Kinder der Nachmittagsbetreuung öffnen bzw. diese Angebote im Auftrag der Schulen für alle Kinder gleichermaßen übernehmen.

Für die nötige Modernisierung der Hallen sind neben Haushalt und Förderprogrammen die **Stiftungen** im sportlichen Bereich tätig. Mit Hilfe der Possehl-Stiftung wird derzeit eine neue Halle in St. Jürgen gebaut, eine weitere soll im Zusammenspiel aus städtischen, Stiftungs- und Vereinsgeldern in Travemünde entstehen. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II sollen zehn Hallen grundsaniert werden.



7.4 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|---|--|--|---|
| Soziale Angebote und Angebote für SeniorInnen | <ul style="list-style-type: none"> + sehr modernes Gesundheits- und Sozialwesen + breite TrägerInnenlandschaft mit vielfältigen Angeboten für Hilfesuchende und Angehörige + enge Zusammenarbeit mit Alzheimergesellschaft, Wohnungsunternehmen und AG der freien Wohlfahrtsverbände zur Entwicklung geeigneter Sozial-, Wohn- und Pflegeangebote + AkteurlInnen bringen sich intensiv in integrierte Konzepte wie „Wohnen und Leben im Alter“ ein + Umsetzung des integrierten Gesamtkonzeptes „Leben und Wohnen im Alter“ läuft + sozialräumliche Ausrichtung der Verwaltungsstruktur + gute Vernetzung / Abstimmung der Angebote durch zentrale Organisation, Case-Management und aufsuchende Arbeit in den Stadtteilen + hohes Engagement der SeniorInnen über den Seniorenbeirat + überdurchschnittliche Ausstattung mit Pflegeplätzen | <ul style="list-style-type: none"> – zu wenig Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten beim bestehenden Hilfesystem – Nach wie vor erheblicher Bedarf des barrierefreien Neu- und Umbaus von Wohnungen – Pflegeeinrichtung in peripheren Stadtbezirken fehlen – lange Wege für Angehörige erforderlich – Kaum Angebote speziell für ältere Menschen mit Migrationshintergrund | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortführung der Anpassung der Wohnungsbestände (Barrierefreiheit) an sich ändernde Anforderungen ▪ Weiterhin Unterstützung neuer Wohnformen und innovativer Projekte in Anlehnung an erfolgreiche bereits realisierte Maßnahmen ▪ Netze der Informations- und Hilfsangebote noch verstärken bzw. Synergien durch Kooperation besser nutzen ▪ Verstärkung der Netze zur Gewährleistung ambulanter wohnortnaher Hilfen (Synergien nutzen) um dem Wunsch vieler SeniorInnen zu Hause gepflegt zu werden, zu entsprechen ▪ Verbesserung der Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für das bestehende Hilfesystem (Verhinderung von Hilfe-Biografien und Unterstützung von Selbsthilfe zum Ausstieg) ▪ Spezielle Angebote für Menschen mit Migrationshintergrund schaffen |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|---|---|--|--|
| Angebote für MigrantInnen und Menschen mit Handicap | <ul style="list-style-type: none"> + Kooperationsvertrag zwischen Stadt und TrägerInnen zur Begleitung von ZuwanderInnen zur Integration – Abstimmung der Angebote + Forum für MigrantInnen erarbeitet Integrationskonzept + Modellprojekt MiMi zur Gesundheitsförderung bei MigrantInnen sehr erfolgreich + Breites Spektrum der Behinderten- und Eingliederungshilfen und gute Vernetzung der Angebote + Sehr aktiver SprecherrInnen-Kreis für behinderte MitbürgerInnen | <ul style="list-style-type: none"> – Oft geringe Integration von Menschen mit Handicap und MigrantInnen in die Gesellschaft – MigrantInnen sind häufig von Ausgrenzung und Armut betroffen – Infrastruktur der Stadtteile mit hohem MigrantInnenanteil besonders gefördert und teilw. zu wenig gefördert – Schwellenangst hindert an der Wahrnehmung von Angeboten – Geringe Mobilität von Menschen mit Behinderung bringt Einschränkungen mit sich | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration von Menschen mit Handicap und MigrantInnen durch niedrigschwellige Angebote z. B. in Zusammenarbeit mit Kitas und Schulen fördern ▪ Integrationskonzept weiter voranbringen ▪ Unterstützung von Infrastruktureinrichtungen bei der Integrationsleistung ▪ Lösungen zur Verbesserung der Mobilität von (Jugendlichen) Menschen mit Handicap erarbeiten ▪ Ziel der Eingliederung Behinderter in die Gesellschaft weiter mit Nachdruck verfolgen ▪ Wohnangebote für diese Zielgruppen an heutige Bedürfnisse anpassen (Wohnungsgrößen und Ausstattung) |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|------------|--|--|---|
| Gesundheit | <ul style="list-style-type: none"> + modernes Gesundheits- und Sozialwesen + Gesamtstädtisch gute medizinische Versorgung und breite Facharztlandschaft + regelmäßige Runden des Bereichs Gesundheitsamt mit der Jugendhilfe - gute Abstimmung + Förderung von Prävention + Gute Erfahrungen aus Präventionsprojekten vorhanden + Es wird auch auf spezielle Anforderungen von MigrantInnen eingegangen | <ul style="list-style-type: none"> – sozial-ökonomisch schwache Personen stärker von Krankheit betroffen als andere Personen – Übergewicht und Sprachstörungen bei Kinder nach wie vor ein Problem – Stadtbezirke sind unterschiedlich gut mit Haus- und FachärztInnen versorgt. – chronische Erkrankungen im Alter nehmen zu – Angebote für Suchtkranke verbesserungswürdig – starke Konzentration von ÄrztInnen im Zentrum, lange Wege für Patienten aus anderen Stadtteilen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prävention als oberstes Ziel zur Vermeidung von Erkrankungen durch entsprechende Angebote / Projekte stärken ▪ Weiterführung / Intensivierung der Angebote der Gesundheitsförderung in Verbindung mit sozialen Gesichtspunkten ▪ Übertragung der Erfahrungen aus erfolgreichen Projekten (z.B. Kindergesundheit an Schulen) auf allgemeine Ansätze ▪ Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen zu Angeboten für Suchtkranke („Lübecker Koordination für Suchtfragen e. V.“) ▪ Förderung der SeniorInnengesundheit ▪ Dezentralisierung der ÄrztInnenlandschaft fördern |
| Sport | <ul style="list-style-type: none"> + Sport hat starken Integrationscharakter + unabhängig vom Zustand gute Ausstattung mit sportbezogener Infrastruktur für Breiten- bis Spitzensport (Schwimmhallen, Radwege, Sportplätze, Grünflächen etc.) + landschaftliche Gegebenheiten und Durchgrünung in einigen Stadtteile sind ideal für sportliche Aktivitäten (Breitensport oder im Verein) + steigende Mitgliederzahlen in Vereinen + Vereine leisten Beitrag zum Breiten-, Leistungs- und Spitzensport | <ul style="list-style-type: none"> – sportliche Großveranstaltungen mit Imagecharakter erfordern einen hohen Aufwand. – hoher Sanierungsbedarf bei Sporthallen, Sportflächen und bei den Bädern in Moisling, St. Lorenz und den Naturbädern Wakenitz | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sport stärker als Querschnittsaufgabe begreifen (integrativer, fachübergreifender Ansatz zur Sportförderung) ▪ Die Chancen der Integration durch Sport sollten stärker genutzt werden (MigrantInnen, Menschen mit Behinderung etc.) ▪ Verstärktes Sportengagement, verbesserte Organisationsformen und Sportförderung, Verbesserung der Sportraumsituation ▪ Zusammenarbeit von Vereinen und Schulen vor dem Hintergrund der gebundenen Ganztagschule neu organisieren / optimieren ▪ Weitere Sanierung / Modernisierung der sportbezogenen Infrastruktur |



8 Kultur, Bildung und Wissenschaft

Für die Hansestadt Lübeck begann mit der Blüte der Hanse im Mittelalter und damit, dass Lübeck die „**Königin der Hanse**“ wurde, die kulturelle Hochzeit. Die Hanse war ein wirtschaftliches Bündnis nordeuropäischer Städte und Kaufleute, dessen Handelsbeziehungen bis nach Russland und England reichte und neben Warenaustausch, auch kulturellen Austausch und Einfluss brachten.

Lübeck stellt als Hansestadt innerhalb Schleswig-Holsteins und des Ostseeraumes ein wichtiges **kulturelles Zentrum** dar. Traditionell bieten Kultur, Wissenschaft und Bildung wichtige Impulse für die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung und auch für Lebensqualität und Identität der BürgerInnen Lübecks und der Region. Die in der Liste der **UNESCO Welterbe** aufgenommene historische Altstadt, ebenso wie Jahrhunderte alte Stiftungen und Sammlungen, zeugen von dieser Tradition. National und international bekannt ist Lübeck zudem durch die drei **Nobelpreisträger** Thomas Mann, Günter Grass (Literatur), Willy Brandt (Frieden) die hier geboren sind oder / und langjährig gelebt haben.

Entsprechend starke Strahlkraft hat Lübeck als „**Kulturstadt des Nordens**“ innerhalb der Region und Schleswig-Holsteins. Die Stadt versorgt die eigene und die Bevölkerung der Region mit vielfältigen Angeboten der Kultur und Bildung im Zentrum und im Stadtteil. Sie hält ein attraktives Programm für Touristen aus Schleswig-Holstein, Deutschland und der Welt bereit und ruft ebenso Wissenschaftler und Forscher in ihre Universitäten und Institute. Die Ausrichtung des kulturellen Angebotes in Lübeck, das über die Stadtgrenzen hinaus Interesse weckt, sollte konzeptionell mit den Angeboten in der Region und Hamburg abgestimmt bzw. auf Synergieeffekte hin überprüft werden.

Die breite Kulturlandschaft entsteht durch eine enge **Verbindung zwischen Kultur- und Bildungseinrichtungen** wie den Bibliotheken, der Volkshochschule, den Kinder- und Jugendeinrichtungen, Schulen bis zur Hochschullandschaft mit der international bekannten Musikhochschule Lübeck und den Angeboten der Kirchen.

Die Hansestadt Lübeck hat sich in den letzten zwei Jahren als „**Stadt der Wissenschaft**“ und als „**Kulturhauptstadt Europa 2010**“ beworben. In der Zusammenstellung der Projekte zeigt sich ein breites Spektrum der Projekte und Kooperation auf dem Feld Kultur, Wissenschaft und Bildung. 50% der aufgeführten Projekte aus der Kulturhauptstadtbewerbung konnten bisweilen zur Umsetzung geführt werden. Den AkteurInnen ist die Verbindung des Angebotes nach Innen wie nach außen bewusst. Die **enge Verbindung von Kultur, Bildung und Wissenschaft** beruht auf der räumlichen Nähe durch die hohe Konzentration von Einrichtungen auf der Altstadtinsel und auf einer über lange Jahre hinweg bewährten engen Zusammenarbeit und dem breit verstandenen Bildungsauftrag aller beteiligten Akteure. Als Beispiel sind hier die Bibliotheken und die Volkshochschule zu nennen. Sie verstehen ihren Auftrag sowohl in der Bildungs- und Kulturarbeit wie auch in der Unterstützung von Wissenschaft und Freizeit. Die Hansestadt Lübeck wird ab September 2009 das aus der einmaligen Bundesbildungsinitiative „Lernen vor Ort“ hervorgegangene Projekt „**Bildungskultur Lübeck**“ in den kommenden 3 Jahren in umfangreicher Zusammenarbeit von Akteuren aus den Bereichen Bildung und Kultur umsetzen. Dies schafft ein breites Fundament für den Ansatz „**Lebenslanges Lernen**“.

Auf der **Stadtteilebene** gilt es, sich abzeichnenden räumlich sozialen Polarisierungen schon bei den Kindern entgegen zu arbeiten in dem sie und ihre Familien frühzeitig in das bildungskulturelle



Umfeld der Stadt eingebunden werden. Es bedarf der Konzeptumsetzung „Aufwachsen in Lübeck“, dass sie im Stadtteil abholt und sie in die Gesellschaft, den Beruf oder die Wissenschaft integriert, denn sie sind die „Zukunft der Stadt“. Die vorhandenen Regeleinrichtungen wie Kitas und Schulen müssen für eine frühzeitige und umfassende Förderung gestärkt werden. Die vorhandenen Netzwerke sollen sichtbarer gemacht und für die Kooperation im Stadtteil genutzt werden.

In Bezug auf die Weiterentwicklung kultur- und bildungsbezogener Angebote bilden folgende Konzepte die wesentliche Grundlage der weiteren Betrachtungen:

| | | |
|---|--|-----------|
| ➤ | Museumsentwicklungsplan | 2005 |
| ➤ | Fortschreibung zum Schulentwicklungsplan | 2007 |
| ➤ | Bericht zur Jugendhilfeplanung | 2008 |
| ➤ | Konzept „Aufwachsen in Lübeck“ | in Arbeit |
| ➤ | Integrationskonzept | in Arbeit |
| ➤ | Projekt Lernen vor Ort | in Arbeit |

8.1 Kulturelle Angebote, Kunst- und Kultureinrichtungen

Lübeck ist eine Stadt mit Traditionen und kann mit seinem Kulturangebot im Vergleich europäischer Städte ähnlicher Größe mithalten. Das Management aller wichtigen städtischen Kultureinrichtungen wie Theater oder Museen ist aus der Kernverwaltung ausgelagert. Das Theater als städtische Gesellschaft, die Museen durch eine verbindliche Kooperation mit der kommunalen Kulturstiftung im Museumsverbund „die LÜBECKER MUSEEN“. Die Steuerung erfolgt durch Zielvereinbarungen mit der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck sowie durch die jeweiligen Aufsichtsgremien Aufsichtsrat/Gesellschafterversammlung und Stiftungsrat.

Für die eigentliche Kulturarbeit im Sinne der Vernetzung von Angeboten, ist das **städtische Kulturbüro** innerhalb der Verwaltung zuständig. Es hat eine wichtige Schnittstellenfunktion zur Organisation städtischer Festivals und Veranstaltungen. Zum Beispiel wurde hier die Bewerbung zur Kulturhauptstadt 2010 erarbeitet, deren wichtigste Projekte weiterverfolgt werden.

Wichtige überregional bekannte Highlights sind die jährlichen Veranstaltungen im Rahmen des **Schleswig-Holstein Musik Festivals**, für das Lübeck ein Hauptaustragungsort ist. Seit 1971 finden die **Nordischen Filmtage** mit der Spezialisierung auf die Präsentation von Spiel-, Dokumentar- und Kurzfilme sowie Kinder- und Jugendfilme aus Skandinavien und den baltischen Ländern statt. Die Nordischen Filmtage sind ein wichtiger Treffpunkt für die Filmbranche im Norden und ein großes Publikumsfestival. Es wird in erfolgreicher internationaler Zusammenarbeit mit Partnern aus den skandinavischen und baltischen Staaten organisiert und trägt zusätzlich zur Sichtbarkeit Lübecks im Ostseeraum bei.

Die von der **UNESCO** zum **Weltkulturerbe** erklärte historische Altstadt bildet den kulturellen Kern Lübecks mit ganz eigenen Qualitäten. Neben den denkmalgeschützten Kirchen, Klöstern, Bürgerhäusern und dem Rathaus konzentrieren sich hier die meisten kulturellen Einrichtungen der Stadt auf engstem Raum. Das Angebot reicht von Museen über Theater, Opernaufführungen, diverse Veranstaltungen in der Musik- und Kongresshalle hin zu musischen Angeboten des Philharmonischen Orchesters und der Musikhochschule. Es gibt eine intensive Auseinandersetzung mit der



Baukultur und dem Entwicklungsanspruch des Weltkulturerbes auch mit zeitgenössischer Architektur. Eine fachkundige Diskussionsplattform bietet das unabhängige **ArchitekturForum Lübeck**.

Lübeck hat eine vielfältige **Museumslandschaft**, die sich bis auf die Geschichtswerkstatt Herrenwyk auf der Altstadtinsel konzentriert. Zu nennen sind hier beispielhaft die Kunsthalle St. Annen, St. Annen-Museum, das Buddenbrookhaus, Willy-Brandt- und Günter Grass-Haus, das Kulturforum Burgkloster, das Museum für Natur und Umwelt, das TheaterFigurenMuseum, die Katharinenkirche und der Marzipan-Salon des Unternehmens Niederegger. Daneben erteilt das Stadtarchiv Informationen jeder Art zur Geschichte Lübecks und der Hanse. Der überwiegende Teil der städtischen Museen befindet sich in denkmalgeschützten Häusern und Klöstern wodurch das Kunsterlebnis doppelt ist. Die Häuser haben sich zum **Verbund „die LÜBECKER MUSEEN“** zusammengeschlossen und bieten entsprechende Kombitickets für die Besucher an. Aus Kostengründen musste das Völkerkundemuseum im September 2007 geschlossen werden. Für die Präsentation der Geschichte Lübecks und der Geschichte der Hanse bestehen Pläne, mit Fördergeldern des Bundes und Stiftungsgeldern der Possehl-Stiftung ein Europäisches **Hansemuseum** zu bauen. Im Jahr 2008 haben insgesamt 260.770 Gäste die Lübecker Museen besucht. Die **Besucherszahl** reduzierte sich zwar im Vergleich zum Vorjahr um 17.000 Gäste, das ist jedoch auch auf die Schließung des Völkerkundemuseums zurückzuführen. Das erklärte Ziel ist eine Gästezahl von 300.000. Der Museumsentwicklungsplan zeigt Wege zur Synergiegewinnung auf.

Abbildung 15: Lageplan der Lübecker Museen



Quelle: Internetseite der Lübecker Museen (<http://www.die-luebecker-museen.de/index.php?seid=540>)



Musik und Literatur spielen traditionell eine große Rolle in der Lübecker Kulturlandschaft (z.B. Buxtehude und Bach). Mit seinen Musikschulen, der auch international bekannten Musikhochschule und dem Brahms-Institut hat Lübeck in Sachen Forschung ein Renomé. Von den zahlreichen Chören und Orchestern werden vielfältige Musikerlebnisse geboten. Für den Literaturbetrieb sind die Brüder Mann wie auch Günter Grass internationale Anknüpfungspunkte für Literaturfreunde.

Die **Theaterlandschaft** verfügt über städtische und private Bühnen, ein Marionettentheater, die Freilichtbühne in den historischen Wallanlagen oder das Kinder- und Jugendtheater. Zum fünften Mal fand 2008 die vom Kulturbüro und den beteiligten Theatern organisierte Theaternacht statt, an der 14 Theater auf 12 Bühnen in 10 Spielstätten die Vielfältigkeit komprimiert darstellen und zu einer attraktiven freien Theaterszene beitragen.

Neben der **Zentralbibliothek**, welche die größte öffentliche Bibliothek in Schleswig-Holstein und die meistbesuchte Einrichtung der Stadt ist, der Schulbibliothek im Berufsschulzentrum in St. Lorenz Nord und den zwei Hochschulbibliotheken, gibt es stadtweit weitere vier eigenständige Stadtteilbibliotheken (Moisling, Kücknitz, Travemünde und Marli-Brandenbaum). Die Zentralbibliothek in der Innenstadt bietet für Aus- und Weiterbildung in der Stadt die nötigen Medien, wohingegen die Hochschulbibliotheken sehr fachspezifisch aufgebaut sind und eher kleinere Bestände anbieten. Die **Stadtteilbibliotheken** bilden für die Stadtteile wichtige Zentren insbesondere auch durch die enge Zusammenarbeit mit Schulen, Jugendeinrichtungen und Stadtteilzentren. Die städtischen Bibliotheken sind unabhängig vom Land und damit abhängig von der städtischen Haushaltslage, die in den letzten Jahren spürbar zu Kürzungen bei Personal- und Sachmitteln geführt hat. So mussten drei Stadtteilbibliotheken und der Bücherbus eingespart werden.

Zu einem vielfältigen **kulturellen Leben** tragen neben den großen Häusern und Ensembles auch die vielfältigen privaten und halböffentlichen Initiativen, Vereine und zur Finanzierung in besonderem Maße die Stiftungen bei. Sie bieten niedrigschwellige Angebote in den Bereichen Theater, Musik, Tanz, bildende Kunst, Literatur, Bildung, Film und neue Medien.

In Lübeck gibt es eine **alternative, freie KünstlerInnenszene**, die sich aktiv präsentiert. Diese Präsenz wird im städtischen Leben unterschiedlich wahrgenommen. In einigen Stadtteilen könnten Ausstellungs- und Konzerträumlichkeiten zu mehr Präsenz beitragen. KünstlerInnenverbände gibt es bereits. Die Organisation in einem Dachverband als gemeinsame abgestimmte Interessenvertretung könnte dennoch für die weitere Ressourcenbündelung bei Marketingaufgaben sinnvoll sein.

Die Lübecker Kunst und Kultur wird wesentlich von **Beiträgen Dritter** unterstützt. Das Land Schleswig-Holstein hat Zielvereinbarungen mit Einrichtungen der Stadt (z.B. der Musik- und Kongresshalle) getroffen und leistet finanzielle Unterstützung. Das bürgerliche Engagement, die Fördervereine, Stiftungen und Wirtschaftsunternehmen stellen finanzielle oder personelle Mittel zur Verfügung.

Die öffentlichen Einrichtungen konnten in Lübeck bisher weitestgehend erhalten, aber auch nicht ausgebaut werden. Die allgemein bedrohliche finanzielle Situation der Hansestadt veranlasst die Stadt, die **Kulturentwicklung durch optimale Ressourcenauslastung** zu gestalten.

Es kann davon ausgegangen werden, dass von dem kulturellen Leben ein Impuls für die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung ausgeht, es aber auch der **breiten Vermittlung** bedarf. Auf dem Hand-



lungsprogramm des Museumsentwicklungskonzeptes der Hansestadt steht die bessere Vermittlung von Kunst und Kultur und die Förderung eines breiten Kulturangebotes.

Die Kulturförderung ist sehr stark auf die Förderung von traditionellen Angeboten und somit der altstadtnahen Einrichtungen konzentriert. Maßnahmen zur Entwicklung der **Stadtteil- und Sozialkulturen** werden nicht formuliert. Es gibt gemeinnützige Vereine, Sportvereine, Bibliotheken und vereinzelt Heimatstuben, die ehrenamtlich das Gemeinwesen der Stadtteile im traditionellen Sinne fördern (wie z.B. in Travemünde, Schlutup und Kücknitz). Neuere und eher problematische Stadtteile mit einem hohen Anteil von Jugendlichen und MigrantInnen haben ein anderes Kulturverständnis. Auch diesen Zielgruppen müssen Möglichkeiten eingeräumt werden. Durch die Nutzung und Vernetzung **endogener Potenziale** kann das Entwicklungspotenzial von „**Sub**“kulturen gefördert werden, wie z.B. beim medienpädagogische Projekt „Moisling TV“ vom Netzwerk „Stadtteil und Schule“. Dabei kommt der Einbindung von sozialen TrägerInnen, lokalen Künstlern, aber auch ansässigem Spezialwissen wie dem FH-Medienstudiengang „Informationstechnologie & Gestaltung“, eine wichtige Funktion zu. Die kulturellen Angebote in den Stadtteilen können die Kulturszene der Altstadt ergänzen. Die Gestaltung des öffentlichen Raums bzw. der Definition von **Stadtteilmitten** als funktionierende und lebendige Orte, sollte auch im Sinne der Stadtteilkulturen gefördert werden.

Der **Museumsentwicklungsplan** der Hansestadt Lübeck befindet sich derzeit in der Überarbeitung. Es konnten daraus Konzepte zur Qualitätsentwicklung und zur Wirtschaftlichkeit der Museumslandschaft entwickelt und schrittweise umgesetzt werden, die bundesweite Beachtung erhalten.



8.2 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--------------------------|--|---|---|
| Kultur | <ul style="list-style-type: none"> + vielfältige und international konkurrenzfähige Kulturlandschaft mit besonderer Strahlkraft durch Kombination mit hist. Altstadt (UNESCO Weltkulturerbe) + Kulturbüro nimmt aktiv Einfluss auf die Entwicklung neuer kultureller Angebote + engagierte Szene aus Kulturschaffenden und Mäzenen (Stiftungen etc.) + Bibliothek und VHS mit engagiertem Programm für Freizeit und Studium /Bildung + enge Verknüpfung von Bildung und Kultur → Umsetzung Ansatz Lebenslanges Lernen | <ul style="list-style-type: none"> – hoher kultureller Anspruch erfordert hohen Mittelaufwand – hohe Abhängigkeit der Einrichtungen (laufende Kosten) von der städtischen Haushaltslage | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt und Sicherung der vorhandenen kulturellen Einrichtungen ▪ Weiterentwicklung des Kulturangebotes ▪ Umsetzung des Modellprojektes „Bildungskultur Lübeck“ (Lernen vor Ort) ▪ Stärkung der Stadtteile durch Förderung der vielfältigen Stadtteilkulturen als Ergänzung zum anspruchsvollen Kulturangebot ▪ Zusammenarbeit mit der Region und Hamburg für eine stärkere Profilbildung der Kulturangebote |
| Soziokulturelle Angebote | <ul style="list-style-type: none"> + vielfältige private und halböffentliche Initiativen, Vereine und Stiftungen die sich in der Bildungs- und Kulturarbeit engagieren + Stadtteilbibliotheken mit soziokulturellem Anspruch im Stadtteil + In einigen Stadtteilen wird Gemeinschaft und kulturelle Identität gepflegt (z.B. Travemünde, Schlutup, Buntekuh) | <ul style="list-style-type: none"> – In jüngeren, heterogenen Stadtteilen fehlt kulturelle Identität | |



8.3 Kinderbetreuung und Schule

Die Bereiche Kinderbetreuung, Schule und Jugendarbeit betrachten die Entwicklung und das „Erwachsenwerden“ der Kinder- und Jugendlichen vom ersten bis zum 25. Lebensjahr und greifen in ihren Inhalten und Ansätzen direkt ineinander. Kindergarten und Schule betreuen die Kinder am Vor- und frühen Nachmittag, die Jugendarbeit hält Nachmittags-, Abend- und sonstige Freizeitangebote bereit. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Kitas, Schulen, Jugendfreizeiteinrichtungen sowie Jugend- und Familienhilfe ist erforderlich, diese drei Bereiche werden im ISEK gemeinsam behandelt. Dies legt auch die bestehende übergreifende Zusammenarbeit der Einrichtungen und TrägerInnen in den vielen Netzwerken nahe (siehe unten), wie auch der Prozess „Aufwachsen in Lübeck“ seitens der Verwaltung zur Erstellung eines Gesamtkonzeptes für die Optimierung der Angebote für Kinder und Jugendliche (siehe Kapitel 8.4 Kommunale Bildungs- und Familienpolitik, S.88ff).

Neben einer optimalen Kinderbetreuung und der Vermittlung von Wissen stehen zunehmend die Verbesserung der individuellen Bildungschancen und eine verbesserte Integration von Kindern und Jugendlichen mit Migrationshintergrund im Mittelpunkt der Bildungsdebatten. Dem trägt Lübeck Rechnung, indem es beides als wesentliche Ansatzpunkte im Umbau der Angebotsstruktur und innerhalb des Prozesses „Aufwachsen in Lübeck“ mitdenkt. In diesem Zusammenhang werden in Zukunft die Rollen der einzelnen Einrichtungen im Stadtteil neu bedacht und definiert (z.B. Schule als Quartiersmittelpunkt).

Demografische Entwicklung in den relevanten Altersgruppen

Die Prognose zur Bevölkerungsentwicklung gehen für die relevanten Altersgruppen der 0-3, 3-5, 6-9, 10-16 und 16-19 Jährigen von einem kontinuierlichen Rückgang aus (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2006 – 2020

| Jahr | Einwohner | davon im Alter von ... bis ... Jahren | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | | 0-2 | 3-5 | 6-9 | 10-15 | 16-19 | 20-49 | 50-64 | 65-74 | 75-84 | 85 |
| bisherige Entwicklung | | | | | | | | | | | |
| 1980 | 230 316 | 5 371 | 5 681 | 8 889 | 20 089 | 14 485 | 92 858 | 37 934 | 26 810 | 14 961 | 3 238 |
| 1985 | 217 068 | 4 986 | 5 346 | 6 449 | 12 791 | 13 609 | 93 281 | 39 055 | 21 502 | 16 138 | 3 911 |
| 1990 | 217 592 | 6 363 | 5 651 | 7 132 | 10 723 | 9 208 | 94 986 | 41 906 | 20 837 | 16 337 | 4 449 |
| 1995 | 218 543 | 6 092 | 6 415 | 8 101 | 11 254 | 7 751 | 94 358 | 43 039 | 22 357 | 13 863 | 5 313 |
| 2000 | 215 267 | 5 768 | 5 865 | 7 963 | 11 949 | 8 064 | 90 417 | 43 142 | 21 477 | 14 669 | 5 953 |
| 2005 | 213 983 | 5 231 | 5 484 | 7 459 | 11 917 | 8 694 | 89 359 | 39 235 | 25 355 | 15 712 | 5 537 |
| Prognose | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 212 116 | 4 894 | 4 889 | 6 962 | 11 389 | 8 656 | 86 600 | 40 050 | 26 440 | 15 790 | 6 446 |
| 2015 | 209 953 | 4 821 | 4 756 | 6 439 | 10 801 | 8 310 | 82 469 | 42 675 | 23 802 | 19 024 | 6 856 |
| 2020 | 207 720 | 4 776 | 4 712 | 6 342 | 10 037 | 7 959 | 79 274 | 44 583 | 23 347 | 19 479 | 7 211 |

Quelle: Hansestadt Lübeck, Abt. Statistik, Einwohnermelderegister und Bevölkerungsprognose 2006-2020



Entwicklung der SchülerInnenzahlen

Die SchülerInnenzahlen sind nach einem deutlichen Anstieg zwischen 1990 und 2000 bis 2006 relativ konstant geblieben. Seitdem sinken die Zahlen merklich ab. So gibt es im Schuljahr 2008/09 21.335 SchülerInnen, 720 weniger als 2006/07.²⁶ Diese Entwicklung wird sich laut Prognose des Schulentwicklungsplanes in den kommenden Jahren aufgrund der anhaltenden Geburtenrückgänge (siehe auch Kapitel 1.3 Bevölkerungs- und Sozialstruktur) weiter fortsetzen. Dies wird zunächst den Primarbereich mit einem Rückgang der Schülerzahlen um ca. 9% bis 2016/17 betreffen und sich zeitversetzt im Sekundarbereich fortsetzen. Die Stadt wird so lange wie möglich an einer dezentralen Versorgung mit Grundschulen auch in den Dörfern im Süden der Stadt festhalten.

In den letzten zehn Jahren seit 1997/98 sind die SchülerInnenzahlen in der **Primarstufe** in Lübeck um rund 10% gesunken. Dieser Rückgang führt zu einer geringeren Klassenzahl und einer Senkung der mittleren Klassenfrequenz von 21,3 auf 20,8 Kinder pro Klasse. Am stärksten vom Rückgang der SchülerInnenzahlen in der Primarstufe betroffen waren seit 1997/98 St. Lorenz Süd (-30%), Buntekuh (-29%) und die Innenstadt (-22%), wohin gegen Schlutup und St. Jürgen leichte Zuwächse um 2-3% bis 2006/07 verzeichnen konnten.²⁷ Die Rückgänge sind nach Angaben der Schulentwicklungsplanung nicht nur auf den Geburtenrückgang sondern auch auf Wanderungsbewegungen innerhalb der Stadt und auf Stadt-Umland-Wanderungen zurückzuführen.

Geringere Schülerzahlen führen zu einer Entspannung der Klassengrößen. Der Unterricht kann den heutigen pädagogischen Anforderungen und neuen Bildungsmodellen angepasst werden.

Die SchülerInnenzahlen in der **Sekundarstufe** sind seit den 1990er Jahren Zeit versetzt zu denen der Grundschulen bis 2003/04 angestiegen und erst seit dem rückläufig. Zu den SchülerInnenzahlen der Sekundarstufe II (Abitur) gibt es in der Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes 2007 keine gesonderten Angaben. Gegenwärtig liegt die Zahl der SchülerInnen in der Sekundarstufe 9% über der von 1997/98. Dies wurde entsprechend durch eine Ausweitung der Klassenanzahl und eine Erhöhung der durchschnittlichen, mittleren Klassenfrequenz von 22,5 auf 23,9 SchülerInnen aufgefangen. Die mittlere Klassenfrequenz in der Sekundarstufe ist mit 25,9 SchülerInnen an Gymnasien am höchsten, gefolgt von den Gesamtschulen mit 24,7 und den Realschulen mit 23,4 SchülerInnen.

Innerhalb der Stadt weist die Innenstadt mit 20,3% den höchsten Schüleranteil auf. Dies begründet sich u. a. aus der Konzentration der Gymnasien und Berufsbildenden Schulen auf der Altstadtinsel. Darauf folgen St. Gertrud mit 17,8% und St. Lorenz Nord mit 18,2% der SchülerInnen, was sich aus dem hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen in diesen beiden Stadtteilen ergibt.²⁸

Die Verteilung der SchülerInnenzahlen auf die einzelnen **Schulformen** zeigt, dass insbesondere Grund-, Haupt- und Realschulen in Lübeck deutliche Rückläufe zu verzeichnen haben, wogegen die SchülerInnenzahl an Gymnasien, Gesamtschulen, Berufsbildenden Schulen und Fachgymnasien weiter zunimmt. Den stärksten Zuwachs hatten in den letzten zehn Jahren die Gesamtschulen mit +27% SchülerInnen aufgrund einer Neugründung zu verzeichnen, gefolgt von den Gymnasien

²⁶ Schulstatistik der Hansestadt Lübeck, Schuljahr 2008/2009, Hrsg. Fachbereich 4, Abteilung Schule und Sport, November 2008.

²⁷ Fortschreibung zur Schulentwicklungsplanung 2007, Hrsg. Hansestadt Lübeck, S. 7.

²⁸ Schulstatistik der Hansestadt Lübeck, Schuljahr 2008/2009.



mit +20%.²⁹ Dies ist auf verstärkte Anmeldungen an Gymnasien, Gesamtschulen, zu Ungunsten der Realschulen, und weiterführenden Berufsschulen und Fachgymnasien in der Hoffnung auf einen höheren Bildungsabschluss und damit verbesserten Berufschancen zurückzuführen. Die Auswirkung sind steigende Klassengrößen in den Gymnasien und gymnasialen Oberstufen.

Versorgung mit Angeboten der Kinderbetreuung in Kitas und Schulen³⁰

Die Versorgung der Hansestadt Lübeck mit Kindertagesstätten ist gut. Die Einrichtungen sind relativ gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt, so dass lange Wege in den meisten Stadtteilen vermieden werden können (siehe Karte: Infrastruktur und Versorgung). Lediglich in den im Süden der Stadt gelegenen Dörfern ist das Angebot geringer, dafür übernehmen z.B. Kindertagesstätten in der Innenstadt zusätzliche Versorgungsfunktionen.

Abbildung 16: Kitaversorgung nach Stadtbezirken



Um dem deutlich gestiegenen Qualitätsanspruch an die Kinderbetreuung gerecht werden zu können, sollen einerseits die Gruppengrößen von derzeit 22-25 Kindern auf 20 verringert werden andererseits soll eine intensive Sprachförderung angeboten werden, um den Kindern bessere Voraussetzungen für den Übergang in die Schule und den weiteren Bildungsweg zu ermöglichen. Hierfür sind zusätzliche Ressourcen erforderlich, die derzeit über Landesmittel und durch den Lübecker Bildungsfonds, der zum großen Teil durch Stiftungen getragen wird, zur Verfügung gestellt werden.

Auch eine Verstärkung der Angebote für Kinder unter drei Jahren zielt in diese Richtung der frühzeitigen präventiven Förderung. Die nach Tagesbetreuungsbaugesetz geforderte Versorgungsquote für diese Zielgruppe liegt bei 35% bis 2013. Das entspricht nach dem Stand von 2008 einem

²⁹ Fortschreibung zur Schulentwicklungsplanung 2007, Hrsg. Hansestadt Lübeck, S. 12.

³⁰ Jugendhilfeplanung, Bericht 2007/08, Hrsg. Hansestadt Lübeck Fachbereich Kultur, Lübeck 2008.



zusätzlichen Bedarf von ca. 970 Plätzen. Derzeit liegt die stadtweite Versorgungsquote bei 14 % (722 Plätze, davon 8% Krippenplätze und 5% Kindertagespflegestellen). In den letzten Jahren wurden bereits gute Zuwächse durch den Ausbau der Platzkapazitäten erreicht. Nach Beschluss der Bürgerschaft soll der Ausbau für Kinder unter drei Jahren in Lübeck zu 80% in Kindertagesstätten und zu 20% in Kindertagespflegestellen erreicht werden. Es besteht ein höherer Bedarf an Ganztags- gegenüber Halbtagsangeboten. Im Berichtsjahr 2007/08 wurden die Krippenplätze zu 72% ganztags angeboten, 28% wurden als Halbtagsplätze teilweise mit Mittagsversorgung genutzt. Im Vergleich der Stadtteile haben St. Gertrud (20%), Schlutup (18%) und St. Jürgen (17%) die besten Versorgungsquoten für Kinder unter 3 Jahren zu verzeichnen, wogegen Moisling mit die geringsten Angebote aufweist. Die anderen Stadtteile liegen derzeit zwischen bei 11-12%.

Bei den durch die Stadt bereitgestellten und geförderten Einrichtungen (33% Hansestadt Lübeck, 38% kirchliche TrägerInnen, 29% sonstige freie und andere TrägerInnen) wird über alle Kitas gerechnet im Berichtsjahr 2007/08 bei den **Kindern ab 3 Jahren** eine Versorgungsquote von 90% erreicht. Davon stehen 42% der Plätze im Ganztagsbetrieb (inklusive der Plätze für behinderte Kinder), 12% im erweiterten Halbtagsangebot mit Mittagsversorgung und 46% im Halbtagsangebot zur Verfügung. Die Innenstadt hat die höchste Versorgungsquote mit 123%. Hier werden auch Kinder aus anderen Stadtteilen versorgt. Annähernd 100% erreichen die Stadtteile St. Lorenz Süd (98%), Buntekuh und St. Gertrud (beide 97%). Die geringste Versorgungsquote besteht in St. Lorenz Nord mit lediglich 78%. In St. Jürgen besteht ein anhaltend steigender Bedarf durch Zuzüge junger Familien in den Hochschulstadtteil. Die Angebote werden entsprechend ausgeweitet. Im Bereich der Ganztagsversorgung in Kindergärten ist nach wie vor eine erhöhte Nachfrage auch nach flexiblen Zeiten zwischen 7 und 19 Uhr festzustellen, da viele Eltern Vollzeit arbeiten. Für Kinder mit Handicap werden entsprechende Angebote in integrativen oder heilpädagogischen Gruppen sowie durch Einzelintegrationsmaßnahmen gemacht.

Im Bereich der **nachmittäglichen Schulkindbetreuung** (Hort) ist, durch die Angebotsausweitung an betreuten Grundschulen, eine sinkende Nachfrage nach Hortplätzen in Kitas zu bemerken. Der bislang eingeschlagene Weg der Verlagerung der Angebote an die Schulen hat sich bewährt und soll in Zusammenarbeit der Schulen mit den Jugendhilfe- und Jugendfreizeitangeboten weiterentwickelt werden. Die frei werdenden Kapazitäten in Kitas sollen zum Ausbau der Krippenplätze genutzt werden.

Neben der Betreuung liegt ein wesentlicher Bestandteil des Bildungsauftrages der Kindertageseinrichtungen in der **frühkindlichen Förderung**, da nur frühe Förderung kompensatorische Ergebnisse leisten kann. Dazu gehört insbesondere die Sprachförderung. Bei einem derzeitigen stadtweiten Anteil von 17% Kindergartenkindern mit Sprachdefiziten im Jahr 2008, reicht das bisherige Angebot in diesem Bereich nicht aus. Die Stadtteile Buntekuh (38%) und Moisling (33%) weisen seit Jahren die höchsten Anteile mit Kindern im Alter zwischen 3-5 Jahren mit Sprachdefiziten auf. Dies geht einher mit einem hohen Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund. Die Belastung, die notwendigen Integrationsleistungen zu vollbringen, konzentriert sich in diesen Stadtteilen auf einige wenige Einrichtungen, die entsprechend einer stärkeren Unterstützung bedürfen. Daneben haben Kücknitz (26%) und St. Lorenz Nord (22%) ebenfalls überdurchschnittlich hohen Sprachförderbedarf. Mittel des Landes und des Lübecker Bildungsfonds ermöglichen Kindern eine „spezielle Sprachförderung“. Die KitaträgerInnen sprechen sich für eine frühzeitige Integration der Sprachförderung in die pädagogische Gruppenarbeit aus, dafür müssen die Regelgruppen entsprechend



kleiner sein. Damit könnte auch der hohe bürokratische Aufwand für die Verteilung der Landesmittel entfallen. Die Angebote zur frühkindlichen Förderung wie auch für Kinder mit Handicap sollen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Es wird angestrebt, die **Betreuungsangebote für Kinder mit Handicap** möglichst wohnortnah über spezielle Platzangebote oder Einzelintegrationsmaßnahmen zu gewährleisten.

Insgesamt weisen die demografischen Trends und die Entwicklung des Arbeitsmarktes darauf hin, dass in Zukunft die **Nachfrage** nach Krippenplätzen, wie auch nach Ganztagsplätzen in Kitas bzw. bei den Betreuungsangeboten der Schulen steigen wird. Dies ist u. a. auf einen früheren Wiedereinstieg von Elternteilen innerhalb der Erziehungszeit in das Berufsleben zurückzuführen. Auch die weiterhin steigende Zahl Alleinerziehender (seit 2003 Anstieg um 400 Haushalte³¹) lässt auf zusätzliche Bedarfe in der Ganztagsbetreuung schließen. Der Ausbau der Ganztagsbetreuung ist erforderlich, um Frauen eine angemessene Erwerbsbeteiligung zu ermöglichen, insbesondere wenn ohnehin geringe finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Zum Ausbau der Angebote ist zu prüfen, inwieweit auch Betriebe stärker als bisher zusätzliche Betreuungsangebote z. B. in Betriebskindergärten anbieten können oder auch der Ausbau der Kindertagespflege helfen kann, diese Bedarfe zu decken. Vorreiterin in diesem Bereich ist u. a. die Firma EUROIMMUN AG.

Schulangebote - zukünftige Bedarfe und Anpassung der Schullandschaft

Sowohl die demografischen Veränderungen als auch die Erkenntnisse der PISA Studie haben Bund und Länder zur Anpassung des Schul- und Bildungssystems veranlasst. Entsprechend hat das Land Schleswig-Holstein im Januar 2007 eine Änderung des Schulgesetzes veranlasst und Lübeck ist dabei, seine Schulen darauf umzustellen. **Neue Schulformen wie die Gemeinschafts- und Regionalschulen** führen zum Umbau und zur Zusammenlegung von vorhandenen Schulen. Im Zuge dieser Umstellung kommen auf die Städte und Gemeinden in Schleswig-Holstein und so auch Lübeck erhebliche Kosten zu. Umbauten betreffen vorwiegend Räume für die Mittagsversorgung, Lehrerzimmer aber auch den Anbau von zusätzlichen Gruppen- und Fachräumen. Die Umbaukosten für die kommenden Jahre werden sich nach Angaben des Schulträgers zwischen 7,5 und 9,4 Mio. Euro bewegen. Daneben werden Umschulungen der Lehrer erforderlich. Letzterem will das Land u. a. durch die Bereitstellung zusätzlicher Fortbildungsmittel begeben.

Die Hansestadt Lübeck verfügt gegenwärtig über insgesamt 26 reine Grundschulen, 13 kombinierte Grund- und Hauptschulen und eine Grund- und Gemeinschaftsschule. In den Sekundarstufen I+II (5. bis 13./12. Jahrgangsstufe) bestehen insgesamt 33 Schulen, davon sind 13 Haupt-, sieben Real-, eine Regional-, eine Gemeinschafts- sowie drei Gesamtschulen und acht Gymnasien.³²

Die Verteilung der Schulen über das Stadtgebiet (siehe Karte: Infrastruktur und Versorgung) lässt erkennen, dass die Versorgung mit Grundschulen bis in die Dörfer relativ wohnortnah gewährleistet wird. Inwiefern dies bei anhaltend rückläufigen Kinderzahlen auch in Zukunft möglich ist muss geprüft werden. Erklärtes Ziel der Stadt ist es kleine Schulstandorte so lange wie möglich zumindest als Dependancen zu sichern, um somit dem wachsenden Aufgabenspektrum hinsichtlich Ganztags-, Sprach- und Förderangeboten sowohl personell, pädagogisch als auch investiv gerecht

³¹ Statistisches Jahrbuch 2007, Amt für Statistik der Hansestadt Lübeck.

³² Schulstatistik der Hansestadt Lübeck, Schuljahr 2008/2009.



zu werden und weiterhin eine wohnortnahe Versorgung gewährleisten zu können. Insgesamt sollten alle Grundschulen über die jeweiligen Standortfragen hinaus noch stärker als bislang als Netzwerk im Stadtteil und für den Stadtteil zusammenarbeiten.

Die weiterführenden Schulen sind stärker an die zentralen städtischen Verdichtungszone der Innenstadt und des Innenstadtrandes bzw. an gut erreichbare Stadtteilzentren angebunden. Die größte Wohnortnähe bei den weiterführenden Schulen weisen die Hauptschulen auf, da eine größere Zahl unmittelbar an vorhandenen Grundschulen angelagert ist. Die Gymnasien wie auch weiterführende Berufsschulen konzentrieren sich dagegen stark in der Innenstadt.

Mit der **Umstellung des Schulsystems** auf die Regional- und Gemeinschaftsschulen ergeben sich in Lübeck neue Gestaltungsmöglichkeiten für die Organisation der Schullandschaft. Bislang gibt es die Grund- und Gemeinschaftsschule Moising und die Holstentor-Regionalschule. Die drei Lübecker Gesamtschulen (Baltic-, Prenski- und Willy-Brandt-Gesamtschule) werden im Schuljahr 2010/11 zu Gemeinschaftsschulen umgewandelt. Lübeck bekommt zu diesem Zeitpunkt fünf weitere Gemeinschafts- und drei neue Regionalschulen durch die Zusammenlegung bzw. Umwandlung vorhandener Schulen. Von der Einführung weiterer Gemeinschaftsschulen wird sich eine Entlastung (überdurchschnittliche Klassenfrequenzen) der städtischen Gymnasien erhofft, da dann an weiteren Schulen das Abitur erreicht werden kann.

Neben den öffentlichen Schulen treten entsprechend einem bundesweit zu beobachtenden Trend auch in Lübeck verstärkt **Privatschulinitiativen** in Erscheinung. In Lübeck gibt es momentan zwei Privatschulen, eine Schule für Menschen mit geistiger Behinderung und eine Waldorf Schule. Darüber hinaus haben die Phorms AG und die Katholische Kirche Interesse gezeigt, Anträge zur Einrichtung je einer Privatschule zu stellen. Die Phorms AG will eine zweisprachige Bildungsanstalt eröffnen, in der Englisch bereits ab der ersten Klasse angeboten werden soll. Bislang gibt es in Lübeck keine zweisprachigen Schulen, so dass dies eine Ergänzung zur vorhandenen Schullandschaft darstellt. Der Antrag ist derzeit in der Prüfung. Die Katholische Kirche wird 2010 eine Gemeinschaftsschule eröffnen, deren Trägerin eine Schulstiftung sein wird.

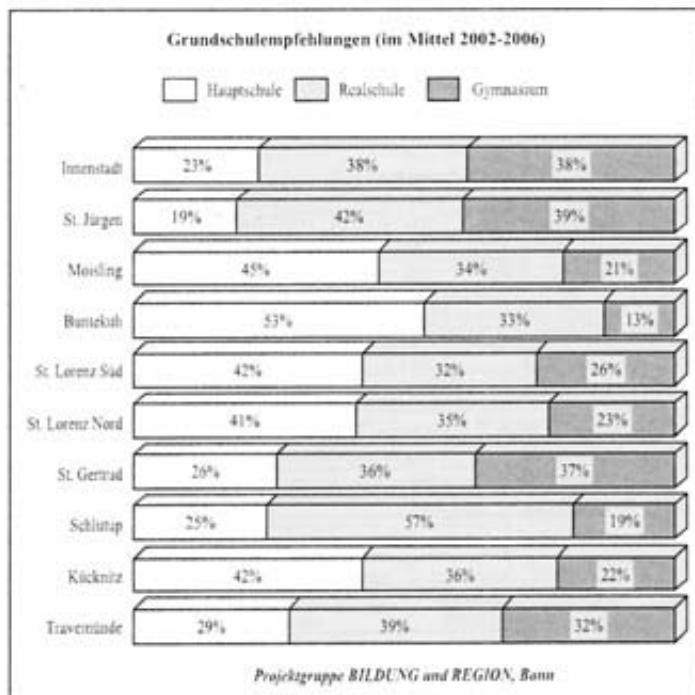
Es muss im Auge behalten werden, dass der Trend zur Privatschule nicht zu einer Spirale führt, die Kinder aus sozial- und finanzschwachen Familien „zurück lässt“ mit einem wegen Unterauslastung ausgedünnten öffentlichen Netz. Um in dieser Hinsicht präventiv tätig zu werden, müssen Investitionen in die Bildungsinfrastruktur höchste Priorität genießen.

Einen wesentlichen Einfluss auf die Bildungschancen hat neben den tatsächlich vermittelten Lern- und Wissenskompetenzen in Kita und Grundschule auch die **Empfehlung** der Grundschule **für den Besuch einer weiterführenden Schule** der Sekundarstufe I.

Einem guten Drittel der Eltern wird der Übergang ihres Kindes zur Haupt- und Realschule empfohlen (Schulentwicklungsplanes von 2007). Nur ein gutes Viertel bis ein Drittel der Kinder erhielt eine Empfehlung für das Gymnasium (Schuljahr 2006/07). Dabei werden auf die Stadtteile bezogen starke Unterschiede deutlich. So erhielten beispielsweise 53% der SchülerInnen in Buntekuh eine Hauptschul- und 13% SchülerInnen eine gymnasiale Empfehlung. In St. Jürgen ist dies umgekehrt (19% Hauptschule, 39% Gymnasium). Abbildung 17 macht deutlich, dass in den Stadtteilen Buntekuh, Moising und St. Lorenz Nord und Süd am häufigsten der Besuch einer Hauptschule empfohlen wird. Chancen auf eine höhere Bildung, eine Ausbildung oder gar ein Studium haben eher Kinder aus der Innenstadt, St. Jürgen oder St. Gertrud.



Abbildung 17: Grundschulempfehlungen 2002 – 2006



Quelle: Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes 2007, S. 17.

Eltern versuchen dem entgegenzuwirken indem sie ihre Kinder auf einer höheren Schule oder auf einer Gesamtschule anmelden. Daraus resultiert nicht immer der angestrebte höhere Abschluss. Zum Beispiel verlassen rund 17% der SchülerInnen die Gymnasien im Laufe der Sekundarstufe I und 25% mehr SchülerInnen beenden ihr Schulleben an einer Hauptschule, als dort in der 5. Klasse begonnen haben. Gemeinschaftsschulen und individuellere innerschulische Förderung sollen diese „RückläuferInnenzahl“ verringern.

Baulicher Zustand der Einrichtungen

Aufgrund der Haushaltslage hat sich seit Beginn der 1990er Jahre ein ernst zu nehmender Modernisierungstau an öffentlichen Schulen gebildet. Dieser betrifft in Teilen auch die Kindertagesstätten. Sanierungs- und Umbaumaßnahmen wie auch die energetische Anpassung der Gebäude an heutige Umweltstandards zur Reduktion der Energiekosten sind erforderlich. In den letzten Jahren sind 20 Schulen für 30 Millionen Euro mit Heizanlagen in Kraftwärmekopplung ausgestattet worden. Bei den verbliebenen Einrichtungen (Schulen und Sporthallen) besteht weiterhin großer Bedarf insbesondere bei der Modernisierung von Dächern, Fenstern und Fachräumen. Darüber hinaus besteht Bedarf, Schulen barrierefrei umzubauen.

Der Bund hat zur Behebung dieses Investitionsstaus zur EU-Förderperiode 2007-2013 ein neues Investitionspaket zur energetischen Sanierung der sozialen Infrastruktur bereitgestellt, welches das Land Schleswig-Holstein im Augenblick vorbereitet.³³ Die Stadt ist neben ihren Eigenmitteln auf

³³ Genaue Angaben zu Ziel und Umfang: Programme der Städtebauförderung – Merkblatt über Finanzhilfen des Bundes, Hrsg. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, Juni 2008.



zusätzliche Finanzmittel angewiesen. Mit dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung sollen in den Jahren 2009 bis 2011 Finanzmittel u. a. zum Ausbau der Bildungsinfrastruktur bereitgestellt werden. In Lübeck sollen kommunale Bildungsinvestitionen in einem Gesamtvolumen von 16,93 Mio. Euro durchgeführt werden, davon werden 11,68 Mio. Euro durch den Bund und 1,0 Mio. Euro durch das Land zur Verfügung gestellt.³⁴ Weiterhin wird es vom Land die im Rahmen der "Konnexitätsvereinbarung" zugesagte Neuauflage der Schulbauförderung mit einer 30%igen Förderung für normale Neubau-, Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen im Schulbereich geben.

Hiermit können die, sich aus dem geforderten Ganztagsbetrieb und der neuen Schulorganisation ergebenden zusätzliche Raumbedarfe sowohl für die Mittagsversorgung als auch für Nachmittagsangebote angepasst werden.

Neue Rolle von Schulen und Kindertagesstätten im Stadtteil

Neben ihrem Betreuungs- und Bildungsauftrag erfüllen Kindertagesstätten und Schulen wichtige Funktionen innerhalb des Stadtteils. Sie sind Treffpunkte, bieten Nachmittagsangebote für Kinder und Jugendliche, stellen Räume für den Vereinsport zur Verfügung und haben oft stärker als manche soziale Einrichtung Einblick in die Familien. Entsprechend treten Schulen und Kindertagesstätten immer häufiger in Kontakt mit anderen Einrichtungen der Stadt und des Stadtteils z.B. im Bereich der Jugendhilfe, der Nachbarschaftsbüros, TrägerInnen von Nachmittagsangeboten etc.

Für diese Zusammenarbeit im Stadtteil und eine Abstimmung der Nachmittagsangebote innerhalb des Ganztagsbetriebes bildeten sich Ende der 1990er Jahre z.B. in Moisling erste Netzwerke bestehend aus Schulen, Elternvertretern, Kitas, gemeinnützigen Vereinen und Initiativen, Kirchen, Vereinen und TrägerInnen der Kinder- und Jugendarbeit und Jugendhilfe. In den letzten drei Jahren wurde dies in fast alle Stadtteile übertragen, so dass heute sieben **Bildungsnetzwerke** in Lübeck existieren. In den älteren Netzwerken wie in Moisling, Kück-Netz oder Eichholz-aktiv läuft die Zusammenarbeit bereits sehr gut., in den jüngeren ist sie zum Teil noch stark ausbaufähig und sollte z. B. für eine bessere Abstimmung zwischen Schulen und Vereinen zur Gestaltung des Nachmittagsangebotes unterstützt werden. Die Bildungsnetzwerke werden derzeit in einer Studie zu „lokalen Bildungslandschaften“ vom Deutschen Jugend Institut hinsichtlich ihrer Kooperationsstrukturen untereinander und mit der Verwaltung untersucht (Ergebnisse des Vergleichs mit sechs anderen deutschen Kommunen: Ende 2009 bis Mitte 2010).³⁵ Über die reinen Bildungsnetzwerke hinaus engagieren sich Schulen und Kitas in Stadtteilrunden, in Planungsprozessen, Nachbarschaftskonferenzen für den Stadtteil und ihre Zielgruppe.

Schulen und Kitas sollen aufgrund ihrer Rolle zu **zentralen Anlaufpunkten bzw. Netzwerkknoten** im Stadtteil werden. Dies ist ein wesentliches Ziel im Prozess „Aufwachsen in Lübeck“. Die Schulen sollen, neben dem Nachmittags- oder Freizeitangebot für die Kinder im Ganztagsbetrieb, auf lange Sicht auch beratende Angebote der Integrations- oder Familienhilfen für die Eltern in Kooperation mit den entsprechenden TrägerInnen anbieten. Die bereits bestehenden Kontakte zu den Familien in Kitas und Schulen sollen hierfür genutzt und ausgebaut werden. Entsprechende Ideen zur Realisierung werden im Rahmen des Prozesses „Aufwachsen in Lübeck“ zusammen mit Schulen, Kitas

³⁴ geordnet im Rahmen eines Nachtragshaushaltes 2009

³⁵ Aus einem Gespräch mit Frau Täubig vom DJI am 13.11.2008. Weitere Informationen unter <http://www.dji.de>.



und vielfältigen anderen AkteurlInnen zur besseren Verknüpfung der Angebote und zur Nutzung von Synergien erstellt.

Verzahnung von Schule und Beruf – Lebenslanges Lernen

Nicht alle Jugendlichen haben beim Übergang von der Schule in das Berufsleben eine klare Orientierung, wenn ihnen Berufsbilder unbekannt sind oder das Ergreifen des erhofften Berufes aufgrund des erreichten Schulabschlusses nicht möglich ist.

Als Vorbereitung für die Berufswahl und für eine frühzeitige **Verzahnung von Schule und Beruf** unterhalten viele weiterführende Schulen in Lübeck Kontakte zu den Berufs- und Hochschulen, z. B. im Rahmen sog. „Schnuppertage“. Schüler erhalten einen Eindruck von Ausbildungs- und Berufsfeldern und deren Anforderungen an den Schulabschluss. Diese Initiative sollte weiter unterstützt werden.

Weitergehende Verbindungen zwischen Schulen und Betrieben / Unternehmen sind häufig noch personenabhängig und müssen zur Regel werden. Jugendliche und spätere Ausbildungsbetriebe wie auch die Berufs- und Hochschulen erhalten so frühzeitig „einen Eindruck voneinander“ und können sich gegenseitig darauf vorbereiten „gemeinsam“ zu arbeiten. Ausbildungsbetriebe können Schulen und SchülerInnen auf nötige Einstiegskenntnisse hinweisen. Schon vorhandene Kontakte zwischen Schulen und Betrieben, dienen als Beispiele.

Als weiterer wichtiger neuer Ansatz zur Förderung des „**Lebenslangen Lernens**“ soll ab September 2009 das Projekt „**Bildungskultur Lübeck**“ unter umfangreicher Beteiligung von Akteuren aus den Bereichen Bildung und Kultur umgesetzt werden. Das kommunale Bildungsmodell, welches im Rahmen der einmaligen **Bildungsinitiative „Lernen vor Ort“** des Bundesministeriums für Bildung und Forschung und deutschen Stiftungen in den kommenden 3 Jahren umgesetzt wird, will das Lernen im Lebenslauf für jeden Bürger – Erwachsene, Jugendliche und Kinder - mittels transparenter und durchlässiger Lernangebote effektiv fördern. Besondere Kennzeichen sollen absolute BürgerInnennähe und die Integration aller Altersgruppen sein. Dafür werden bestehende Institutionen und Bildungsangebote aus dem Vorschul- und Schulbereich sowie der nachschulischen Bildung verbindlich vernetzt, Bildungsübergänge werden begleitet. Neben der internen Kommunikation mit allen relevanten kommunalen Bereichen geht es darum, die externen bildungsrelevanten Partner einzubinden. Dazu zählen vor allem die Sozialpartner, Verbände der Wirtschaft, Kammern und Gewerkschaften sowie deren Bildungsinstitutionen, Träger der Arbeitsvermittlung, Bildungsinstitutionen aller Bildungsbereiche, Bildungsnetzwerke und weitere zivilgesellschaftliche Organisationen in Lübeck, wie die Ehrenamtsagentur und die Wohlfahrtsverbände, das Lübecker Migrantenforum usw.. Eine verbindliche Kommunikationsstruktur und Schnittstelle für das „Lernen vor Ort“ stellt die zukünftige **Stabsstelle** dar. Sie koordiniert die unterschiedlichen Arbeitsfelder im Projekt und stellt die Einbindung in die Struktur des Fachbereichs Kultur sicher.³⁶

³⁶ Aus dem Projektantrag der Hansestadt Lübeck zur Bildungsinitiative „Lernen vor Ort“ vom 04.05.2009.



8.4 Kommunale Bildungs- und Familienpolitik

Im Familienatlas 2007, in dem 40 deutsche Städte auf ihre Familienfreundlichkeit hin untersucht wurden, liegt Lübeck hinsichtlich seiner Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche, der Wohnsituation und des Wohnumfeldes wie auch den Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten durchweg im oberen Drittel.

Bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf befindet sich die Stadt bislang nur auf Rang 23 (angestrebte Verbesserung des Angebotes siehe oben). Damit gehört Lübeck zur Kategorie der aufstrebenden Regionen hinsichtlich Familien- und damit auch Kinderfreundlichkeit in Deutschland.³⁷ Daran lässt sich auch in der Zukunft anknüpfen, wenn es um die Optimierung und Abstimmung der unterschiedlichen Angebote aufeinander geht.

Daran arbeitet unter anderem das „**Lokale Bündnis für Familien**“, welches seit 2005 besteht und sich in vier Arbeitskreisen mit Themen der Familien bewussten Personalpolitik, der Kinderbetreuung sowie Themen rund um Schule, Jugend und Bildung beschäftigt. Das offene Gremium tagt in regelmäßigen Abständen und arbeitet an der Planung und Umsetzung konkreter Projekte zur Förderung der Familienfreundlichkeit in Lübeck. Die Resonanz von TrägerInnen, Verbänden und Bildungseinrichtungen ist gut. Die bislang gewonnenen Erkenntnisse der Arbeitsgruppen, z. B. Jugend und Bildung, haben Einfluss auf die Entstehung neuer Stadtteilnetzwerke gehabt (Gründung lokaler Bildungsnetzwerke in Buntekuh und der Innenstadt) und fließen in das Konzept „Aufwachsen in Lübeck“ zur Weiterentwicklung der Angebote ein. Unterstützung von Sponsoren aus der Wirtschaft oder von Seiten der Stiftungen gibt es vor allem im Bereich der Sanierung von Einrichtungen, also konkreten Projekten und Orten. Darüber hinaus wäre ein stärkeres regelmäßiges Engagement seitens der Unternehmen wünschenswert.

Das Jugendamt hat den „Familien Wegweiser Lübeck“ herausgegeben, der alle wichtigen Informationen zu Angeboten und Einrichtungen für Familien mit Kindern zwischen 0-6 Jahren in den einzelnen Stadtteilen in einer Broschüre zusammenfasst.

Als Gemeinschaftsinitiative von Lübecker Stiftungen und der Hansestadt Lübeck ist es gelungen, ergänzend zur Landesförderung, einen **Bildungsfonds** für zusätzlichen Förderbedarf an Schulen und Kindertagesstätten zur Bekämpfung der Kinder- und Bildungsarmut in Lübeck aufzulegen. Die Förderzusagen belaufen sich in der ersten Stufe auf zwei Jahre. Mit Beginn des zweiten Schulhalbjahres 2008/2009 werden jährlich rund 1,5 Millionen Euro für die Versorgung und Bezuschussung von Mittagessen an Schulen und Kitas sowie für die Ausweitung der Sprachförderung und weitere Bildungsangebote zur Verfügung stehen. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch die Bundesinitiative „Schulbedarfspaket“ wonach ab dem Schuljahr 2009/2010 bedürftige Kinder eine zusätzliche Leistung von 100 Euro pro Jahr zum Erwerb der persönlichen Schulausstattung erhalten. Im Sinne einer integrierten Herangehensweise werden erstmalig alle finanziellen Mittel aus Bund, Land, Kommune und privaten Förderern zielorientiert gebündelt eingesetzt.

³⁷ Familienatlas 2007 – Standortbestimmung, Potenziale, Handlungsfelder, Hrsg. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, September 2007.



Bestehende Angebote der Kinder- und Jugendfreizeit – Anforderungen an Jugend- und Familienhilfe

Im Rahmen der Arbeit mit Kindern und Jugendlichen werden jungen Menschen von der Stadt Lübeck Angebote und Einrichtungen zur Verfügung gestellt, die an ihren Interessen anknüpfen, ihre Entwicklung fördern, sie zur Selbstbestimmung befähigen und zur gesellschaftlichen Mitverantwortung und zum sozialen Engagement anregen. Um dies zu gewährleisten, ist ein Zusammenspiel aller AkteureInnen und Angebote notwendig.

Im Rahmen ihrer Jugendarbeit verwaltet die Stadt die städtischen Jugendzentren, fördert und unterstützt Einrichtungen der freien TrägerInnen, Vereine und Verbände, arbeitet in der Jugendhilfeplanung und beteiligt sich an Projekten im Rahmen von Programmen der Europäischen Union, des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein. Daneben gehört die Einwerbung von Drittmitteln (Stiftungen, Sponsoren), die Förderung des Ehrenamtes und eine angemessene Kinder- und Jugendbeteiligung zu den Aufgabenbereichen der Verwaltung.

Die Stadt ist Trägerin von ungefähr der Hälfte der Jugendfreizeiteinrichtungen und Jugendtreffs in der offenen Jugendarbeit. Die Einrichtungen unter freier TrägerInnenschaft unterstützt sie finanziell. Das Spektrum reicht dabei von Jugendfreizeitstätten und Treffpunkten über betreute Bauspielplätze bis hin zum Jugendkulturhaus.

Tabelle 7: Entwicklung der Zahl der Einrichtungen der Familien- und Jugendhilfe

| | 2002 | 2006 | 2008 |
|--|------|---------|--------|
| Nachbarschaftsbüros | k.A. | 5 | 4 |
| Beratungsstellen der Familien-/ Jugendhilfe | 7 | 4 | 4 |
| Mehrgenerationenhäuser ³⁸ | k.A. | 2 | 2 |
| Einrichtungen der offenen Jugendarbeit (freie TrägerInnen / Hansestadt Lübeck) | k.A. | 13 / 10 | 13 / 7 |

Quelle: Armuts- und Sozialbericht – Sozialatlas der Hansestadt Lübeck 2006, Bereich Familienhilfe/ Jugendamt.

Nach Angaben des Berichtes zur Jugendhilfeplanung 2007/08 bestanden 2008 in Lübeck 20 Einrichtungen der offenen Jugendarbeit, davon 7 in städtischer und 13 in freier TrägerInnenschaft. Seit 2002 wurden drei Einrichtungen in Buntekuh, der Innenstadt und in St. Lorenz Nord geschlossen. Dafür konnten der Jugendtreff im Bürgerhaus St. Lorenz erhalten und ein Jugendtreff in der ehemaligen Stadtteilbibliothek St. Jürgen sowie eine Einrichtung im Hochschulstadtteil eröffnet werden. Die Einrichtungen haben unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte und sind über die Stadtteile verteilt, wobei insbesondere die Stadtteile Moisling, Buntekuh und Innenstadt und die Stadtbezirke, Holstentor Nord, Dänischburg und Kücknitz Pöppendorf gut versorgt sind (jeweils zwei Einrichtungen). In den anderen Stadtteilen sind weniger Einrichtungen vorhanden (siehe Karte: Infrastruktur und Versorgung).

³⁸ Quelle: <http://www.mehrgenerationenhaeuser.de>.



Das Beteiligungsprojekt mit Jugendlichen ergab, dass aus der Sicht der Jugendlichen der **Erhalt der bestehenden Einrichtungen** neben den offenen Ganztagsangeboten der Schulen zentral ist, um neben der Schule auch alternative Räume als Treffpunkte zum gegenseitigen Austausch zu haben. Es ist ihnen überdies wichtig bei der Konzipierung und Organisation von Projekten der Jugendarbeit in Jugendfreizeitstätten stärker einbezogen zu werden. Dies fördert die **Kreativität** und **Eigenverantwortung**.

Es gibt in Lübeck zahlreiche weitere Formen der Jugendarbeit, wie z.B. die Aktivitäten der Jugendverbände, der Kirchengemeinden aber auch von Sportvereinen, Feuerwehren und anderen Institutionen, die im Rahmen der Jugendarbeit tätig sind.

Ein Großteil der BesucherInnen der Einrichtungen sind nach Angaben der Jugendhilfe, Migrantinnen und Migranten sowie sozial benachteiligte Jugendliche. Die BesucherInnen werden immer jünger, so dass die Einrichtungen stärker als früher Aufgaben der Familie wahrnehmen (Mahlzeiten, Schularbeitshilfen oder der Förderung von musischen oder sportlichen Fähigkeiten). Angebote und Öffnungszeiten wurden diesem Wandel angepasst. Die Einrichtungen öffnen direkt nach der Schulzeit. Mit der Weiterentwicklung der Schulen zu Lern- und Lebensorten wird dies zunehmend Aufgabe der Schule werden.

Kinder aus der „Mittelschicht“ sind zunehmend weniger NutzerInnen von Jugendfreizeiteinrichtungen, da sie entweder über die finanziellen Ressourcen verfügen kommerzielle Angebote zu nutzen (Kinos oder Clubs) oder stärker in der Jugendverbands- und Vereinsarbeit engagiert sind. Kinder- und Jugendarbeit wird stärker zu einer Grundversorgung benachteiligter Kinder- und Jugendlicher im schulischen wie im psychosozialen Bereich. Das heißt, offene Kinder- und Jugendarbeit ist bereits und wird zunehmend auch **Sozialarbeit**.

Neben Jugendfreizeiteinrichtungen und Jugendtreffs bieten auch die beiden **Mehrgenerationenhäuser** in Eichholz und St. Lorenz Süd oder die **Nachbarschaftsbüros** (Moisling, Kücknitz, Travemünde, Marli, St. Lorenz Nord) Angebote für alle Generationen. Hier engagieren sich BürgerInnen in Nachbarschaftshilfe ehrenamtlich um selbst zur Verbesserung ihrer Lebensumwelt beizutragen. Ein Projekt in diesem Sinne sind z.B. die Seniorenlotsen, die Kindern mit Migrationshintergrund bei Schularbeiten oder beim Erlernen der deutschen Sprache helfen. In den Nachbarschaftsbüros findet darüber hinaus eine rege Zusammenarbeit mit den Wohnungsbaugesellschaften des jeweiligen Stadtteils z.B. im Rahmen der Organisation sozialverträglichen Umsiedlungen bei der Sanierung von Wohngebäuden statt.

Der Einzugsbereich aller Einrichtungen geht über den jeweiligen Stadtteil hinaus. Sie liegen nicht unbedingt in der Nähe von Kitas und Schulen. Die Wege für Kinder und Jugendliche innerhalb der Stadt können lang werden. Dies kann insbesondere, da die BesucherInnen immer jünger werden und einen geringeren Bewegungsradius haben als ältere Jugendliche, ein Problem darstellen. Viele Einrichtungen in anderen Stadtteilen sind bei Kindern und Jugendlichen, abgesehen von den im eigenen Stadtteil vorhandenen, gar nicht bekannt. Hier sollte eine Verbesserung z.B. durch entsprechende Informationsangebote an Schulen oder im Internet erreicht werden. Mit der Weiterentwicklung der Schulen im Stadtteil zu ganztägigen Lern- und Lebensorten kann dem begegnet werden.

In der Hansestadt Lübeck werden die Hilfen zur Erziehung, Eingliederungshilfen für seelisch behinderte Kinder und Jugendliche und Hilfen für junge Volljährige im Bereich **Familienhilfen-** Ju-



gendamt gewährleistet. In den Stadtteilen Moisling, Kücknitz, St. Lorenz Nord und St. Gertrud arbeiten **Beratungsstellen** für Familien, Kinder und Jugendliche. Sie sind Anlaufstellen für persönliche Hilfen und Beratungen in Familien. Daneben werden einzelfallbezogene Leistungen im Rahmen der Jugendhilfe (Hilfen zur Erziehung) gewährt, wenn eine dem Wohl des Kindes oder eines Jugendlichen entsprechende Erziehung nicht gewährleistet ist. Art und Umfang der Hilfe richten sich nach dem erzieherischen Bedarf im Einzelfall, über die die sozialpädagogische Fachkraft im Jugendamt nach Abstimmung mit anderen Fachkräften und unter Beteiligung der Betroffenen (Hilfepfeplan) entscheidet.

Die Hilfen zur Erziehung sind nach ambulanten, teilstationären (vereinfacht nach Hilfen innerhalb der Familie) und stationären Angeboten (Hilfen außerhalb der Familie) differenziert. Der Bereich Familienhilfen- Jugendamt leistet darüber hinaus die Jugendgerichtshilfe und den Kinder- und Jugendschutz, sowie Amtsvormundschaften und Pflegerschaften.

Die Qualität der Angebote in der Kinder- und Jugendhilfe sollte für die Zukunft erhalten und am Bedarf orientiert weiter verbessert werden. Zur Abstimmung und Weiterentwicklung von Maßnahmen besteht ein lebendiges Kooperationsnetzwerk zwischen der Verwaltung und den beteiligten Freien TrägerInnen der Jugendhilfe. Die Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche sind durch ihre Integration in die vorhandenen Netzwerkknoten zu stärken und intensiver zu nutzen. Die Zusammenarbeit zwischen Schule und anderen sozialen Einrichtungen fördert die breite, also soziale Bildung und Stabilisierung von Kindern und Jugendlichen.

Netzwerkarbeit und integriertes Herangehen zur Verbesserung des „Aufwachsens in Lübeck“

Zur Neuausrichtung der Kinder- und Jugendhilfe und für eine bessere Verzahnung der dortigen Angebote hat Lübeck das Verfahren „**Aufwachsen in Lübeck**“ angeschoben, welches der Fachbereich Kultur unter Einbindung der vielfältigen Schul- und TrägerInnenlandschaft seit Anfang 2008 durchführt. Ziel ist die Erarbeitung von Leitlinien für eine integrierte Gesamtplanung rund um Kinder- und Jugendbetreuung, Bildung und Familienhilfen über die einzelnen Altersgruppen zwischen 0 und 25 Jahren hinweg. Dies soll langfristig neben der Optimierung der Angebote zu Synergien und einem gezielteren Mitteleinsatz führen.

Das Verfahren wird im Auftrag der Bürgerschaft federführend durch die Verwaltung durchgeführt. Beteiligt sind u. a. AkteurInnen der Politik, der Bildung, der JugendhilfeträgerInnen, der Verbände, andere freie TrägerInnen, die Bibliotheken, die Stadtplanung, die Polizei, die Kirchen etc.. Schwerpunkt der Auftaktveranstaltung und Workshops 2008 waren die Bedürfnisse und Handlungserfordernisse für die einzelnen Altersgruppen. Ein erster Bericht liegt seit Mitte 2009 vor.

Zur **Integration** benachteiligter Kinder- und Jugendlicher in die Gesellschaft wird ein Schwerpunkt auf die frühzeitige bedarfsgerechte Betreuung aller Kinder gelegt. Dies ist im Sinne der Hilfen zur Erziehung und zur Prävention für Kinder aus Problemfamilien oder Familien mit Migrationshintergrund. Je mehr Kompetenzen bereits den Eltern von Anfang an vermittelt werden können, desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Kinder und Jugendlichen später besonderer Hilfen bedürfen. Es gilt also Familien und Kindern ab dem Säuglingsalter Unterstützung anzubieten.



Im **Prozess Aufwachsen in Lübeck** haben sich für eine Neuausrichtung der Kinder – und Jugendhilfe unter Einbeziehung relevanter Felder wie Schule und Gesundheit folgende wesentliche Ziele und Handlungsempfehlungen herauskristallisiert:

- **Präventive Maßnahmen müssen Priorität haben:** Die Angebote für Kinder und ihre Familien müssen in frühen Lebensphasen beginnen.
- **Der Zugang zur Bildung muss erleichtert, Bildungsbegleitung gesichert werden:** Jedes Kind und jeder Jugendliche soll einen uneingeschränkten Zugang zur Bildung und zur kontinuierlichen Förderung seiner persönlichen Fähigkeiten und Talente erhalten.
- **Regelmaßnahmen:** Kindertageseinrichtungen, Kindertagespflege, Schule, Berufsschule müssen gestärkt und dazu aus- und umgebaut werden (keine neuen Institutionen).
- **Ausbau der Kindertageseinrichtungen:** Qualitativer Ausbau, kleiner Gruppen, bedarfsgerechte Erweiterung der Öffnungszeiten, Stärkung in sozialen Brennpunkten, Ausbau von Kitas zu Eltern - Kind - Zentren
- **Familien stärken:** Angebote werden dort entwickelt, wo Familien sind (z.B. an Kitas und an Schulen).
- **Zentrale Rolle der Schule:** sie ist von zentraler Bedeutung für Kinder und Jugendliche und muss gestärkt werden, z. B. durch gesicherte, bedarfsgerechte Betreuungs- und Förderangebote am Nachmittag (Vorbild: das Lübecker Modell „Schule als Lebens – und Lernort“), Freizeit und Kultur einbinden (verstärkte Kooperationen von Schule und Verein vor dem Hintergrund der steigenden Anzahl der Ganztagschulen)
- **Besondere Lebenslagen berücksichtigen:** Für Kinder und Jugendliche mit Behinderungen, Migrationshintergrund o. a. schwierige Lebenslagen sind besondere Angebote erforderlich, dabei ist Ausgrenzung zu verhindern (Leitgedanke Inklusion).
- **Strukturveränderungen:** Parallele Strukturen müssen abgebaut, die Doppelung von Arbeit vermieden und Kooperationen verbindlich geregelt werden.
- **Übergang Schule und Beruf** gestalten
- **Transparenz und Vernetzung:** Angebote für Kinder und Jugendliche und deren Familien müssen transparent und im Stadtteil vernetzt sein, Kinder und Jugendliche müssen an der Entwicklung dieser Angebote beteiligt werden.
- Die **Stadtteile** und ihre Besonderheiten („sozialer Raum“) stehen im Mittelpunkt der zukünftigen kommunalen (fachbereichsübergreifenden) Sozialpolitik. Die Stadtteilnetze müssen dazu gestärkt und ausgebaut werden.
- **Bürgersinn** und **Ehrenamt** werden gefördert.

Wenn Schulen und Kitas in zunehmendem Maße an Bedeutung für die Familien, Kinder- und Jugendarbeit gewinnen, ist ein Arbeitsfeld die Kooperation zwischen TrägerInnen und Verwaltungsstellen. Das Austauschbedürfnis steigt mit der Komplexität der Problemfelder (Gewalt in der Familie, Arbeitslosigkeit, Armut, Drogenmissbrauch etc.). Bildungsnetzwerke und Stadtteilrunden sind wichtige „Gremien“ zur Koordination der Aktivitäten im Stadtteil. Um die im Prozess „Aufwachsen in Lübeck“ formulierten Ziele umzusetzen, sollte ihre Arbeit weiterhin unterstützt und gefördert werden. Das 2007 gegründete Forum für Migrantinnen und Migranten sollte stärker hinsichtlich der Anpassung der Angebote zur Verbesserung der Integration einbezogen werden. Bei der Stärkung der



Bildungsnetzwerke setzt auch das Projekt „Bildungskultur Lübeck“ an, welches ab Herbst 2009 umgesetzt werden soll (siehe Verzahnung von Schule und Beruf – Lebenslanges Lernen).

8.5 Berufsbildung, Universität, Wissenschaft und Forschung

Berufsbildung, Universität und Fachhochschulen

Lübeck verfügt über fünf **Berufs(fach)schulen** der Bereiche Sozialwesen, Gesundheit und Ernährung (Dorothea-Schlözer-Schule), Wirtschaft, Verwaltung und Tourismus (Friedrich-List-Schule, Hanse-Schule für Wirtschaft und Verwaltung und Bildungszentrum Mortzfeld), Hotel-, Gaststätten- und Nahrungsgewerbe (Gewerbeschule Nahrung und Gastronomie), Handwerk und Technik (Emil-Possehl-Schule). Daneben ergänzen eine Hotelfachschule und die bundesoffene Landesberufsschule für Hörgeräteakustiker im Hochschulstadtteil das Berufsschulangebot. Damit ist für die wirtschaftlichen Branchenschwerpunkte der Hansestadt Lübeck „Nahrungs- und Genussmittelindustrie“ sowie „Tourismus“ eine gute Ausbildungsbasis vorhanden.

Der Branchenschwerpunkt „Gesundheit“ ist im Hinblick auf das Berufsschulangebot und damit hinsichtlich der Berufsfelder jenseits eines Hochschulabschlusses noch entwicklungsfähig.

Mit der **Universität zu Lübeck** besteht eine junge, moderne Schwerpunktuniversität, deren Studienangebote und Forschungsprofil genau an der Schnittstelle von Medizin, Naturwissenschaften sowie Informatik und Medien ansetzen. Ihr Profil ist damit direkt auf den Branchenschwerpunkt Gesundheit ausgerichtet.

Ergänzt wird das Hochschulangebot darüber hinaus durch:

- die **International School of New Media**: wissenschaftliches, angegliedertes Institut der Universität zu Lübeck; Lehre und Forschung in den Bereichen der Entwicklung, des wertschöpfenden Einsatzes und der globalen Verbreitung Digitaler Medien,
- die international bekannte **Musikhochschule**: einzige Ausbildungsinstitution ihrer Art in Schleswig-Holstein; Berufsfelder: Solist, Orchestermusiker, Kammermusiker, Kirchenmusiker, Opern- und Konzertsänger, Privatmusikerzieher, Lehrer an Gymnasien und viele weitere Berufe auf musikalischer Basis,
- die **Fachhochschule Lübeck**: mathematisch, naturwissenschaftlich, technisch und wirtschaftswissenschaftliche Studienangebote sowie Medizintechnik. Besonderheiten: Online-Lehre und Kompetenzzentrum im Baubereich im Land Schleswig-Holstein und
- die **Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung**: der Fachbereich Bundespolizei ist Stätte der zentralen Ausbildung für den gehobenen Polizeivollzugsdienst der Bundespolizei.

In enger Kooperation zwischen der Universität Lübeck und der Fachhochschule Lübeck wird der Masterstudiengang Medical Technology angeboten. Die Universität stellt zudem zusammen mit der International School of New Media (ISNM) den Masterstudiengang Digital Media zur Verfügung.

Neben den angeführten Hochschulen ist ergänzend auf eine Reihe weiterer Fachschulen hinzuweisen. Exemplarisch sind hier die Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein, die Deutsche Angestellten-Akademie im Bildungswerk der DAG, das IHK-Bildungszentrum Lübeck sowie das Fortbildungszentrum der Handwerkskammer Lübeck zu nennen. In der Gesamtbetrachtung sind die Aus-



und Weiterbildungseinrichtungen sowie die sonstigen beruflichen Bildungsmöglichkeiten in der Hansestadt Lübeck als vergleichsweise spezialisiert und qualitativ zu klassifizieren, von denen großteils hohe wirtschaftliche Effekte für den Wirtschaftsstandort Lübeck anzunehmen sind.³⁹

Die Berufsschul- und Studentenzahlen sind in den letzten vier Jahren kontinuierlich, wenn auch unterschiedlich stark gestiegen. Den größten Anstieg bezogen auf die Zahlen des Schuljahres 2002/03 hatte bis 2006/07 die Fachhochschule Lübeck mit +47% zu verzeichnen, gefolgt von der Fachhochschule des Bundes (+26%). Die Zahlen an den Berufsschulen sind bis 2006/07 nahezu konstant geblieben, haben aber im letzten Schuljahr 2007/08 ein Plus von 13% erreicht. Musikhochschule und Universität hatten seit 2002 leichte Anstiege unter 10% zu verzeichnen.

Die Zahlen der Schüler- und StudentInnen, die sich an den Berufs- und Hochschulen einschreiben hängt mit deren Attraktivität zusammen, denn sie stehen in direktem Wettbewerb miteinander und mit anderen Berufs- und Hochschulen des Landes und der Bundesrepublik. Entsprechend versuchen die Einrichtungen ihr Profil zu schärfen, spezielle Studiengänge anzubieten oder sich im Bereich der Forschung und Entwicklung national und international zu vernetzen.

Zudem stehen die Berufs- und Hochschulen z.B. in Form von „Schnuppertagen“ auch in Kontakt zu den Lübecker Schulen, um den Jugendlichen bereits frühzeitig einen Einblick in ihre weiteren Bildungs- und Berufsperspektiven zu geben.

Wissenschaft, Forschung und Entwicklung

Neben der Universität, den Fachhochschulen und vielen forschungsorientierten Unternehmen verfügt Lübeck über bedeutende wissenschaftliche Forschungseinrichtungen. Zu nennen sind hier das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein (UKSH), die Dräger-Stiftung zur Förderung von Wissenschaft und Forschung mit Sitz in Lübeck oder das Fraunhofer-Institut für Biomedizinische Technik (IBMT).

Das **Universitätsklinikum Schleswig-Holstein** (UKSH) stellt einen wichtigen Baustein der Wissenschafts- und Forschungslandschaft der Hansestadt im Bereich Medizin- und Medizintechnik dar. Es ist mit über 80 Kliniken und Instituten und ca. 10.000 Mitarbeitern an den beiden Standorten Kiel und Lübeck das zweitgrößte Universitätsklinikum in Deutschland und der größte Arbeitgeber in Schleswig-Holstein. An beiden Standorten kooperiert das UKSH mit den dort ansässigen Universitäten, deren Studenten der medizinischen Fakultät am UKSH ausgebildet werden. Des Weiteren gibt es an beiden Standorten Ausbildungsmöglichkeiten für weitere medizinische Fachberufe wie z.B. Krankenschwestern, Kinderkrankenschwestern und MTA. Die Bedeutung der Uniklinik für Lübeck wird noch steigen wenn, wie geplant, der alleinige Verwaltungssitz von Kiel in die Hansestadt verlegt wird.

Das **Fraunhofer-Institut für Biomedizinische Technik** (IBMT) ist eine Einrichtung der Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung und Entwicklung in den Bereichen der Ingenieur- und Naturwissenschaften. Das Institut arbeitet seit 2003 auf dem Gebiet der Stammzellenforschung und erhielt als einziges Institut der Fraunhofer-Gesellschaft die Genehmigung des

³⁹ Die kreisfreie Hansestadt Lübeck als Wirtschaftsstandort - Entwurf, Teiluntersuchung im Rahmen des ISEK Lübeck, Bearbeitung Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Oktober 2008.



Robert-Koch-Instituts zur Einfuhr humaner embryonaler Stammzellen. Ein Teil dieses Instituts, die Fraunhofer-Einrichtung für Marine Biotechnologie (EMB), hat in Lübeck im Hochschulstadtteil ihren Sitz und arbeitet hauptsächlich auf dem Gebiet der Zelldifferenzierung und Zelltechnologie. Es hat sich überdies an der Bewerbung der Stadt Lübeck um den Titel "Stadt der Wissenschaft" beteiligt.

Diese **Bewerbung zur "Stadt der Wissenschaft 2009"** wurde ausgehend von einer Initiative der vier Hochschulen (Universität, Fachhochschule Lübeck, Musikhochschule, Bundespolizeiakademie und Fachhochschule des Bundes) gemeinsam mit zahlreichen Unternehmen am Standort und in Partnerschaften erarbeitet, man scheiterte jedoch knapp an Oldenburg in Niedersachsen. Die Stadt will sich ein zweites Mal um den Titel bewerben. Einige Projekte der Bewerbung werden jedoch bereits auf den Weg gebracht.

Schwerpunkt der Bewerbung bildete der Ansatz BürgerInnen und Wissenschaft stärker in einem gegenseitigen **Dialog** der Öffnung und Integration zu verbinden. Ziel der angedachten Projekte war es einerseits, die Hochschulen stärker mit der städtischen Lebensrealität zu vernetzen damit ihre Forschungsprojekte verstärkt an den Praxisanforderungen der Lebenswelt zu orientieren. Andererseits soll den BürgerInnen die Chance eröffnet werden, ihre Handlungsspielräume in einer zunehmend komplexen Welt durch neues Orientierungswissen in Auseinandersetzung mit Wissenschaft und Forschung zu erweitern.⁴⁰

Ein Beispiel zur erfolgreichen internationalen Zusammenarbeit bei Wissenschaft und Forschung bildet die im April 2005 begonnene **Exzellenzinitiative** von Bund und Ländern zur gezielten Förderung von Spitzenforschung an Hochschul- und Wissenschaftsstandorten in Deutschland, in deren Rahmen sich auch die Universität Lübeck mit zwei Projekten erfolgreich zusätzliche finanzielle Mittel sichern konnte (Exzellenzcluster "Entzündung an Grenzflächen" der Universitäten Lübeck, Kiel und dem Forschungszentrum Borstel und Graduiertenschule "Informatik in Medizin und Lebenswissenschaften" der Universität Lübeck mit Partneruniversitäten des baltischen Raumes). Daneben kooperieren Unternehmen, Hochschulen und Wissenschaftliche Institute über vielfältige gemeinsame Projekte z.B. im Rahmen der EU-Förderprogramme INTERREG oder STRING regional und international (s. Kapitel 1 Lübeck in der Region und überregionale Vernetzung, Seite 9ff).

Innovations-, Technik und Gründerzentren

Zur speziellen Förderung von Unternehmensgründungen hat die Hansestadt Lübeck in enger Zusammenarbeit mit den ansässigen Hochschulen an zwei Standorten Gründerplattformen für junge, technologieorientierte Unternehmen entwickelt. Es handelt sich im Einzelnen um das **Innovationszentrum (IZL) und den Innovationscampus Lübeck (ICL)**. Das **Technikzentrum Lübeck (TZL)** bestand bereits vorher als Initiative der Wirtschaft.

Das TZL unter der Trägerschaft der TZ-Fördergesellschaft mbH (Unternehmen, IHK, Kaufmannschaft) versteht sich dabei als Branchen übergreifender Koordinator für Wirtschaft, Technik und Innovation in der gesamten Ostseeregion rund um Lübeck. An dessen Standort im Industriegebiet Herrenwyk, nahe dem Autobahnzubringer Siems, befinden sich zwei vergleichsweise große Gebäudekomplexe: das TZL-Industrieforum mit einem Raumangebot von ca. 20.000 m² und das TZL-

⁴⁰ Der Siebte Turm der Wissenschaft - Lübeck bewirbt sich als Stadt der Wissenschaft 2009, Broschüre erstellt i.A. der Hansestadt Lübeck, 2008.



Dienstleistungsforum mit insgesamt 2.250 m² Mietbüroräumen. Für Unternehmen aus den Bereichen Technologie und Engineering wie für technologienahe Dienstleister hält das TZL hier einen günstigen Branchenmix, sowie eine Vielzahl an Büro-, Produktions-, Labor- und Logistikräumen bereit.

Gemeinsam mit den Hochschulen betreibt das TZL im Haus der Kaufmannschaft zu Lübeck auch das IZL, das jungen Unternehmen ermöglicht sich in zentraler Lage der Lübecker Innenstadt zu präsentieren. Hier stehen auf 1.500 m² in teils historischem Ambiente kleinteilige Büro- und Tagungsräume für junge Firmen speziell aus dem Software- und E-Business-Bereich, für technologienahe Verbände und Dienstleister, sowie die Hochschulen der Stadt zur Verfügung.

Als GesellschafterInnen des Wissenschafts- und Technologieparks Lübeck GmbH haben das TZL, die Stadt, IHK, Kaufmannschaft und Hochschulen zudem das innovationsfördernde Gesamtumfeld ICL als Mittelpunkt des neuen Hochschulstadtteils entwickelt. Das Multifunktions-Centrum als dessen zentraler Baustein schafft auf flexiblen Nutzungsflächen von 4.000 m² bei Raumgrößen von 30 bis 100 m² die Verbindung zwischen Hochschulstandort und Gründerzentrum und bietet Unternehmen speziell aus den Bereichen Medizintechnik, Biotechnologie und Ingenieurtechnik moderne Labore, funktionale Werkstätten, sowie Büro- und Konferenzräume. Das ICL bietet damit jungen Unternehmen, WissenschaftlerInnen und ForscherInnen durch die direkte Nähe zur Universität, der Uniklinik und dem Gewerbegebiet Genin, in dem auch das Medizintechnikunternehmen Dräger ansässig ist, ideale Bedingungen.

Die Kompetenzzentren ermöglichen den **Wissens- und Technologietransfer** von der Hochschule bis hin zur zwischenbetrieblichen Kooperation und stellen dazu Flächen, Gebäude, Infrastruktur und unterstützende Serviceleistungen zur Verfügung. Die Seed- und Start-up-Finanzierung⁴¹ von GründerInnenvorhaben wird dabei den Gegebenheiten der jungen Unternehmen angepasst und von der GründerInnen- bzw. Businessplanung begleitet. Weitere technische Dienstleistungen eröffnen Produktivitätspotenziale z.B. durch multifunktionelle Gebäude-Infrastruktur, Qualitäts-, Umwelt- und Wissensmanagement oder dem Einsatz telematischer Applikationen.

Die Hochschul-, Wissenschafts- und Forschungslandschaft Lübecks ist damit auch als unternehmensnahe Infrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von zentraler Bedeutung, sowohl hinsichtlich der Fachkräfteausbildung als auch im Hinblick auf den Technologie- und Know-How-Transfer. Dies gilt es in Zukunft weiter zu fördern und in Hinblick auf eine breitere Branchenförderung auszubauen.

⁴¹ Bei der Seed- und Start-up-Finanzierung handelt es sich um eine finanzielle Starthilfe, z. B. des Landes Schleswig-Holstein, im Vorfeld (Seed) bzw. zu Beginn einer Unternehmensgründung (start-up) beispielsweise aus Hochschulen und Forschungseinrichtungen heraus. Diese Starthilfe kann auch für wachsende Unternehmen z. B. im Rahmen einer Ausgründung gewährt werden.



8.6 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|------------------|--|--|---|
| Kittas & Schulen | <ul style="list-style-type: none"> + Gute Versorgung mit Kita-Plätzen insgesamt; durch jährliches Berichtswesen zeitnahe bedarfsgerechte Anpassung des Angebots + differenziertes Angebot an Schultypen → Trend geht zur Gemeinschaftsschule + engagierte Zusammenarbeit in Bildungsnetzwerken (Kita, Schule, sonst. TrägerInnen) + teilweise engagierte Zusammenarbeit mit Betrieben, Berufs- und Hochschulen | <ul style="list-style-type: none"> – zu wenig Angebote für Kinder unter 3 Jahren und in der Ganztagsversorgung – im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel werden Schließungen / Zusammenlegung von Schulen diskutiert – Investitionsstau bei Schulen und Sporthallen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reaktion auf den demografischen Wandel durch Umstrukturierung von Einrichtungen ▪ Verstärkter Ausbau der Angebote für unter 3 Jährige ▪ Bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Integrations- und Förderangebote für Kinder mit Migrationshintergrund und Kinder mit Handicap ▪ Erhöhung der Qualität der Bildungsangebote ▪ Sukzessive Einführung der neuen Schulformen (Umbau, Zusammenlegung von Schulen) ▪ Sanierung, Modernisierung und Umbau der bildungsbezogenen Infrastruktur ▪ Diskussion von „Stadtteilmitte“ (Schule, Kita - Bildung im Zentrum) ▪ Umsetzung des Modellprojektes „Lübecker Bildungsmodell für Jung und Alt“ (Lernen vor Ort) |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|---------------------------------|--|---|---|
| Angebote für Jugend und Familie | <ul style="list-style-type: none"> + lokales Bündnis für Familien + Vielzahl und Vielfalt an Einrichtungen für Kinder- u. Jugendliche + gute Kooperation zwischen den Einrichtungen (Schulen, Kitas, Freizeistätten und TrägerInnen zur Bereitstellung der Angebote + Das Bildungsnetzwerk, Stadtteilrunden dienen der Abstimmung in der komplexer werdenden Arbeit. + Einrichtung eines Bildungsfonds 2008/09 + „Aufwachsen in Lübeck“ Schritt in die Richtung der noch stärkeren Verzahnung in der Jugendhilfe (Prävention) + gutes ergänzendes Angebot an Verbands- und Vereinsangeboten | <ul style="list-style-type: none"> – Bündnis für Familien läuft bislang schleppend an u. a. zu geringe Beteiligung seitens der Unternehmen – teilweise weite Wege zu den Einrichtungen – dezentrale Versorgung mit Anlaufstellen aufgrund der Haushaltslage stark gefährdet – Polarisierung nach Herkunft, Einkommen, Status und Wohnort – Instabile Familienverhältnisse und komplexe Problemlagen führen dazu, dass Einrichtungen zunehmend familiäre Aufgaben und Sozialarbeit übernehmen müssen - es droht Überforderung – Geringer werdende Mittel | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbindung der Jugendhilfe in Konzepte der Regeleinrichtungen, wie Kitas und Schule ▪ Stärker präventiv tätig werden ▪ Zunehmender Polarisierung entgegenwirken – Ganztagsangebote als Notwendigkeit und Chance, um Chancengleichheit zu verbessern ▪ Kooperationsstrukturen weiter optimieren und stärken (transparente Strukturen schaffen) ▪ Familien stärken z.B. durch Ausbau der frühen Hilfen. ▪ Bildungsfond auf lange Sicht zur Bekämpfung der Kinder- und Bildungsarmut erhalten ▪ Angebote für Jugendliche zu wenig bekannt – Zusammenarbeit zwischen Einrichtungen und mit Schulen verstärken um Bekanntheit zu erhöhen ▪ Familienfreundlichkeit auch in Unternehmen erhöhen |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--|--|---|--|
| Berufsbildung, Universität, Wissenschaft und Forschung | <ul style="list-style-type: none"> + bestehende Universität verlagert ihren Verwaltungssitz ebenfalls nach Lübeck → Stärkung des Standortes + Zuwachs der StudentInnenenzahlen + Berufsbildungszentren der Handwerkskammer und IHK + Fokussierung in der Berufsbildung, Forschung auf die Branchenschwerpunkte (bisher Medizin/ Medizintechnik/ Gesundheit – Nahrung/ Gaststättengewerbe, Tourismus) + Eingeworbene hochkarätige Forschungstätigkeiten + Hochschulstadtteil ermöglicht enge Verzahnung von Universität, Wissenschaft, Gesundheitswesen & Unternehmen + Internationale Kooperationen insbes. im Ostseeraum + Kooperationen unter den Hochschulen und mit Kultur z.B. für Bewerbung zur Stadt der Wissenschaften + Angebot an Innovations- und Gründerzentren für Start-ups mit Anbindung an Uni und vorhandene Betriebe + Teilnahme an der Exzellenzinitiative des Bundes | <ul style="list-style-type: none"> – Lübeck bislang noch nicht als Wohnstandort für junge Führungskräfte interessant | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Verzahnung von der Schule zur Berufsbildung und Forschung für einen nahtlosen Berufseinstieg ▪ Erneute Bewerbung als Stadt der Wissenschaft und Umsetzung der Projekte ▪ Hochschule und Wissenschaft im Sinne des lebenslangen Lernens stärker ins Bewusstsein der LübeckerInnen rücken – aktiven Dialog und Neugier auf neues fördern ▪ Optimierung / Erweiterung der lokalen Bildungslandschaft, auch über die bestehenden Branchenschwerpunkte hinaus ▪ Internationalität der StudentInnen als „Boten“ für Lübeck in die Welt begreifen. |



9 Wirtschaft, Beschäftigung und Tourismus

9.1 Wirtschaftsraum Schleswig-Holstein

Der Wirtschaftsraum Schleswig-Holstein wird großräumig durch seine Lage an der Nord- und Ostsee geprägt. Die Ostsee ist eine „Transport-Drehscheibe“ zwischen dem nordöstlichen Ostseeraum und den Märkten Westeuropas. Zur weiteren **Profilierung als Logistikstandort** soll u. a. ein Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen Schiene, Häfen und im (Wasser-) Straßenverkehr sowie der intermodalen Transportketten beitragen. Zudem sollen neue **potenzielle Wachstumsregionen im Ostseeraum** besser erschlossen werden. Lübeck mit dem größten deutschen Ostseehafen trägt hierzu einen bedeutenden Teil bei.

Neben dem Transportwesen / Logistik werden in Schleswig-Holstein die **Branchenschwerpunkte** bzw. Cluster Chemieindustrie, Ernährungswirtschaft, IuK-Technologie und Medien, Life Sciences, Luftfahrt, Maritime Wirtschaft und Technologien, Mikro- und Nanotechnologie, Tourismuswirtschaft, Windenergie und erneuerbare Energien gezielt aus- bzw. aufgebaut.

Zur Stärkung des **maritimen Standorts Schleswig-Holstein** hat die Landesregierung mit finanzieller Unterstützung der IHKs ein Maritimes Clustermanagement gegründet. Ziel ist es, Aktivitäten der maritimen Wirtschaft auf lokaler, regionaler und überregionaler Basis zu initiieren, zu fördern und zu vernetzen.

Die **Metropolregion Hamburg** steht in enger Beziehung zum Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein. Die Schlüsselbranchen der Metropolregion Hamburg decken sich zu großen Teilen mit denen des Bundeslandes Schleswig-Holstein, so dass prinzipiell von hohen **Synergieeffekten** auszugehen ist. Die Hansestadt Lübeck gehört derzeit nicht zur Metropolregion Hamburg, grenzt aber im Nordosten direkt daran an. Mit dem Bau der festen Fehmarnbelt-Querung rückt zudem die **Region Öresund / Kopenhagen / Malmö** „nah“ an Lübeck heran.

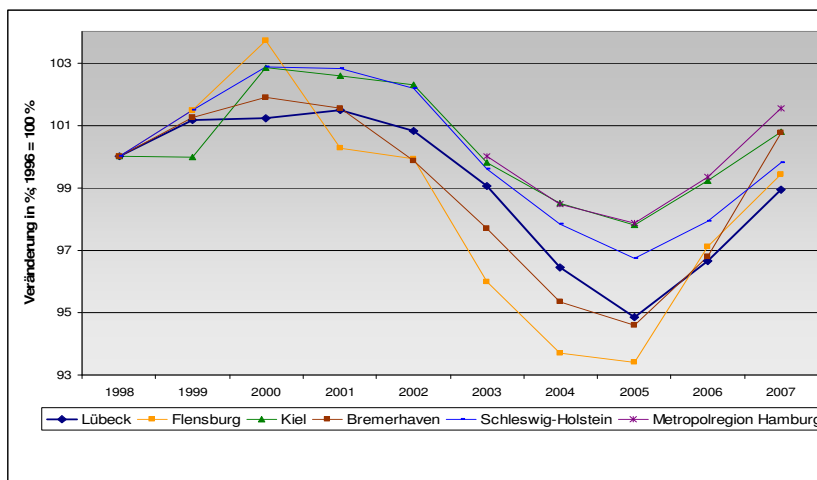
9.2 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur Lübeck

Der Lübecker Hafen ist der **größte deutsche Ostseehafen** sowie ein zentraler Umschlagplatz des Ostseeraums. Die **Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG)** stellt mit 1.060 Beschäftigten die fünftgrößte Arbeitgeberin der Stadt dar. Dreizehn der hundert größten ArbeitgeberInnen Schleswig-Holsteins haben ihren Sitz in der Hansestadt Lübeck. Die vier größten Arbeitgeber Lübecks sind neben der Stadtverwaltung, die Bockholdt-Gruppe (Gebäudereinigung) mit 4.290 Beschäftigten, die Trägerwerke AG mit 3.500 Beschäftigten, die Stadtwerke Lübeck Holding GmbH mit 1.510 Beschäftigten und die Edgar Kittner GmbH & Co. KG mit 1.150 Beschäftigten.

Insgesamt lag die Zahl der **versicherungspflichtig Beschäftigten** in der Hansestadt Lübeck 2007 bei ca. 78.800, wobei in den letzten 10 Jahren ein vergleichsweise wechselhafter Verlauf erkennbar ist (siehe Abbildung 18). Rund 23 % der versicherungspflichtig Beschäftigten sind im produzierenden Gewerbe tätig, ca. 76 % arbeiten im Dienstleistungsgewerbe. Der Dienstleistungsbereich liegt im regionalen Vergleich über dem Wert des Bundeslandes Schleswig-Holstein, aber z. B. unter dem Wert von Kiel oder Flensburg.

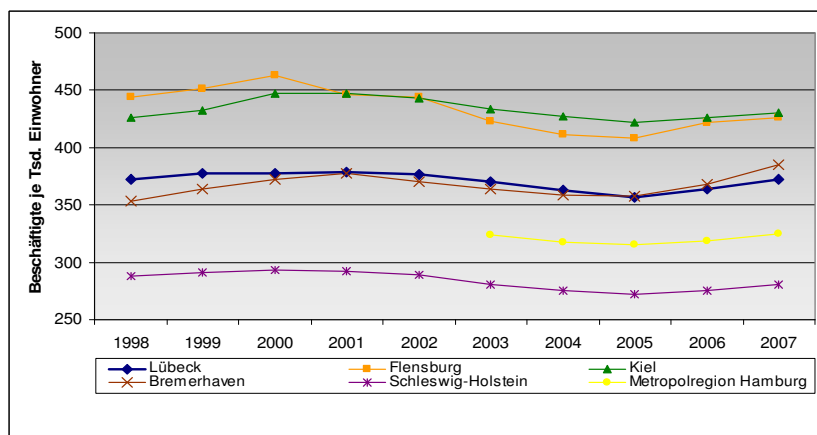


Abbildung 18: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten seit 1998 im Vergleich



Quelle: Stat. Jahrbuch der Stadt Lübeck, Stat. Jahrbuch der Stadt Kiel, Stat. Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stat. Landesamt Bremen, Bundesagentur für Arbeit, Stand: jeweils 30.06.; GMA-Berechnungen, 2008.

Abbildung 19: Entwicklung der Beschäftigtendichte seit 1998 im Vergleich



Quelle: Stat. Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stat. Bundesamt Deutschland, GMA-Berechnungen, 2008.

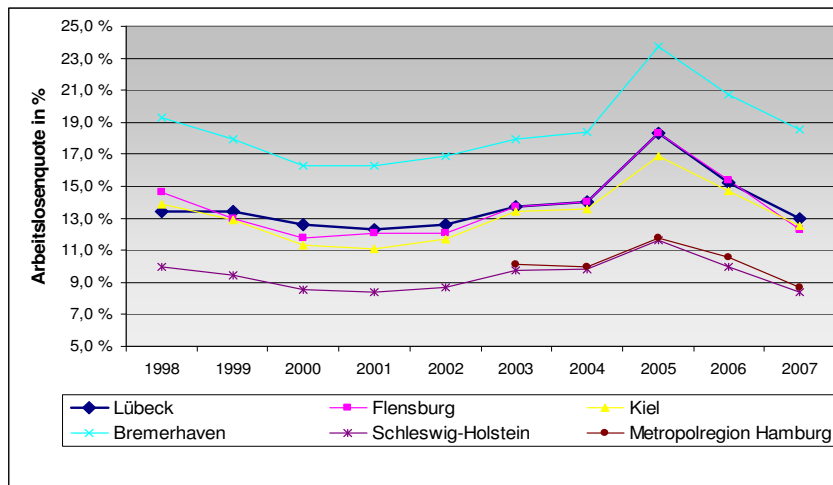
Die Beschäftigtendichte, d. h. die Quote aus Beschäftigten je 1.000 EinwohnerInnen ist eine Vergleichszahl für die **Arbeitsplatzzentralität** von Standorten. Lübeck weist 2007 einen Wert von gut 370 Beschäftigten je 1.000 EinwohnerInnen auf, dies entspricht in etwa wieder dem Wert von 1998. Lübeck liegt im Vergleich zu anderen vergleichbaren Städten etwa im **mittleren Bereich** (siehe Abbildung 19).

Die **Arbeitslosenquote** bezogen auf alle Erwerbspersonen lag in der Hansestadt Lübeck 2007 im Jahresdurchschnitt bei rd. 13,0 % (31.12.2008: ca. 8,8 %). Mit diesem Wert liegt Lübeck weiterhin **über den Werten** des Bundeslandes Schleswig-Holsteins (2007: ca. 8,4 %, Anfang 2009: ca. 7,6 %) sowie der meisten Vergleichsstädte, aber deutlich unter dem Wert von Bremerhaven (2007: ca. 18,5 %) (siehe Abbildung 20).⁴²

⁴² Statistische Ämter des Landes und des Bundes Erwerbstätigkeit – Arbeitsmarkt, Februar 2009



Abbildung 20: Entwicklung der Arbeitslosenquote (bez. auf alle Erwerbspersonen) 1998 – 2006



Quelle: Bundesagentur für Arbeit; GMA-Darstellung, 2008.

Der **Strukturwandel** betrifft vor allem das **produzierende Gewerbe**. 1992 waren 27 % der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe beschäftigt, 2004 nur noch 19,3 %. Die Zahl der Erwerbstätigen hat zwischen 1992 und 2004 insgesamt um 3,8 % abgenommen, im produzierenden Gewerbe um 44,7 %. Im **Dienstleistungssektor** nahm sie um 6,6 % zu.

Wie sich die Wirtschafts- und Gewerbestruktur räumlich über das Stadtgebiet verteilt, zeigt die Karte „Bestehende Wirtschafts- und Gewerbestruktur“. Erkennbar konzentriert sich das hafengebogene Gewerbe entlang der Trave bis nach Travemünde. Großflächiger Einzelhandel in den entsprechenden Sondergebieten ist über das Stadtgebiet verteilt und findet sich nahezu in allen größeren Gewerbegebieten. Die angestrebte dezentrale Einzelhandelsstruktur mit dem Haupt- und den in der Abstimmung befindlichen Stadtteil- und Nahversorgungszentren wird erkennbar. Für die einzelnen Gewerbegebiete sind die dort vertretenen größeren Branchen angegeben ebenso wie die dort vertretenen Branchenkompetenzfelder der Hansestadt. Wie zu erwarten konzentrieren sich Hafen und Logistik entlang der Hauptverkehrswege (Autobahn, Wasser, Flughafen) wohingegen sich z. B. die Gesundheitswirtschaft ausgehend vom ursprünglichen Hauptsitz von Dräger in St. Lorenz Süd in südlicher Richtung und in räumlicher Nähe zum Uniklinikum entwickelt. Letzteres bildet zusammen mit dem Hochschulstadtteil einen Schwerpunkt für Forschung und Entwicklung im Lübecker Süden. Als weiterer Hochschul- und Bildungsschwerpunkt fungiert die Innenstadt, mit der Musikhochschule und weiteren wichtigen Instituten, einem Gründungszentrum auf der Wallhalbinsel und weiterführenden Schulen.

Im **Städteranking** der Wirtschaftswoche 2008 liegt die Hansestadt auf Platz 48 unter 50 Städten. Als Stärken Lübecks werden genannt: die Investitionsquote von 13 % im Jahr 2007 (Platz 1), die niedrigen Arbeitsplatzkosten (Platz 9), die Steigerung der Ausbildungsplatzdichte von 2002 auf 2005 um 1,2 % (Platz 4), die Steigerung des Pendlersaldos von 2002 auf 2007 um 1,1 (Platz 4) sowie die geringe Steigerung der Arbeitskosten (Platz 5). Negativ schlagen zu Buche: der mit 7,1 % geringe Anteil der Hochqualifizierten (Platz 48), eine niedrige Bewertung der Wirtschaftsfreundlichkeit durch die Unternehmen (Platz 44), eine hohe Quote von Straftaten (Platz 44), eine niedrige Einkommensentwicklung (Platz 48), eine geringe Entwicklung der Realsteuerkraft (Platz 46) sowie eine geringe Steigerung der Produktivität (Platz 45).



9.3 Branchenschwerpunkte

Lübecks Branchenkompetenzfelder sind, neben der Logistik, dem Hafen mit seiner maritimen Wirtschaft sowie dem traditionell gewachsenen Maschinenbau, die Gesundheitswirtschaft (Life Sciences), die Nahrungsmittelbranche (Ernährungswirtschaft), der Tourismus und der Einzelhandel. Außerdem will sich die Hansestadt zukünftig im Kompetenzfeld Medien / IT stärker profilieren.

- Das Kompetenzfeld **Gesundheitswirtschaft** ist Lübecks größtes Branchen-Cluster mit einer mehr als hundertjährigen Tradition. In den Sparten Medizintechnik, Biotechnologie und Gesundheitsdienstleistungen beträgt der Branchenumsatz mehr als 1,1 Mrd. Euro/Jahr mit 16.000 Beschäftigten. 10.000 davon stellen Produkte her, deren Absatzmarkt außerhalb Lübecks liegt. Herausragende Betriebe für Medizintechnik sind Dräger Medical (Weltmarktführer) und ESKA Implants, für Biotechnologie und Life Sciences BCP und EUROIMMUN sowie das Universitätsklinikum. Daneben bieten die Lübecker Universität sowie Fachhochschulen und Forschungszentren Studiengänge der Gesundheitswirtschaft an und kooperieren mit der Lübecker Gesundheitswirtschaft (siehe auch 1.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft).
- Das Kompetenzfeld **Nahrungsmittel** (Ernährungswirtschaft) ist das größte **Produktions-Cluster** und das drittgrößte Export-Cluster Lübecks mit einem jährlichen Branchenumsatz von über 550 Mio. Euro und 4.500 Beschäftigten in den Schwerpunktbereichen. Seit dem Mittelalter wird in Lübeck Fisch verarbeitet sowie Wein gelagert und gehandelt. „Lübecker Marzipan“ wird seit dem 16. Jahrhundert hergestellt. Auch innerhalb Schleswig-Holsteins hat die Branche ihren Schwerpunkt in Lübeck. Herausragende Betriebe sind die Firmen Niederegger, H. & J. Brügggen, Campbell's, die Konditorei Junge und unmittelbar am Rande Lübecks Schwartau Konfitüren. Lübeck bietet eine gut vernetzte Brancheninfrastruktur. Vor allem ein Netz besonders spezialisierter DienstleisterInnen zeichnet den Standort Lübeck aus.
- Der Lübecker Hafen als größter Ostseehafen Deutschlands und größter Fährhafen Europas mit direkter Verkehrsanbindung an Autobahn, Schiene und Binnenwasserstraße prädestiniert Lübeck als Kompetenzfeld **Verkehr und Logistik bzw. maritime Wirtschaft**. Der Flughafen Lübeck-Blankensee ist von steigender regionalökonomischer Bedeutung. Insgesamt arbeiten 4.000 Beschäftigte in 120 Logistikunternehmen, von denen 60 direkt mit dem Hafen und 50 unmittelbar mit regionalen Betrieben zusammen arbeiten. Jährlich werden ca. 200.000 Nutzfahrzeuge in den gesamten Ostseeraum verschifft, 3,5 Mio. t Papier- und Forstprodukte sowie Güter im Wert von mehr als 1 Mrd. Euro pro Jahr der Gesundheitswirtschaft umgeschlagen. Die Lebensmittel-Logistik transportiert 300.000 t produzierte Güter und bietet mehr als 60.000 Palettenstellplätze für die Ernährungswirtschaft. Logistik in Lübeck muss zukünftig noch stärker Wertschöpfungsketten nutzen.
- Das Kompetenzfeld **Tourismus** ist einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren der Hansestadt und ein wichtiger Beschäftigungssektor. Jährlich werden mehr als eine halbe Mio. Ankünfte, mehr als eine Mio. Übernachtungen und 7.000 Betten mit einer Auslastung von 42 % gezählt. Die Steigerungsraten der wichtigsten touristischen Kennziffern von über 20 % innerhalb der letzten fünf Jahre sind auch für den Einzelhandel wichtig. Zunehmende Bedeutung hat laut Lübeck-Travemünde-Marketing GmbH (LTM) auch die Kultur- und Kreativwirtschaft. Die Zahl der TagesbesucherInnen wird von der LTM aktuell auf 15 Mio. geschätzt.



Insgesamt konnte im Tagestourismus der Hansestadt Lübeck 2004 ein direkter Umsatz von rund 380 Mio. € generiert werden. Die nachgeordneten Effekte im Einzelhandel und Dienstleistungssektor werden auf weitere 200 Mio. Euro geschätzt. Die Schwerpunkte liegen in der Altstadt mit Städte-, Kultur- oder Shoppingreisen und in Travemünde mit Kurz- und Erholungsurlauben.

- Außerdem will sich Lübeck im Bereich **Medien/IT** profilieren. Die Wirtschaftsförderung hat für 2005 fast 150 Unternehmen, mit einem Umsatz von mehr als 100 Mio. Euro erfasst und stellt eine steigende Tendenz fest. Die Schwerpunkte liegen in den Bereichen Software-Entwicklung, -beratung und Multimedia.

9.4 Lübecker Hafen

Entwicklung des Lübecker Hafens

Der Hafen hat sich in den letzten Jahrzehnten vom Handels- und Industriehafen zum **Universalhafen** und zur führenden Logistikkreuzung für den europäischen Güterverkehr aus und in den Ostseeraum gewandelt und hat heute intensive Verflechtungen mit der Lübecker Wirtschaft, die zukünftig noch stärker im Sinne von Wertschöpfungsketten genutzt werden müssen. Der 1962 in Betrieb genommene Skandinavienkai hat seit der Wende enorme Entwicklung erfahren.

Mit dem **Elbe-Lübeck-Kanal** verfügt Lübeck als einziger deutscher Ostseehafen über einen direkten Anschluss an das **westeuropäische Binnenwasserstraßennetz**.

Wesentliche **Erfolgsfaktoren** des größten deutschen Ostseehafens sind die günstige geographische Lage zur Metropolregion Hamburg und den Wirtschaftszentren West- und Südeuropas, die hohe Abfahrtsdichte im Linienverkehr (ca. 150 Abfahrten pro Woche zu 25 Partnerhäfen), der hafennahe Umschlagsbahnhof für den kombinierten Verkehr und die Gewerbeflächen am Skandinavienkai sowie die gute Anbindung an die Hinterlandverkehrsinfrastruktur.

Der **Güterumschlag** des Lübecker Hafens hat sich seit der Wende **fast verdoppelt** und lag 2007 insgesamt (öffentlich und privat) bei mehr als 32 Mio. Tonnen (inkl. Eigengewichte) mit ca. 12.000 Schiffen p. a. Damit nimmt er eine führende Rolle in Schleswig-Holstein ein. Im Vergleich zum Jahr 1998 konnte der Umschlag um rund 30 % (Umschlag von ca. 25 Mio. Tonnen) gesteigert werden. Der Fährverkehr nimmt heute einen Anteil von mehr als 80 % am Gesamtverkehr ein. Lübeck hat sich Marktanteile im Wachstumsmarkt Fahrzeugexport insbesondere nach Russland gesichert. Den größten Anteil am Güterumschlag weist der Skandinavienkai auf. Neben dem Wachstumsmarkt Fährverkehr ist der Lübecker Hafen traditionell im Papierumschlag Marktführer. Außerdem ist er nach Hamburg und Bremerhaven der drittgrößte Containerhafen Deutschlands. Der Anteil des Containerumschlags beträgt jedoch nur 5,7% des Güterumschlags (2004).

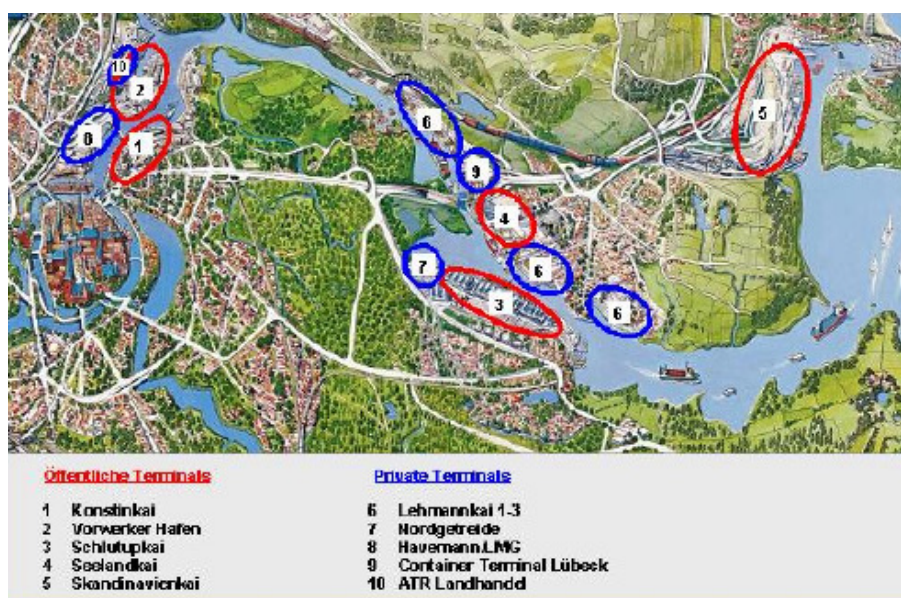
Das **Passagieraufkommen** der Lübecker Häfen betrug 2007 insgesamt 645.000 und ohne Priwallfähren und Ausflugsfahrten 350.000 Personen. Nach dem statistischen Jahrbuch sind die Passagierzahlen seit mehr als 2 Jahrzehnten kontinuierlich **rückläufig**: 2006 betrug der Anteil der Passagiere nur noch 13 % gegenüber dem Anteil 1980. Von 2006 auf 2007 ist jedoch ein Anstieg um 20% zu verzeichnen.



Die von der LHG betriebenen öffentlichen Häfen setzen sich aus fünf Hafenteilen mit einer Gesamtfläche von rund 170 ha und 25 Schiffsanlegern zusammen.

Die öffentlichen Hafenanlagen hatten 2006 einen Anteil von 90 % des Umschlags aller Terminals. Zum Lübecker Hafen gehören folgende öffentliche und private Hafenanlagen:

Abbildung 21: Übersicht über die Terminals des Lübecker Hafens



Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Hafenentwicklungsplan, Prognose, Kapazitäten und Konflikte

Der **Hafenentwicklungsplan** (HEP) wurde 1996 von der Bürgerschaft beschlossen, 1998 veröffentlicht und die Inhalte kontinuierlich umgesetzt. In Schlutup und in Siems entstanden neue Terminals, insbesondere am Skandinavienkai gab es seitdem Flächenerweiterungen in erheblichem Umfang, die noch nicht abgeschlossen sind und in den nächsten Jahren erfolgen sollen. Entsprechend fand auch eine Erhöhung des Umschlages statt. Nur die im HEP vorgesehene Hafenflächenentwicklung auf der Teerhofsinsel als Erweiterung für den Vorwerker Hafen wurde bisher noch nicht umgesetzt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schätzt das durchschnittliche **Wachstum der deutschen Häfen** in den nächsten Jahren auf 4,6% p. a.. Dieses Wachstum wird durch den Container-, den Roll-on-Roll-off- und den Fährverkehr bestimmt. Die Wachstumsmärkte liegen dabei insbesondere in den osteuropäischen Staaten.

Neben dem Fährverkehr wird ein **Wachstum** im konventionellen **Stückgutverkehr** und im **Containerverkehr** prognostiziert. Im **Papierumschlag** werden aufgrund der geografischen Zuordnung der Hinterlandmarktgebiete keine großen Verlagerungen zu Konkurrenzhäfen (Rostock und Stettin sowie Beneluxländer) erwartet. (Prognose 2006).

Demnach wird sich Lübeck im Ostseeverkehr unter den deutschen Häfen behaupten. 2020 wird der **Marktanteil Lübecks** bei 52 % liegen. Rostock wird zwar weitere Marktanteile gewinnen, da das „natürliche“ eher mittel-osteuropäische Hinterland dynamischer wachsen wird als das eher westeu-



ropäisch ausgerichtete Hinterland Lübeck. Rostocks Vorteil gegenüber Lübeck ist eine bessere Flächenverfügbarkeit, während Lübeck eine gleichmäßige Auslastung der Schiffe bei Hin- und Rückweg aufweist.

Im Ergebnis der Prognose 2006 wird aufgrund der gütergruppen- und länderspezifischen Entwicklung des Außenhandels sowie unter Berücksichtigung des Marktanteils im Fährverkehr für 2020 eine Erhöhung des gesamten Umschlagaufkommens im Lübecker Hafen auf rund 53 Mio. t prognostiziert. Im Vergleich zu 30,6 Mio. t Umschlag (2006) stellt dies eine Steigerung von ca. 73 % dar. Der Anteil des Fährverkehrs wird von 82 % (2004) auf 88 % wachsen. Lübeck kann seine **Position als Marktführer** behaupten. Sehr dynamisch wird sich der Fahrzeugexport im Prognosezeitraum entwickeln.

Im **Containerverkehr** kann der Lübecker Hafen eine Entlastungsfunktion für den Hamburger Hafen übernehmen. Für bestimmte Containerverkehrsrelationen wird der Lübecker Hafen für den ConRo-Verkehr interessant. Zwar wird erwartet, dass der Lübecker Hafen als Containerhafen seine dritte Position an Wilhelmshaven verlieren wird, jedoch wird er der bedeutendste deutsche Containerhafen an der Ostsee bleiben.

Der Transitanteil am Gesamtgüterumschlag des Lübecker Hafens wird von 45 % (2004) auf 50 % (2020) steigen. Bei einer festen **Fehmarnbelt-Querung** würde der Gesamtgüterumschlag statt 53,7 Mio. t nur 53,0 Mio. t betragen. Die Auswirkungen auf den Lübecker Hafen wären demnach gering.

Hinsichtlich der **privaten Häfen** wird eingeschätzt, dass sich die Marktanteile zwischen öffentlichen und privaten Häfen nicht merklich ändern werden. Mit Ausnahme des Container-Terminals Lübeck (CTL) werden demnach alle anderen Terminals über ausreichend Reserven bzw. Entwicklungspotenziale verfügen, um den prognostizierten Güterumschlag leisten zu können.

Aufgrund der Seehafenumschlagsprognose mit einer Verdoppelung des Hafenumschlags bis 2025 und einer Kapazitätsuntersuchung der vorhandenen Terminals in Lübeck ist ein **neuer Hafenenwicklungsplan erforderlich**. Er soll die Grundlage für die räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen für einen Prognosehorizont bis 2025 bilden und die fachlichen Voraussetzungen für Entscheidungen der Politik – und auch privater Investoren – und das sich anschließende Verwaltungshandeln liefern. So werden den Kunden des Hafens verlässliche Rahmenbedingungen gewährleistet und Entwicklungspotenziale aufgezeigt. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens gesichert und ausgebaut. Der Hafenenwicklungsplan soll und die Hafeneisenbahn, hafennahe Gewerbeflächen und die Hinterlandanbindungen berücksichtigen. Bei der Aufstellung sollen neben technologischen, politischen, rechtlichen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Der **Skandinavienkai** ist größter Fährhafen Europas und größter Umschlaghafen Lübeck mit langfristig fast 90 % des Gesamtumschlags. Die Trave ist für die immer größer werden den Schiffe nur eingeschränkt befahrbar und die lange Revierfahrt ein Standortnachteil. Der Umschlag wächst am Skandinavienkai überproportional und damit ebenso die Bedeutung des Skandinavienkais. Auf lange Sicht werden an diesem Standort am ehesten die noch vorhandenen Potenziale für Hafenflächen und hafennahe Gewerbeflächen ausgeschöpft sein. Das baltic rail gate hat bereits seine **Kapazitätsgrenze** erreicht und muss in seiner Leistungsfähigkeit verdoppelt werden. Auch mit betrieblicher Umorganisation und Aktivie-



rung der noch verfügbaren Restflächen wird das Erreichen der Kapazitätsgrenze noch vor 2020 prognostiziert.

- Der neue HEP muss sich mit dem Thema einer **Erweiterung des Skandinavienkais** auseinandersetzen. Es werden sowohl wasserbelegene als auch hafennahe Flächen benötigt. Eine Entwicklung nach Norden ist wegen der **Immissionskonflikte** und der vorhandenen und geplanten Bebauung in Travemünde sehr begrenzt. Eine Entwicklung Richtung Westen ist durch die neu verlegte und elektrifizierte DB-Strecke Lübeck – Travemünde und die Bebauung in Ivendorf und dem Pommernzentrum kaum machbar. Im Süden liegt das **NSG und FFH-Gebiet** Dummersdorfer Ufer. Der HEP muss in diesem Spannungsfeld die quantitativen und qualitativen Entwicklungsmöglichkeiten am Skandinavienkai untersuchen und abwägen.
- Die Entwicklung der **Teerhofsinsel** macht nur als Erweiterung des Vorwerker Hafens als hoch spezialisiertem Terminal für finnischen Papierumschlag Sinn, da die Erweiterung technisch und ökonomisch sehr aufwendig ist. Die Insel soll im neuen HEP als Platzhalter für diesen Verkehr weiter berücksichtigt werden.
- Die Entwicklung der Teerhofsinsel ist unter **ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten** zu prüfen.
- Für die **Standorte Schlutup und Konstinkai** besteht absehbar kein Ausbaubedarf, die **Terminals in Siems** haben gemeinschaftlich genügend Ausbaupotentiale.
- Die engen Verbindungen von Hafen und **hafennahem Gewerbe** sowie die weiteren Verflechtungen mit der übrigen Lübecker Wirtschaft sollten bestehen bleiben und intensiv gefördert werden, um vorhandene **Wertschöpfungspotentiale** und Synergien auszuschöpfen. Dafür sollen ausreichend **Flächen im „Hinterland“** der Hafengebiete vorgehalten und entwickelt werden.
- Notwendigkeit und Voraussetzung für eine positive Hafenentwicklung ist eine **leistungsfähige Infrastruktur** mit langfristiger Perspektive unter besonderer Berücksichtigung von hafennahen Logistikflächen und den Hinterlandanbindungen einschließlich einer Entwicklungsplanung für die Hafenbahn. Langfristige Perspektiven müssen deshalb schon heute für alle Verkehrsträger mitgedacht werden. (siehe Kapitel 1.10 Verkehr)

Für eine langfristig tragfähige **städtebauliche Entwicklung** im Bereich **Dänischburg / Siems** mit den **Gewerbeflächen und Hafenterminals** längs der Siemser Landstraße und der Seelandstraße ist die Erstellung eines **Masterplans** in Kooperation mit den AnliegerInnen, EigentümerInnen und Betroffenen in der politischen Diskussion, der in einem neuen Hafenentwicklungsplan integriert werden könnte.

Bei der Lösungsfindung sollen auch die EU-Wasserrahmenrichtlinie für den Mündungsbereich der Trave und andere europäische und nationale naturschutzfachliche Richtlinien wie die europäische Vogelschutzrichtlinie (Natura 2000) beachtet und in geeigneter Weise durch einen öffentlichen und moderierten Prozess, die Beteiligung von Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Verbänden und Öffentlichkeit sichergestellt werden.



Hafen und Umwelt

Mit dem Ostseebad Travemünde bestehen Konflikte hinsichtlich der **Lärm- und Luftschadstoffbelastung**. Erweiterungen Richtung Travemünde sind deshalb nicht möglich. Andererseits gehört der Hafen bzw. der Seeschiffverkehr auch zu den Touristenattraktionen in Travemünde.

Lärmkonflikte gibt es an vielen Hafenstandorten insbesondere durch den **Nachtbetrieb** in Travemünde, in Schlutup, am Vorwerker Hafen und auf den Terminals in Siems. Für den Nachtbetrieb am Seelandkai und an den Nachbarterminals wäre die **Wohnnutzung** auf der gegenüberliegenden Herreninsel langfristig aufzugeben. Die Alternative wären aufwendige Umbaumaßnahmen in Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden und mit einer verbleibenden unsicheren Rechtslage. Die Wohnnutzung auf der Herreninsel wurde jedoch durch Bürgerschaftsbeschluss in 2008 zunächst bis 2011 bestätigt und passive Lärmschutzmaßnahmen sollen geprüft werden.

Der Hafen hat frühzeitig ein Konzept zur Vermeidung von Umweltbelastungen entwickelt. Das **Umweltmanagement der LHG** ist seit 2000 nach ISO 14001 zertifiziert. Eine intelligente Steuerung der Ladungsverkehre schließt Leerfahrten weitgehend aus. Eine optimale Hinterlandanbindung ermöglicht die Entscheidung für den ökologisch sinnvollsten Verkehrsträger. Außerdem hat ein Prozess der Flächenoptimierung stattgefunden. Auch hinsichtlich Ver- und Entsorgung werden Umweltstandards eingehalten und Modellprojekte entwickelt. So verfügt der Vorwerker Hafen über einen Landstromanschluss, dadurch verringert sich die Schadstoffbelastung während der Liegezeiten. Eine allgemeine Umsetzung dieses im Rahmen des Interregprojekts „New Hansa“ entwickelten Modells dauert mindestens eine Schiffsgeneration. Damit sie überhaupt umgesetzt wird, wäre eine Ausrüstung anderer Häfen erforderlich.

Die Hafenstädte Lübeck, Bergen, Göteborg, Stockholm und Swinemünde wollen Terminals mit Naturgastankstellen einrichten. Gasschiffe sollen ab 2012 auf der Ostsee verkehren. Lübeck soll als erster Hafen mit dieser neuen Infrastruktur ausgerüstet werden. Als mögliche Standorte werden der Skandinavienkai, der Seelandkai und der Nordlandkai genannt.

9.5 Flughafen Lübeck-Blankensee

Siehe auch Kapitel 1.10 Verkehr

Der **Flughafen Lübeck-Blankensee** ist mit ca. 613.000 Passagieren und ca. 17.480 Flugbewegungen einer der größten Regionalflughäfen Deutschlands, der einzige Verkehrsflughafen Schleswig-Holsteins und somit für die Region von hoher wirtschaftlicher Bedeutung. Der eigentliche Aufschwung des seit 1917 bestehenden Flughafens kam nach der Wende. 1997 wurde das Terminalgebäude gebaut. 2000 nahm Ryanair den Flugbetrieb auf.

Der Flughafen Lübeck-Blankensee gehört zur Infratil Airports Europe Gruppe. Am Flughafen Lübeck werden alle Luftverkehrsarten bedient, d. h. es existieren Linienflugverbindungen, Pauschalflugreisen sowie die allgemeine Luftfahrt (= jeglicher ziviler Luftverkehr mit Ausnahme von Charter- und Linienflügen). Die Zahl der gewerblichen Fluggäste (Einsteigende) hat sich zwischen 1998 und 2007 von ca. 60.520 auf ca. 600.940 gesteigert und macht einen großen Anteil im Linienflugverkehr aus. Dies ist u. a. auf verschiedene Niedrigpreisflieger zurück zu führen. Problematisch ist jedoch die Entwicklung der letzten beiden Jahre zu betrachten: Nach nahezu stetig steigenden Zahlen bis zum Jahr 2005 (Maximum mit ca. 695.770 gewerbliche Fluggäste) nahm die Zahl seit-



her wieder um ca. 14 % ab, in 2009 aber in Abhängigkeit zu den Zieldestinationen mit Zuwächsen von 25 % im 1. Halbjahr,.

Seit einigen Jahren laufen Bestrebungen den **Flughafen Lübeck zu erweitern**. Die Konzentration liegt dabei auf dem Passagierverkehr, von der Beförderung von Luftfracht wird abgesehen. Die erwarteten regionalökonomischen Effekte wurden in einer Studie untersucht (= Planfall) und mit den zu erwartenden Effekten ohne einer Veränderung der Flugbetriebsflächen (= Nullfall) verglichen. Das Ergebnis stellt sich folgendermaßen dar:

Tabelle 8: Prognose der regionalökonomischen Effekte mit/ohne Ausbau des Flughafens Lübeck für das Jahr 2020

| | Planfall | Nullfall |
|--|--------------|-------------|
| Passagiere | 3,25 Mio. | 1,8 Mio. |
| Arbeitsplätze (direkte, indirekte und induzierte) | 3.640 | 1.864 |
| Bruttowertschöpfung (in heutigen Preisen) | 192,3 Mio. € | 98,0 Mio. € |

Quelle: Regionalökonomische Studie Lübeck Airport

Laut der zitierten Studie zum möglichen Ausbau des Flughafens Lübeck sind neben einer rein betriebswirtschaftlich orientierten Rentabilitätssteigerung auch eine Zunahme der (direkt und indirekt) Beschäftigten anzunehmen. Die durch den geplanten Ausbau bestehenden Chancen zur Ansiedlung von flughafennahem Gewerbe sollten genutzt werden. Mit seinem geplanten Ausbau sollen die (direkt und indirekt) Beschäftigten zunehmen und somit deutliche regionalökonomische Effekte induziert werden.

Der **Planfeststellungsbeschluss** zur Erweiterung des Flughafens liegt seit 3. März 2009 vor. Infratil, als derzeitiger Betreiber, hatte Ende 2008 jedoch seinen Ausstieg für den Herbst 2009 angekündigt. Bis dahin muss die Hansestadt klären, ob sie den Flughafen als alleinige Betreiberin übernimmt oder weitere PartnerInnen einbezieht.

9.6 Gewerbeflächenentwicklung, Konversion, Flächenbedarf und Potenziale

Bisherige Gewerbeflächenentwicklung

Lübeck wandelte sich erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts von der reinen Handelsstadt zur neuzeitlichen Industrie- und Handelsstadt. Nach **Statistischem Jahrbuch 2007** sind ca. 900 ha, das entspricht 4,2 %, der Gesamtfläche der Stadt „Industrieflächen“.

Der **Flächennutzungsplan** der Hansestadt von 1992 stellt insgesamt 940 ha gewerblich bzw. industriell genutzte gewerbliche Bauflächen im Bestand dar. Zusätzlich zum Bestand wurden 140 ha gewerbliche Bauflächen dargestellt. Im Bereich Skandinavienkai wurde eine gewerbliche Baufläche für hafennahes Gewerbe vorgesehen.

Der **Landschaftsplan** von 2008 erfasst 176 ha Industrieflächen (entlang der Untertrave zwischen Dänischburg und Herrenwyk und in Schlutup), 685 ha Gewerbegebiete (Roggenhorst, Herrenholz,



Genin, Schlutup, Lübeck-Vorwerk, Teerhofsinsel, Glashüttenweg, Wesloe und Travemünde) sowie 129 ha Hafенflächen (mit Burgtorkai und Ostpreußenkai ohne private Hafенflächen)

Konversion

Die Aufgaben der Konversion ehemaliger **militärischer Standorte** sind weitgehend abgeschlossen. In Lübeck gab es zahlreiche Standorte der Bundeswehr mit Kasernen. Heute sind vor allem ehemalige **Hafen-, Industrie- und Verkehrsflächen** Konversionsaufgaben. Das ehemalige Hochofenwerk Herrenwyk in Kücknitz wurde 1986 gesprengt, der Standort wird heute als Dienstleistungs-, Gewerbe- und Recyclingstandort vermarktet. Aktuell stehen für eine Umstrukturierung zur Disposition:

- **Nördliche Wallhalbinsel** und ehem. Hansahafen, Entwicklung einer innenstadtnahen Mischnutzung, städtebaulicher Wettbewerb sowie Beschluss zur Flächennutzungsplanänderung und Aufstellungsbeschluss 2008, B-Plan im Verfahren (Innenstadt).
- **Ehemaliger Güterbahnhof**, Aufgabe der etablierten gewerblichen Nutzung und Entwicklung einer innenstadtnahen Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten und Grün, städtebauliche Grundkonzeption liegt bis Anfang 2009 vor (St. Lorenz Süd).
- **Ehemaliger Roddenkoppelkai** und **ehemaliger Schlachthof** (2006 stillgelegt); Zusammenhängende schrittweise Entwicklung von einer überwiegend gewerblich / industriellen Nutzung hin zu einer hochwertigen innenstadtnahen Mischnutzung, mittelfristig geplante Neustrukturierung und Etablierung von nicht störenden Nutzungen, Strukturkonzept liegt vor (St. Lorenz Nord).
- **Herreninsel**; z. Zt. Wohnen. Laut Bürgerschaftsbeschluss wird die Wohnnutzung bis auf weiteres dort verbleiben (kurzfristig kündbare Mietverträge). Passive Schallschutzmaßnahmen wurden zur Auflage gemacht. Wegen des Konflikts zwischen Hafенbetrieb und Wohnen sollte auf lange Sicht eine sozialverträgliche Umsiedlung der Bewohner diskutiert werden. Die Fläche wäre als Erweiterungsfläche für hafennahe Gewerbe geeignet.
- Der Standort des **ehemaligen Kraftwerks** von Preußenelektra in Siems und westlich davon liegende Flächen (im Eigentum der E.on), die mit direkter Wasserlage für hafennahe Nutzungen geeignet sind. Ein Bebauungsplan für eine zukünftige industrielle Nutzung ist im Verfahren.(Kücknitz).
- Die Flächen der **ehemaligen Rüstungsproduktion in Schlutup** sind im Flächennutzungsplan großräumig als gewerbliche Bauflächen dargestellt, jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Es handelt sich zum Teil um verschiedene in den Wald eingestreute Einzellagen. Die Gebäude werden zum Teil noch genutzt, sind aber auch teilweise Industriebrachen. Die Bodenflächen gelten als kampfmittelbelastet.

Zukünftiger Flächenbedarf

Die Wirtschaftsförderung nennt folgende Bedarfe, Anforderungen und Rahmenbedingungen:

Gebraucht werden schätzungsweise 90 - 100 ha Flächenreserve. Davon möglichst große zusammenhängende Flächen (Mindestgröße 7 ha zu marktfähigen Preisen, die z. Zt. nicht beziffert werden können). Es fehlen vor allem Flächen für **hafennahe Dienstleistungen** und für **produzieren-**



de Gewerbebetriebe. Es muss geprüft werden, inwieweit diese Flächen noch auf Lübecker Stadtgebiet zur Verfügung gestellt werden können, oder wo ggf. auf interkommunale Zusammenarbeit in Form von gemeinsamen Gewerbegebieten in den im ERL festgelegten Suchräumen im Bereich der A20 zurückgegriffen werden sollte.

Grundsätzlich sollte die Gewerbeflächenentwicklung aus Gründen der Nachhaltigkeit **entlang der überregionalen Verkehrswege** erfolgen.

- Entlang der **A1 sind kaum noch Flächen** vorhanden, das Gebiet Roggenhorst ist nahezu ausgelastet. Die Gewerbegebiete in Lübeck stehen in harter Konkurrenz zu Gebieten in Mecklenburg Vorpommern, da diese meist günstiger sind und auch noch von der EU-Strukturförderung profitieren.
- Der größte **Schwerpunkt** zur Flächenentwicklung wird im Süden der Stadt entlang der **A20** (Wismar – Rostock – Polen) untersucht. Im Landschaftsplan wurde hier ein Suchraum für Vorhaben u. a. zur Gewerbeentwicklung definiert.
- Der Flughafen bietet Chancen für **flughafennahes Gewerbe**. Das angegliederte Gewerbegebiet „Airport Business Park“ ist in der Entwicklung und hat noch Wachstumspotenziale bis 2009/10. Danach muss über eine Erweiterung ggf. im Norden des Flughafens nachgedacht werden.

Derzeitiges Gewerbeflächenangebot

Lübeck verfügt – auch im Vergleich zu anderen Oberzentren in Norddeutschland – über ein **differenziertes und attraktives Gewerbe- und Industrieflächenangebot** wenngleich die insgesamt zur Verfügung stehende Fläche angesichts der Größe der Stadt und der zentralen Bedeutung des flächenintensiven Logistikbereiches als vergleichsweise knapp einzustufen ist. Alle derzeit in der Vermarktung befindlichen Gewerbegebiete liegen unmittelbar an bzw. in Autobahnnähe. Für einige steht zudem ein direkter Wasserstraßen- und Schienenanschluss zur Verfügung. Viele der Flächen befinden sich im Eigentum der Hansestadt.

In der Summe stehen **ca. 50 ha Gewerbe- und Industrieflächen** zur Verfügung. Nicht eingerechnet sind darin 23 ha Gewerbebrachen in den Gewerbealtstandorten (siehe Brachenerhebung). Die Hansestadt Lübeck hält ein Portfolio von 90 – 100 ha Gewerbe- und Industrieflächen, die für eine Vermarktung zur Verfügung stehen müssen, für erforderlich. Große, zusammenhängende Flächen (größer als 7 ha), die zur Ansiedlung von z.B. Logistikunternehmen geeignet sind, fehlen fast vollständig.

Die Erweiterung bestehender Gewerbegebiete ist ein wichtiges Entwicklungsziel.

Der Bereich Stadtplanung hat 2007 durch eine **Brachflächenerhebung** auf 13 Gewerbealtstandorten (Genin (Geniner Straße / Malmöstraße / Genin Süd), Herrenholz / Padelügge, Rapsacker, Ziegelstraße (Neuhof), Bei der Lohmühle, Roddenkoppel, Teerhofinsel / Warthestraße, Guerickestraße, Glashüttenweg, Gleisdreieck, Schlutup – Fabrikstraße, Dänischburg / Siems und Herrenwyk) Potenzialflächen⁴³ von ca. 20 ha⁴⁴ ermittelt. Diese sind jedoch überwiegend nicht im Eigentum

⁴³ ungenutzte und gleichzeitig unbebaute Flächen

⁴⁴ ohne ca. 10,5 ha Erweiterungsfläche der Fa. Dräger



der Hansestadt Lübeck. Bei einem Teil der Flächen handelt es sich um Bevorratungsflächen bereits ansässiger Unternehmen. Es sind überwiegend Streulagen; zusammenhängende Flächenreserven von über 7 ha finden sich lediglich in den Bereichen Geniner Straße / Genin Süd und Herrenholz – Padelügge.

In verschiedenen Gebieten gibt es **planungsrechtliche Vorgaben** (z. B. Ausschluss von Einzelhandel oder Beschränkung auf technologie-orientiertes Gewerbe), die eine Entwicklung steuern, sowie **Restriktionen** (Altlasten, Sukzessionsflächen), die eine Entwicklung erschweren. Im Einzelfall muss zwischen den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten und städtebaulichen Bedenken abgewogen werden. Die Entwicklung **interkommunaler Gewerbegebiete** soll – wo wirtschaftlich sinnvoll und von den beteiligten Kommunen gewollt – weiter verfolgt werden.

Entsprechend bestehen folgende Möglichkeiten für die Flächenentwicklung in Lübeck:

- Neuerschließung von **Flächen auf der „grünen Wiese“** innerhalb des Stadtgebietes: Ist mit Kauf bzw. Flächentausch von Grundstücken verbunden. Zudem sind Maßnahmen zur Erschließung erforderlich.
- Entwicklung von **interkommunalen Gewerbegebieten**: Es hat bereits verschiedene Gespräche mit Umlandgemeinden gegeben. Diese Gespräche sollten weiter geführt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Entwicklung von interkommunalen Gewerbegebieten von allen beteiligten Kommunen gewünscht wird.
- (Re)Aktivierung von derzeit **un- oder untergenutzten Flächen** im Besitz der Hansestadt bzw. im Fremdbesitz, von Umstrukturierungsflächen oder von bislang ungenutzten Flächenreserven der FNP Kulisse: Ehemalige Industrie- und Hafengebiete oder auch unentwickelter Fremdbesitz. Teilweise sind die Flächen stark Altlasten behaftet oder durch naturräumliche Sukzession geprägt.

Bei der Reaktivierung von un- oder untergenutzten Flächen können sich im Einzelfall Erschließungskosten und Ausgleichsforderungen reduzieren.

Die Bereitstellung von ausreichenden, qualitativ hochwertigen, preisgünstigen und marktgängigen Flächen gehört im Ansiedlungs- und Standortwettbewerb mit zu den entscheidenden Wirtschaftsförderinstrumenten von Städten und Regionen. Deshalb muss die Stadt Sorge tragen, dass eine nachfragegerechte **Gewerbeflächenvorsorge** betrieben wird.

Gespräche in dieser Richtung zwischen den Fachbereichen der Verwaltung, der Wirtschaftsförderung und dem Hafen haben u. a. im Rahmen der Erarbeitung des ISEK stattgefunden. Ergebnis dieser Diskussionen ist die Karte „Suchräume für die zukünftige Flächenentwicklung“. Sie stellt mögliche Flächen dar, die für die Reaktivierung bzw. Umnutzung von Gewerbe- und Hafenflächen in Frage kommen sowie Suchräume für die Neuerschließung von Gewerbeflächen, die Freiraumentwicklung und die Weiterentwicklung von Schutzgebieten (Eignungsgebiete für Natur- und Landschaftsschutzgebiete) sowie für die Nutzung regenerativer Energien, die gegenwärtig in der Diskussion sind. Zudem gibt sie an, in welchen Bereichen es nach dem derzeitigen Stand der Diskussion zu Nutzungskonflikten kommen kann, die im Weiteren zu lösen sind. Sie bildet damit eine Grundlage für die Erarbeitung einer Entwicklungskonzeption für eine zukunftsfähige Flächenentwicklung der Hansestadt Lübeck, deren Bestandteil eine Bedarfsermittlung für zukünftige Gewer-



begebiete sowie eine Strategien zur Aktivierung von Flächenreserven innerhalb des Bestands in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern und der Wirtschaft sein sollte.

9.7 Einzelhandel

Vom Standort Lübeck aus lassen sich, in einem Radius von 100 km, ca. **3,5 Mill. Menschen erreichen**. Die Entfernung nach Hamburg beträgt ca. 60 km, die in die benachbarten Kreisstädte Ratzeburg, Bad Oldesloe, Segeberg, Eutin und Grevesmühlen ca. 25 – 40 km.

Lübeck verfügt über ein im gesamtdeutschen Vergleich **unterdurchschnittliches Kaufkraftniveau**. So gibt die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) den aktuellen Kaufkraftkoeffizienten für Lübeck mit 97,5 an, d. h. das Kaufkraftniveau liegt um 2,5 % unterhalb des Bundesdurchschnitts (100,0). Die **Einzelhandelszentralität** wird für Lübeck mit 142,6 angegeben, womit Lübeck diesbezüglich im Vergleich der regionalen Oberzentren mit an der Spitze liegt (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: Kaufkraft- und Zentralitätskennziffern der Hansestadt Lübeck im interkommunalen Vergleich

| Oberzentrum | EinwohnerInnen | Kaufkraftkennziffer | Zentralitätskennziffer |
|-------------|----------------|---------------------|------------------------|
| Hamburg | 1.741.000 | 106,5 | 115,0 |
| Kiel | 237.000 | 99,6 | 140,8 |
| Lübeck | 214.000 | 97,5 | 142,6 |
| Rostock | 200.000 | 88,2 | 107,8 |
| Schwerin | 96.000 | 90,2 | 126,7 |

Quelle: Gesellschaft für Konsumforschung, Stand 2008; Statistische Landesämter, Stand 31.12.2007

Die Hansestadt steht im **interkommunalen Wettbewerb** mit den umliegenden starken Mittel- und Oberzentren. Für eine bessere regionale Abstimmung zur Weiterentwicklung der Angebote wurde ein regionales Einzelhandelsforum ins Leben gerufen (siehe Kapitel 1.1 Lübeck in der Region und überregionale Vernetzung). Das Kundenpotenzial des Oberzentrums Lübeck wird auf rund 640.000 Personen geschätzt mit einem Wachstum auf 645.000 bis 2015. Potenziale für den Lübecker Einzelhandel ergeben sich aus den starken **Verflechtungsbeziehungen mit dem Umland**, aus einem bedeutenden **touristischen Potenzial**, dem **Transitverkehr** nach Skandinavien sowie den **Bildungsstandorten** insbesondere der Hochschulen und der Berufs bildenden Schulen. Positive Impulse werden insbesondere in der wachsenden touristischen Bedeutung der Hansestadt gesehen.

Einzelhandelsentwicklungskonzept

Ziel der Einzelhandelsentwicklung ist es gemäß Einzelhandelsentwicklungskonzept, welches 2004 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, bei zukünftigen Einzelhandelsvorhaben die **Innenstadt** mit dem Ziel einer ausgewogenen Angebots- und Flächenstruktur sowie einer Steigerung der Zentralitätskennziffer zu **stärken**. Dabei soll Vorsorge gegen einen weiteren Kaufkraftabfluss insbesondere nach Hamburg getroffen werden. Die Fortschreibung der Grundlagenuntersuchung zum Ein-



zelhandelsentwicklungskonzeptes (Lademann & Partner, 2007) liegt vor und hält als langfristiges quantitatives Entwicklungsziel 120.000 bis 130.000 m² Verkaufsfläche für die Innenstadt zur Wahrnehmung der oberzentralen Funktion für erforderlich. Die am 28.05.2009 von der Bürgerschaft festgelegten Vorgaben dazu lauten:

- Bei der zukünftigen Entwicklung des Einzelhandels in der Hansestadt Lübeck wird bei künftigen Vorhaben die Innenstadtentwicklung favorisiert.
- Die Einzelhandelsentwicklung in der Innenstadt mit dem Ziel einer ausgewogenen
- Angebots- und Flächenstruktur (Verbesserung von Citydichte und Cityanteil) sowie der Steigerung der Zentralitätskennziffer wird durch die Hansestadt Lübeck gezielt gesteuert.
- Außerhalb der Innenstadt wird zentrenrelevanter Einzelhandel zur Stärkung bzw.
- Komplettierung vorhandener Stadtteilzentren zugelassen.
- Neue Entwicklungen großflächigen Einzelhandels an peripheren Standorten sowie Ausweitungen an vorhandenen Standorten sind im besonders begründeten Einzelfall unter Einbeziehung des Bau- und Wirtschaftsausschusses zu prüfen. Die Entscheidung darüber trifft die Bürgerschaft im dafür notwendigen Bebauungsplanverfahren. Das Einzelhandelsentwicklungskonzept darf nicht in Frage gestellt werden.

Zentren- und Nahversorgungskonzept

In der Fortführung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes wird momentan die zukünftige **Zentrenstruktur** festgelegt. Ein **Zentren- und Nahversorgungskonzept** soll in 2009 das Hauptzentrum und die Stadtteil- und Nahversorgungszentren (zentrale Versorgungsbereiche) abgrenzen. Die zentrenrelevanten Sortimente werden für Lübeck festgelegt. Ziel ist die Stärkung und Sicherung der Zentren und die Darstellung von Entwicklungspotenzialen. Eine **Hierarchisierung** der **Zentrenstruktur** geht von folgenden vier Kategorien aus (Entwurfstatus):

- Hauptzentrum
- Stadtteilzentren
- Nahversorgungszentren
- und Sonderstandorten.

Das Zentren- und Nahversorgungskonzept ist im Sommer 2009 noch in der Bearbeitung und Diskussion. Der momentane Stand wurde, vorbehaltlich der kommenden Regelungen, übernommen. Mit Beschluss des Zentren- und Nahversorgungskonzeptes durch die Bürgerschaft wird dieses Entscheidungsgrundlage im Bauplanungs- und Baugenehmigungsverfahren. Das ISEK, als informelle Planungsgrundlage und Prozess, wird entsprechend angepasst.

Die Standorte sind, wie sie für die vier Hierarchiestufen klassifiziert wurden, in der Karte Infrastruktur und Versorgung verortet und mit den sonstigen zentrenrelevanten Standorten der sozialen, gesundheits- und bildungsbezogenen Infrastruktur überlagert. Aus dieser Überlagerung ergeben sich „**Stadtteilmitten**“, **meist in Überlagerung mit Stadtteilzentren**. Sie übernehmen eine zentrale Versorgungs- und Identifikationsfunktion für den jeweiligen Stadtteil, den es an vielen Orten gilt zu stärken bzw. auszubauen. Dafür ist eine integrierte Betrachtung der Standorte über ihre Einzelhandelsversorgungsfunktion hinaus erforderlich (z.B. in Form einer integrierten Stadtteil- / Rah-



menplanung). Auch die Nahversorgungszentren bilden für die Menschen vor Ort wichtige Quartierstreffpunkte. Diese Funktion gilt es u.a. durch Maßnahmen im öffentlichen Raum zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu stärken.

Zur Einordnung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren wird derzeit in Teilen noch diskutiert (siehe *kursive Schreibweise*). Hier die vorläufige Übersicht der Zentren mit Anmerkungen zur Stadtteilmittenentwicklung:

Hauptzentrum:

- Innenstadt: **Altstadt**

Stadtteilzentren:

- St. Jürgen - **Wirth-Center / Ratzeburger Allee**: An der Ratzeburger Allee werden wesentliche Versorgungsfunktionen für den Stadtteil St. Jürgen erbracht. Neben Discountern (Lidl, Norma) sind Vollversorger (Neukauf Breda) sowie kleinere Flächen ansässig. Im Standortumfeld befinden sich mehrere großflächige Fachmarktbetriebe (Bauhaus, Staples) und gesundheitsbezogene Infrastruktur (Klinik, Ärztehäuser). Der Standort ist derzeit noch nicht besonders stark mit dem Umfeld verknüpft. Die Anbindung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie die Aufenthaltsqualität an sich sollten verbessert werden, da der Standort inzwischen auch als Treffpunkt genutzt wird.
- St. Jürgen - **Hochschulstadtteil / Mönkhof Karree**: Im noch wachsenden Hochschulstadtteil befindet sich das neu errichtete Einkaufszentrum Mönkhof Karree mit real, ProMarkt und rund 20 ergänzenden Handels- und Dienstleistungsnutzungen. Im weiteren Umfeld befinden sich ein medizinisches Gesundheitszentrum (Ärztelhaus), eine Ladenzeile an der Paul-Ehrlich-Straße sowie Aldi. Weitere Infrastruktureinrichtungen (Schule, Kita) sind bereits dort und werden ggf. bei einem Ausbau noch folgen.
- Moisling - **Moisling-Ost / August-Bebel-Straße**: Der Standort überlagert sich mit einem Stadtteilbüro, zwei Schulen und weiteren Infrastruktureinrichtungen.
- St. Lorenz-Nord - **(östliche) Ziegelstraße**: Hier befinden sich ein Neukauf und Discounter sowie kleinteiliger Einzelhandel und verschiedene Dienstleistungen in einer Ladenzeile entlang der Fackenburger Allee. Eine weitere große Ansiedlung mit Vollsortiment- und Discountmarkt befindet sich in Vorbereitung. Daneben befinden sich in der unmittelbaren Umgebung ein Stadtteil- und ein Nachbarschaftsbüro, eine Schule, mehrere Kitas und Jugendeinrichtungen. Auch die Stadtverwaltung hat hier einen Standort.
- St. Gertrud - **Marli / Kaufhof / Kantstraße**: Hier befindet sich ein integriertes Stadtteilzentrum mit Ladenzeile, größeren Magnetbetrieben (Aldi, Cloppenburg) sowie kleinteiligem Handel. Als Stadtteilmitte wird es zu Fuß, per Bus und Rad wahrgenommen. Im Umfeld des sog. „Kaufhof-Standortes“ entstehen neue Wohnungen, ein öffentlicher Platz ist im 1. Bauabschnitt fertig und auch ein Stadtteil- und Nachbarschaftsbüro sind in unmittelbarer Umgebung ansässig.



- **Buntekuh - Buntekuh Zentrum / Einkaufszentrum Buntekuh:** Im Einkaufszentrum Buntekuh befinden sich verschiedene Einzelhandelseinrichtungen. Angrenzend zum Einkaufszentrum liegt ein Ärztehaus sowie eine Schule.
- **Schlutup - Schlutup Mitte:** In der Stadtteilmitte sind verschiedene soziale Einrichtungen, Dienstleistungsangebote sowie Einzelhandelsbetriebe vorhanden.
- **Kücknitz - Kücknitz Zentrum / Kücknitzer Hauptstraße:** Entlang der Kücknitzer Hauptstraße als „Mitte“ des Stadtteils (mit Kirche, Markplatz, Stadtteilbüro und Beratungsstelle sowie mehreren Schulen) befindet sich ein straßenbegleitendes integriertes Stadtteilzentrum, in dem neben kleinteiligem Handel auch Rewe, Cloppenburg, Sky, Lidl und Aldi integriert sind. In mittelbarer Nachbarschaft befinden sich im Gewerbegebiet Herrenwyk die Firmen Famila und Aldi (Sonderstandort).
- **St. Lorenz-Süd – Hansering:** Der Standort ist in der Vergangenheit durch Städtebaufördermittel im Rahmen der Sozialen Stadt zur Stärkung der Stadtteilmitte (Läden, Dienstleistung, Treffpunkt) gefördert worden und zeichnet sich durch eine aktive HändlerInnenschaft aus, die auch weiterhin unterstützt werden sollte.
- **Travemünde - Travemünde Zentrum:** Am alten Ortskern (mit Schule, Gesellschaftshaus, Jugendtreff, Kirche) nahe dem Bahnhof und entlang der Promenade an der Trave finden sich kleinteilige Läden, ein Stadtteilbüro, DienstleisterInnen und Gastronomie mit touristischem Schwerpunkt.

Nahversorgungszentren:

- **St. Jürgen - Mönkhofer Weg und**
- **St. Jürgen – Helmholtzstraße:** bilden mit Discountern und Supermärkten und wenigen DienstleisterInnen die Nahversorgung für den Norden von St. Jürgen.
- **Moisling - Moisling-West:** Der Standort hat zwei Ärztehäuser sowie verschiedene Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote.
- **St. Lorenz-Süd - Moislingerallee / Töpferweg:** Der Standort übernimmt mit zwei großen Nahversorgungsbetrieben eine wichtige Versorgungsfunktion für St. Lorenz-Süd.
- **St. Lorenz-Nord - Memelstraße / Vorwerker Straße:** Dient der Nahversorgung für den Bereich Vorwerk.
- **St. Gertrud - Heiligen-Geist-Kamp:** Dient der Nahversorgung im Bezirk Burgtor / Stadtpark und Marli West.
- **St. Gertrud - Brandenbaumer Landstraße:** Dient der Nahversorgung vom Bezirk Eichholz und ist momentan im Bau mit dem Wunsch nach einem Markt und Platz zum Verweilen (Seerosenteich)
- **St. Gertrud - Forsterweg:** Dient der Nahversorgung vom Bezirk Karlshof. Mit dem geplanten Umzug des ansässigen Vollsortimenters ist der Erhalt des Nahversorgungsstandortes zu prüfen.
- **Kücknitz – „Roter Hahn“:** Bislang ist der vorhandene Ladenbesatz in Umfang und Qualität noch nicht als ausreichend als Nahversorgungszentrum. Für den Bereich Roter Hahn ist insgesamt zu klären, wie dieser Wohnstandort in Zukunft weiter zu entwickeln und zu stabi-



lisieren ist (Konzept Stadtumbau). Im Zuge geplanter Modernisierung / Neubaumaßnahmen wäre mit potenziellen Investoren (z.B. der Wohnungsbaugesellschaft Trave) zu klären, inwieweit eine Vergrößerung der Einzelhandelsfläche zu realisieren ist.

- Travemünde - **Gneversdorfer Weg**: Die Nahversorgung in Travemünde findet vorrangig unmittelbar am Ortsausgang an der B 75 statt: Penny, Lidl u. a. werden durch Fachmärkte (Takko) ergänzt.
- Travemünde – **Nordmeerstraße**: wird als eigener Standort gesehen, da er von der Nordmeerstraße direkt vom Wohngebiet erschlossen ist.

Sonderstandorte

- *St. Jürgen* - **Berliner Straße**:
- *St. Jürgen* - **Baltische Allee (Dodenhof)**: Bislang noch nicht realisiert, sondern nur planungsrechtlich für einen Möbelmarkt mit erweitertem Sortiment gesichert.
- Buntekuh - **Plaza (Herrenholz: Paddelügger Weg / Ziegelstraße)**
- Buntekuh - **Citti / Herrenholz**
- Buntekuh - **Lohgerberstraße / Schwertfegerstraße**
- *St. Lorenz-Süd* – **Hauptbahnhof**:
- *St. Lorenz-Nord* - **Schwartauer Landstraße**: Hier befindet sich ein großflächiger Familienmarkt im Standortverbund mit einem Lidl. An diesem, vor allem verkehrsorientierten Standort, werden auch Versorgungsfunktionen für die nördlich der Altstadt liegenden Wohngebiete bis nach Schwartau übernommen. Im Umfeld der Triftstraße befinden sich weitere Versorger.
- *St. Lorenz-Nord* - **Bei der Lohmühle**: Der durch mehrere größere Fachmärkte des aperiodischen Bedarfs geprägte (Klatt, Bauhaus, Max Bahr, Wohnen & Sparen,...), an der Autobahnauffahrt / Nordtangente gelegene, verkehrsorientierte Standort, weist mit Edeka Neukauf auch Versorgungsfunktion für die umliegenden Stadtgebiete auf.
- *St. Lorenz-Nord* - **(westliche) Ziegelstraße** (Hausnr. 105 – 119) – mehrere Supermärkte und Discounter liegen verkehrsorientiert zu den oben genannten Autobahnstandorten. Sie übernehmen auch Versorgungsfunktion für die anliegenden Wohnstandorte.
- *St. Gertrud* - **Wesloer Straße**: Die östlichen Stadtbereiche Marli / Brandenbaum, Schlutup und das Umland werden teilweise durch diesen verkehrsorientierten Standortbereich Gleisdreieck / Wesloer Landstraße versorgt. Hier befindet sich ein neu renovierter Familienstandort mit Apotheke, Café sowie anderen Angeboten (Deichmann/Takko). Im benachbarten Gewerbegebiet sind u. a. die Firmen Aldi, Plus aber auch aperiodische Anbieter (Scambo Einrichtungshaus, Futternapf) ansässig.
- Kücknitz – **Hochofen**: Gewerbegebietslage der Firmen Famila und Aldi nur mit mittelbarer Nähe zur Mitte Kücknitz.
- Kücknitz - **Dänischburg (Villeroy und Boch)**: bisher noch nicht entsprechend der gesicherten Planungen als Sonderstandort entwickelt.

Standort- und Flächenverteilung



Die Angebotssituation im Lübecker Einzelhandel wird, wie bei größeren Oberzentren üblich, durch das beschriebene abgestufte Netz der Einzelhandelszentren sowie Einzelstandorte bestimmt. Die Hansestadt verfügt über ca. 1.350 Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 431.000 m² (Lademann & Partner, 2007). Hiervon entfallen:⁴⁵

- ca. 96.000 m² VK (22 %) auf die Innenstadt
- ca. 56.000 m² VK (13 %) auf die Nebenzentren
- ca. 64.000 m² VK (15 %) auf Wohngebiete / Streulagen
- ca. 215.000 m² VK (50 %) auf periphere Standorte

Der **Flächenzuwachs** zwischen 2003 und 2007 von insgesamt 68.000 m², fand hauptsächlich an peripheren Fachmarktstandorten statt (Lohmühle und Herrenholz). Die Innenstadt hat gegenüber 2003 rund 5.000 m² VK verloren. Die **Nettverkaufsfläche** pro EinwohnerInnen insgesamt liegt 8% unter dem bundesdeutschen Durchschnitt und der Anteil der Innenstadt an der gesamten Verkaufsfläche ist für ein Oberzentrum mit 22 % sehr gering.

Die **Innenstadt** wird durch das mittelalterliche Ensemble des Weltkulturerbes geprägt, das einen stimmungsvollen Rahmen für den dort ansässigen, überwiegend durch textile und weitere innenstadtrelevante Sortimente geprägten Handel, darstellt.

Dennoch sind für die Situation des Handels in Lübeck v. a. die **dezentralen Standorte** bestimmend. Hier ist in erster Linie das Gewerbegebiet Herrenholz mit dem Citti-Einkaufszentrum, Plaza-SB-Warenhaus und weiteren Fachmärkten **mit innenstadtrelevanten Angeboten** an der Autobahnabfahrt Lübeck-Moisling anzuführen, welches direkt in das Gewerbegebiet Schwertfegerstraße (u. a. mit mehreren Möbelmärkten, Bau- und Heimwerkermärkten) übergeht. Beide Gebiete weisen eine starke **übergemeindliche Ausstrahlungskraft** auf. Der veraltete Plaza-Standort wurde durch ein umfangreiches Restrukturierungsprogramm wieder zeitgemäß gestaltet.

Gesamtstädtische Ausstrahlung bzw. **teilstädtische Bedeutung**, auch aufgrund ihrer hohen Flächenanteile an der Gesamtverkaufsfläche, kommt den Gebieten Geniner Straße (ca. 20.000 m²), Ratzeburger Allee (ca. 25.000 m²), Am Gleisdreieck (ca. 17.000 m²) und Bei der Lohmühle (ca. 35.000 m²) zu.⁴⁶

Gesamtbewertung des Einzelhandelsplatzes und Handlungsempfehlungen

Bezug nehmend auf die beschriebene Ausgangslage sind für die einzelnen Standortkategorien derzeit folgende Aussagen möglich:

- Das **Hauptzentrum** ist trotz des städtebaulichen Rahmens des Weltkulturerbes im bundesweiten Vergleich einzelhandelsbezogen als durchschnittlich zu bewerten. Innovative Handelskonzepte oder eine Agglomeration besonders hochwertiger Anbieter konnten in der Innenstadt nicht festgestellt werden. Positiv wird jedoch die Situation in einigen Nebenstraßen,

⁴⁵ Die Zentrenstruktur von Lübeck wird derzeit überarbeitet (siehe Kapitel Zentren- und Nahversorgungskonzept). Die zukünftige Zentrenstruktur wird von der bisherigen Zentren- und Standortgliederung abweichen. Die angebenen Zahlen sind daher nicht übertragbar.

⁴⁶ Sortimentsschwerpunkte siehe Zentrenkonzept.



wie z.B. Huxstraße / Fleischhauerstraße mit einer Mischung aus attraktiven Einzelhandels- und Gastronomieangeboten bewertet. Großräumlich ist die Innenstadt gut zu erreichen. Parkplätze werden in hoher Zahl angeboten. Neben der Vielfalt und der Atmosphäre spielen für Besucher kurze Wege bzw. eine Übersichtlichkeit bei der fußläufigen Erreichbarkeit eine wichtige Rolle. Mit einem modernen Leitsystem entlang attraktiver Wege kann dem Empfinden der Weitläufigkeit der Innenstadt entgegen gewirkt werden. An der Aufenthaltsqualität und der weiteren Verbesserung der Einkaufsatmosphäre in der Innenstadt wird gearbeitet. Die Initiative „Mitten in Lübeck“ macht hierfür Vorschläge. Erstes konkretes Projekt ist die Achse Schranggen-Klingberg. Es besteht Planungsbedarf für weitere Straßenzüge

- Bei **dezentralen Sonderstandorten** weist die Stadt ein erhebliches Angebot auf, wobei festzuhalten ist, dass einige vorhandene Einkaufszentrums- und Fachmarktkonzepte nicht mehr zeitgemäß sind und Anpassungsbedarf aufweisen. Fallweise (z.B. Plaza SB-Warenhaus im Umfeld des Citti-Parks) ist hier auch schon reagiert worden. Unter Branchengesichtspunkten ist festzuhalten:
 - ein großflächiges, attraktives Möbelhaus größer als 20.000 VKF fehlt derzeit in Lübeck, die bestehenden mittelflächigen Möbelerbieter weisen vielfach Strukturprobleme auf. Seit Jahren ist im Gewerbegebiet Genin ein Möbelhaus geplant, bislang konnte dies nicht realisiert werden.
 - die Bau- und Heimwerkmarktkonzepte sind teilweise nicht zeitgemäß
 - der sonstige Fachmarktbesatz kann als noch zeitgemäß klassifiziert werden.
- Für die **Stadtteilzentren** ergibt sich ein erheblicher Handlungsbedarf. Dies betrifft u. a.
 - den bauleitplanerischen Schutz der Stadtteilzentren vor dezentralen Entwicklungen im Umfeld auf der Grundlage eines Zentrenkonzeptes,
 - die Gestaltung des städtebaulichen Umfelds unter Einbeziehung der sonstigen Versorgungsfunktionen im Stadtteil und die Aufwertung des öffentlichen Raums (vgl. Beispiel Stadtteilzentrum Marli),
 - die räumliche und funktionale Verknüpfung der einzelnen Bestandteile der Stadtteilzentren (Einkauf, Dienstleistungen, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen, soziale bzw. stadtteilbezogene Infrastruktur). Die Ansiedlung von Magnetbetrieben in den Stadtteilen und die Verknüpfung von Handel und Gastronomie können zudem dazu beitragen, die Stadtteilzentren als Treff- und Einkaufsorte im Stadtteil zu beleben. Für Nahversorgungsbereiche gilt, wenn auch in kleinerem Maßstab, dieselbe Qualifizierung als Einkaufs- und Treffpunkt der anliegenden Wohnorte.

Für eine ausgewogene regionale Einzelhandelsstruktur und zu Stärkung der oberzentralen Funktion ist eine Abstimmung mit den Nachbargemeinden im Regionalen Einzelhandelsforum weiter zu verfolgen.

9.8 Tourismus

Highlight der Stadt Lübeck ist das UNESCO Weltkulturerbe Altstadt. Ein breites kulturelles Angebot von Theatern und Museen, häufig in denkmalgeschützten Altstadtgebäuden, ist für die Altstadt als Tourismusmagnet ebenso von Bedeutung wie die Festivals und die Aufenthaltsqualität, die Einkaufsatmosphäre und das Einzelhandelsangebot. Weltbekanntes Ziel ist die Lübecker Marzipan-



manufaktur, aber auch der Freizeit- und Erholungstourismus spielt zunehmend eine Rolle. Demensprechend bietet Lübeck einer Vielzahl an Zielgruppen ein differenziertes Angebot.

Mit „**Lübeckkongress**“ (siehe unten) möchte man die Rolle als führende Kongressstadt in Schleswig-Holstein weiter ausbauen und auf dem nationalen und internationalen Markt stärker präsent sein.

Das **Ostseebad Travemünde** ist demgegenüber stärker auf den Sport- und Freizeitbereich ausgerichtet. Sonne, Strand, Segeln, „Travemünder Woche“ und Kasino ziehen Reisende und Wochenendausflügler an. Neue Hotelkonzepte und attraktive Ferienhausangebote auf dem Priwall haben zu einer deutlichen Steigerung der Übernachtungszahlen geführt.

Die Hansestadt Lübeck als Kulturstadt des Nordens und das Osteseehheilbad Travemünde gehören zu den wichtigsten touristischen Zielen Norddeutschlands. Die dynamische Entwicklung während der letzten Jahre kann u. a. mit Hilfe der **wesentlichen Indikatoren**: Ankünfte, Übernachtungen, Bettenzahl, Bettenauslastung und durchschnittliche Aufenthaltsdauer, aufgezeigt werden. Während der letzten 10 Jahre haben sich in der Hansestadt die Zahl der Ankünfte um 43,5 % und die der Übernachtungen um 40 % deutlich gesteigert. Mit dem Anstieg der Ankünfte und Übernachtungen ging auch eine Erhöhung der Bettenzahl um 30 % einher.

Die wichtigsten **Herkunftsländer** im Tourismusaufkommen Lübecks (inkl. Travemünde) sind – neben Deutschland (ca. 367.640 Ankünfte) – Schweden (ca. 60.970 Ankünfte), Dänemark (ca. 18.180 Ankünfte), gefolgt von Norwegen (ca. 9.570 Ankünfte), Italien (ca. 9.270 Ankünfte), Großbritannien / Nordirland (ca. 7.860 Ankünfte) und Finnland (ca. 6.900 Ankünfte). Demnach dominieren nordeuropäische Länder im ausländischen BesucherInnenaufkommen. Die Zahlen für Italien und Großbritannien weisen auf die Bedeutung des Flughafens für den Tourismus hin.

Die Zuwächse in den wichtigsten touristischen **Kennzahlen** sind insbesondere im Vergleich mit den entsprechenden Werten des Landes Schleswig-Holstein als bemerkenswert zu bezeichnen. Zwar nahm die Zahl der Ankünfte in Schleswig-Holstein ebenfalls zu, lag mit einem Wert von ca. 18 % aber deutlich unter dem Anstieg in Lübeck. Die **Übernachtungen** sowie die Zahl der Betten blieben jedoch stabil bzw. ist sogar leicht gesunken (Übernachtungen: - 1,9 %, Betten: - 0,1 %).

Lübeck zeigt eine gleich bleibend **hohe Dynamik** in der Tourismuswirtschaft. Lediglich die Hansestadt Rostock kann durchgehend höhere Steigerungsraten als Lübeck aufweisen.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer blieb in Lübeck während der letzten 10 Jahre stabil und liegt unverändert bei 2,1 Tagen. In Schleswig-Holstein nahm sie von 5,1 Tagen auf 4,3 Tage ab, in Rostock blieb sie ebenfalls unverändert (2,6 Tage). Der Städtetourismus von Lübeck und Rostock ist stark von Kurzreisen geprägt.

Insbesondere der Tagestourismus und zwar sowohl der Tagesausflüge als auch der Geschäftsreisen sowie die vergleichsweise hohe Anzahl ausländischer Gäste ist bemerkenswert. Laut einer Studie des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institutes für Fremdenverkehr (dwif) zum **Tagestourismus in Lübeck** konnte die Hansestadt im Jahr 2004 insgesamt ca. 13 Mio. Tagesausflüge und ca. 2,3 Mio. Tagesgeschäftsreisen verzeichnen. Im Tagestourismus der Hansestadt Lübeck konnte 2004 ein direkter Umsatz von rund 380 Mio. € generiert werden. Die nachgeordneten Effekte im Einzelhandel und Dienstleistungssektor werden auf weitere 200 Mio. Euro geschätzt. Diese Zahlen unterstreichen die außerordentlich hohe wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus.



„Lübeckkongress“, ein seit 2005 bestehender Zusammenschluss von LeistungsanbieterInnen/-trägerInnen im **Kongress- und Tagungsbereich**, verfolgt zusammen mit der Lübeck Travemünde Marketing das Ziel, das Segment des Geschäftsreisetourismus in der Hansestadt Lübeck gezielt weiter zu entwickeln. Mittelfristig möchte man die Rolle als führende Kongressstadt in Schleswig-Holstein weiter ausbauen und auf dem nationalen und internationalen Markt stärker präsent sein. Laut einer relativ aktuellen Potenzialanalyse liegt der Quellmarkt für Tagungen und Kongresse im Umkreis von ca. 200-300 Kilometern rund um Lübeck. Die beiden wichtigsten Veranstaltungsorte für Kongresse und Tagungen im Stadtgebiet von Lübeck sind die Musik- und Kongresshalle sowie die Mediadocks. Weitere Tagungsräume stehen in Hotels etc. zur Verfügung.

Kulturelles Highlight der Stadt Lübeck ist das UNESCO Weltkulturerbe Altstadt. Ein breites kulturelles Angebot von Theatern und Museen häufig in denkmalgeschützten Altstadtgebäuden sind für die Kulturstadt des Nordens ebenso von Bedeutung wie die Nordischen Filmtage und das Schleswig-Holstein Musikfestival (siehe auch 1.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft).

Lübeck (zusammen mit Travemünde) wird auch als **attraktives Shoppingziel** vermarktet. Dafür wurden u. a. spezielle Shoppingthementouren und ein Magazin konzipiert.

Das **Ostseebad Travemünde** ist auf den Sport- und Freizeitbereich (inkl. ausbaubaren Wellness- und Beautyangeboten) ausgerichtet. Sonne, Strand, Segeln, „Travemünder Woche“ und Kasino ziehen (Pauschal-) Reisende und Wochenendausflügler an.

Das unterschiedliche BesucherInnenaufkommen spiegelt sich tendenziell in der **durchschnittlichen Verweildauer** wieder: Während diese in der durch Kultur- und Geschäftsreisen geprägten Kernstadt 2007 bei 1,8 Tagen lag, bleibt der /die durchschnittliche BesucherIn in Travemünde 2,8 Tage.

Ca. 17 % der BesucherInnen Lübecks nannten „Geschäftsreise, Tagung, Kongress“ als Hauptgrund ihrer Reise, zusammen ca. 68 % bezeichneten ihre Reise als Städte-, Kultur- oder Shoppingreise. In Travemünde spielt demgegenüber der Kurz- und Erholungsurlaub mit mehr als 80 % der Nennungen die mit Abstand wichtigste Rolle. Als wichtigste Gründe für einen Aufenthalt in Travemünde werden „Strand, Meer, Baden“ (ca. 59 %), Landschaft; Lage, maritimes Flair“ (ca. 52 %) und „Klima, Luft“ (ca. 51 %) angeführt.

Der Tourismusbereich reagiert besonders sensibel auf Veränderungen. Zur Forcierung des dynamischen Trends wurde die Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) installiert, welche die Bereiche Tourismus, Kultur und Stadtmarketing besser vernetzen soll. Mit einem **Tourismusentwicklungskonzept**, welches zwischen März und September 2009 zusammen mit den verschiedenen AkteurInnen erarbeitet wird, sollen die Ziele und die wesentlichen Aufgabenfelder für die zukünftige Entwicklung definiert werden. Es wird darüber hinaus die Grundlage bilden, um sich künftig auf Fördermittel des Landes bewerben zu können. Ein Beschluss durch die Bürgerschaft ist für Ende 2009 vorgesehen.

Neben den bekannten Stärken des Reiseziels Lübecks liegen die **Zukunftsaufgaben** in der **Verbesserung der Infrastruktur, der öffentlichen Räume (z.B. Eingänge in die Stadt)** und der **Profilierung der landschaftsbezogenen Erholung**. Dies betrifft insbesondere Angebote für Rad-, Wasserwandern und Reiten, was ein gut ausgebautes und unterhaltenes regional verknüpftes **Wegenetz** mit einer komfortablen Ausstattung erfordert. Dazu braucht es stärkere Abstimmung und



eine gemeinsame Entwicklungsstrategie innerhalb der Stadt und der Region. Zur besseren Orientierung der BesucherInnen fehlt ein modernes **Leitsystem** mit dem die BesucherInnen über attraktive Wege in die Stadt sowie zu den Sehenswürdigkeiten und wichtigen Anlaufstellen geführt werden. Daneben sind aber auch **wellnessbezogene Ganzjahresangebote** sowie der Tourismus am Wasser zu stärken. Dies betrifft vor allem Travemünde.

9.9 Standortprofilierung - Regionale und internationale Verzahnung

Die zentralen Standortvorteile und ökonomischen Entwicklungsperspektiven der Hansestadt Lübeck liegen in der Funktion als **Schnittstelle zwischen West-, Nord- und Osteuropa**, der Nähe zur **Metropolregion Hamburg** sowie den bestehenden Kompetenzen im Logistikbereich (insbesondere Hafen) und den Bemühungen, zukunftsweisende Wirtschaftsbereiche (z. B. Gesundheitswirtschaft) zu forcieren. Die Hansestadt Lübeck nimmt für die **umliegende Region** eine wichtige Arbeitsplatz- und Versorgungsfunktion ein. Darüber hinaus verfügt sie über ein vergleichsweise umfangreiches und differenziertes Gewerbeflächenangebot. Lübeck bietet als Kulturstadt des Nordens mit seinem Weltkulturerbe und seinen Kulturangeboten sowie mit seiner Natur und Landschaft attraktive Lebensbedingungen.

Hinsichtlich der unternehmensnahen Infrastruktur sind von den **Aus- und Weiterbildungseinrichtungen** sowie den sonstigen beruflichen Bildungsmöglichkeiten in Lübeck hohe wirtschaftliche Effekte für den Wirtschaftsstandort Lübeck anzunehmen (siehe auch Kapitel 1.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft). Zur Unterstützung und speziellen Förderung von ExistenzgründerInnen sowie zum Wissens- und Technologietransfer tragen die drei bestehenden, vorwiegend technologieorientierten GründerInnenplattformen Technikzentrum Lübeck (TZL), Innovationszentrum Lübeck (IZL) und Multifunktionszentrum Lübeck (MFC) als Teile des Innovationscampus Lübeck (ICL) einen bedeutenden Teil bei.

Zur Forcierung des Tourismus ist insbesondere auf die neu installierte Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) zu verweisen, welche die Bereiche Tourismus, Kultur und Stadtmarketing vernetzen soll. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die geplante **Markenbildung** hinzuweisen (siehe auch Kapitel 1.5 Marketing – Image und Identität – Wir sind Lübeck!).

Insgesamt sind der Hansestadt Lübeck vergleichsweise hohe Potenziale und Entwicklungschancen zu konstatieren. Gleiches gilt für die forcierte Diversifikation der Wirtschaftsbereiche und die Investitionen in zukunftssträchtige Branchen. Potenziale liegen in einer weiteren **internationalen Vernetzung** und in der **regionalen Kooperation**.

Der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur in Ost- und Südeuropa und in Nordeuropa der Bau der Fehmarnbelt-Querung wird sich auf gewachsene Transportwege auswirken. Die Wachstumsreserven der deutschen Ostseehäfen sind beschränkt. Die Zusammenarbeit mit den Überseehäfen wie z.B. dem Hamburger Hafen ist weiter auszubauen.

Mit der Entwicklung **interkommunaler Gewerbegebiete** kann sich die Hansestadt besser auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren und einzelne Marktsegmente regional differenziert angeboten werden. Durch eine Kooperation mit Nachbargemeinden in Mecklenburg-Vorpommern eröffnet sich die Chance, das vergleichsweise hohe Fördergefälle besser zu nutzen und weniger in Konkurrenz zueinander zu stehen.



Ein Wirtschaftswachstum der Hansestadt Lübeck könnte auch ein Motor für die städtebauliche Entwicklung werden. Ein klares **Bekenntnis** der Stadt **zur Wirtschaftsfreundlichkeit** bedeutet auch, dass auf viele weiche Standortfaktoren mehr Wert als bisher gelegt werden muss.

Des Weiteren muss die Hansestadt Lübeck eine bürgerInnenfreundliche Stadt sein. Verwaltung und BürgerInnen müssen miteinander und füreinander kooperieren. Dafür sind übersichtliche Informationen, Ressort übergreifende BürgerInnendienste und schnelle Wege notwendig. Verwaltungsverfahren müssen integriert, d.h. besser aufeinander abgestimmt werden.

Für den **Tourismus** muss es zukünftig zu einer noch besseren Vernetzung der Angebote auch mit der Region kommen um stärker von Synergien profitieren zu können. Dazu ist die Erarbeitung des Tourismusedwicklungskonzeptes zügig voranzutreiben.



9.10 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--------------------|--|--|---|
| Standort allgemein | <ul style="list-style-type: none"> + attraktive Lebensbedingungen, hoher Freizeit- und Kulturwert + attraktives und vielfältiges Umland + Schnittstelle zwischen West-, Nord- und Osteuropa durch Lage an der Ostsee + Nähe und funktionale Verknüpfung zur Metropolregion Hamburg + Förderung zukunftsweisender Wirtschaftsbereiche + Differenziertes Flächenangebot + Maritimes Clustermanagement zur Förderung + Vernetzung der Branchenschwerpunkte | <ul style="list-style-type: none"> – einseitiges Image: die Attraktivität als Wohnstandort wird z.B. von jungen Führungskräften nicht wahrgenommen. – Defizite im öffentlichen Raum in den Stadtteilen und -zentren außerhalb der Altstadt – Förderung weicher Standortfaktoren genießt häufig nur nachgeordnete Aufmerksamkeit | <ul style="list-style-type: none"> ▪ gezielte Image-Kampagnen nach innen und außen ▪ Verbesserung der Wirtschaftsfreundlichkeit ▪ Kooperation innerhalb der Verwaltung und mit Außenstehenden zur besseren Verfahrensabstimmung und für schnelle und transparente Entscheidungsfindung ▪ gezieltes Ausweisen von Gewerbe- und Wohnbauflächen ▪ Attraktivität als Wohnstandort für Beschäftigte erhalten, ausbauen und vermarkten |
| Arbeitsmarkt | <ul style="list-style-type: none"> + Deutlich positives Pendler saldo + relativ hohe Beschäftigendichte und damit Zentralität von Arbeitsplätzen + Ausbildungsdichte konnte in den letzten Jahren gesteigert werden | <ul style="list-style-type: none"> – vergleichsweise hohe Arbeitslosenquote – Fach- und Führungskraftmangel bzw. Abwanderung von AbsolventInnen – Niedrige Einkommensentwicklung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Verknüpfung von Ausbildung und Wirtschaft ▪ Nachwuchsförderung ▪ Verankerung und Ausbau der Fort- und Weiterbildung, Verknüpfung mit UKSH und FH, dadurch Erhöhung der Quote der FacharbeiterInnen ▪ Attraktive Lebensbedingungen vermarkten |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--|---|--|---|
| Wirtschaftsstandort / Wirtschaftsförderung | <ul style="list-style-type: none"> + Sehr gute Anbindung an Ostsee und „Hinterland“ mit Schiene, Autobahn, Bundeswasserstraße und Regionalflughafen + größter deutscher Ostseehafen mit hoher Kompetenz im Logistik- und Dienstleistungsbereich + vorliegender HEP machte in der Vergangenheit optimierte Nutzung der Hafenterrassen möglich + seit Gründung der Hanse gewachsene Handelsbeziehungen zu den Ostseestaaten Nordeuropas sowie zunehmende Austauschbeziehungen mit den Staaten Osteuropas + Fokussierung auf ausgewählte Branchenkompetenzfelder + branchen-/ technologiebezogene Kompetenz in größeren, strukturprägenden Unternehmen aus den Bereichen Gesundheitswesen, Lebensmittelindustrie, Maschinenbau etc. + niedrige Arbeitskosten und geringe Steigerungsraten + differenziertes Gewerbeflächenangebot + Hochschulstandort: wichtiger Impulsgeber für lokale Wirtschaft sowie Zugang zu qualifiziertem Beschäftigtenpotenzial + vielfältige Einrichtungen des Wissens- und Technologietransfers (siehe Kapitel 2.8 Kultur, Bildung und Wissenschaft) + aktive Unterstützung von ExistenzgründerInnen | <ul style="list-style-type: none"> – Anpassungsbedarf des HEP für eine abgestimmte Entwicklung bis 2025 – Lärm- und Umweltkonflikte bei Hafen- und Gewerbegebieteausweitungen zu erwarten – im Vergleich mit Flensburg und Kiel nur durchschnittliche Wirtschaftsdynamik – niedrige Bewertung der Wirtschaftsfreundlichkeit seitens der Unternehmen – nach vormals stetig steigenden Passagierzahlen kann derzeit am Flughafen Lübeck-Blankensee nicht von einer Verstärkung der Passagierzahlen ausgegangen werden – zu geringe Wertschöpfung der Hafenwirtschaft (z. B. fehlende nachgeordnete Logistikdienstleistungen) – geringe Steigerung der Produktivität – Fehlen von ausreichend großen zusammenhängenden Gewerbe-/ Industrieflächen (größer als 7 ha) u. a. für die Logistikwirtschaft (z. B. Hafen-/ Autobahnumfeld) – Konversionsstandorte sind nur schwer aktivierbar (Restriktionen) – Ausbau- und Betreibermodell für Flughafen unklar – Fördermittelgefälle gegenüber Nachbarregionen (v. a. Mecklenburg-Vorpommern) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkerer Ausbau der Logistikkompetenz (Wertschöpfung), engere Verzahnung Branchenkompetenzfelder mit Logistik ▪ Bessere Nutzung der Synergien HH – SH – Öresund ▪ Aktualisierung des Hafenentwicklungsplanes ▪ Ausbau- und Betreibermodell für den Flughafen ▪ Integrierte Flächenentwicklung für Hafen und Gewerbe unter Abwägung der ökologischen und naturräumlichen Belange: Bilanzierung der Kosten und Folgekosten von Flächenausweitungen, Klärung der gemeinsamen Ziele und der Flächenangebote → Entwicklungskonzeption ▪ Stärkerer Fokus auf Aktivierung von Konversionsstandorten und inneren Reserven ▪ Verstärkte Entwicklung von interkommunalen Gewerbegebieten ▪ Stärkere koordinierte Clusterförderung mit Hamburg |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--------------|--|--|--|
| Einzelhandel | <ul style="list-style-type: none"> + Großes überwiegend ländliches Einzugsgebiet + Lübeck ist Solitärzentrum mit hoher Einzelhandelszentralität + Hohe Stellplatzzahl in und am Rande der Altstadt + Großräumliche Zufahrt in die Hansestadt Lübeck (Abfahrten BAB, Bundesstraßen, Tangentenschluss) + Konzentration der Großflächenentwicklung auf einige wenige, stadträumlich sinnvolle Standorte + Gute Einkaufsatmosphäre in der Altstadt mit einem hohen Anteil an individuellen kleineren AnbieterInnen und ausdifferenzierter Einzelhandelslage + Herausragende städtebauliche Kulisse der überwiegend sanierten Innenstadt mit anhaltenden Investitionen + Touristische Potenziale sowie Verknüpfung von Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt + fast flächendeckende Bestückung mit kleineren Stadtteilzentren + Zentrenkonzept zur integrierten Weiterentwicklung der EH-Strukturen in Erarbeitung + Regionales EH-Forum zur Abstimmung der Ansiedlung für großflächigen EH | <ul style="list-style-type: none"> – Nur durchschnittliches Kaufkraftniveau in Lübeck und unterdurchschnittliches Kaufkraftniveau im Umland – Starke Mittelzentren als Konkurrenten in der Region – Standort für Großbetriebsformen (z.B. Möbelhäuser) nur bedingt interessant – Hoher Anteil peripherer Sonderstandorte mit hoher Verkaufsfläche (auch an zentrenrelevanten Sortimenten) und Umsatz – Gefährdung von Haupt- und Stadtteilzentren – Teilweise Anpassungs- und Modernisierungsbedarfe bei den Sonderstandorten – Mobilisierung von Flächen in der Innenstadt ist aufwendiger – Übergang vom Bahnhof zur Innenstadt wenig attraktiv – Innenstadt insgesamt sehr weitläufig – Wenig innovative Handelskonzepte – Einzelhandelsbesatzqualität in der Innenstadt nicht durchgängig hochwertig – Nahversorgung häufig per Rad und Fuß schlecht erreichbar – Städtebauliche Mängel im Straßenraum in den Stadtteilzentren (Renovierungsstau, fehlende Aufenthaltsqualität) – Fehlen ausreichend großer Magnetbetriebe in den Stadtteilzentren – Unzureichende Verknüpfung von sich ergänzenden Funktionen in den Stadtteilzentren | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrenkonzept für gezielte Stärkung des Lübecker Einzelhandels in den Zentren ▪ Weitere Stärkung der Innenstadt als zentraler Handelsplatz ▪ Wege-/ Leitsystem in die und innerhalb der Innenstadt für BewohnerInnen und BesucherInnen (Sehenswürdigkeiten, Einkaufsziele, attraktive Wegeverbindungen) ▪ Stadtteil-/ Rahmenplanung: Stärkung der Stadtteilzentren durch verschiedene Maßnahmen (auch der Bauleitplanung), z.B. Umfeldverbesserungen und Aufwertung des öffentlichen Raums, bessere Verknüpfung der verschiedenen Funktionen bzw. der einzelnen Bestandteile der Stadtteilzentren ▪ Erhöhung der Zentralitätskennziffer bzw. Vorsorgemaßnahmen gegen abfließende Kaufkraft ▪ Regionale Abstimmung zum Umgang mit großflächigem EH vorantreiben ▪ Optimierung des Flächenbesatzes (Flächen- und Leerstandsmanagement) ▪ Verbesserung der fuß- und radläufigen Nahversorgung <p>Abstimmung und Kooperation der Einzelhändler (Stärkung Citymanagement)</p> |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|-----------|--|--|---|
| Tourismus | <ul style="list-style-type: none"> + Gleich bleibend hohe Dynamik der Tourismuswirtschaft + Differenzierte Angebote für vielfältige Zielgruppen + städtebauliche Attraktivität des UNESCO-Weltkulturerbes mit zahlreichen kulturellen Highlights + Konzept „Mitten in Lübeck“ enthält Ideen zur Umgestaltung des öffentlichen Raumes der Innenstadt + international renommiertes Ostseeheilbad Travemünde + bedeutender Tagungs- und Messestandort in Schleswig-Holstein + weltbekannte Marzipan-Manufaktur + Naturerlebnisraum + qualifiziertes Hotelangebot + stetig steigendes Besucheraufkommen + vergleichsweise hoher Anteil ausländischer Gäste + hohe Zahl an Tagesbesuchern | <ul style="list-style-type: none"> – bislang fehlendes zusammenhängendes und die regionale Vernetzung betrachtendes Entwicklungskonzept – fehlende Positionierung als unverwechselbare Marke im Wettbewerb – Defizite bei der Lenkung und den (touristischen) Informationen im öffentlichen Raum – fehlende Profilierung der landschaftsbezogenen Erholung und Defizite in den Angeboten (Radwandern, Wasserwandern...) – Ausbaubedarf bei den ganzjährigen Wellness- und Gesundheitsangeboten (Travemünde) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitsystem für BesucherInnen verbessern ▪ Voranbringen und späteres Umsetzen des begonnenen Tourismusentwicklungskonzeptes ▪ Bessere Integration der landschaftsbezogenen Erholung ▪ Ausbau der ganzjährigen Angebote ▪ Verbesserung der Kooperation der verschiedenen AkteurInnen in Stadt und Region ▪ Schrittweise Umsetzung des Konzeptes „Mitten in Lübeck“ |



10 Verkehr

Für die **Organisation des städtischen Verkehrs** in der Hansestadt Lübeck ist von Bedeutung, dass die Kernstadt (Altstadt, Vororte) mit den nordwestlich angrenzenden Nachbarorten Stockelsdorf und Bad Schwartau einen **kompakten Siedlungsbereich** bildet. Die **Stadtteile** Schlutup, Kücknitz und Travemünde ebenso wie die **Dörfer** von St. Jürgen, liegen in großer Entfernung zum Zentrum, der Altstadt. Die Höhenunterschiede im Stadtgebiet sind gering. Die Kernstadt ist eine Stadt der kurzen Wege.

Die **Seeschiffahrtsstraße** Trave (Untertrave) kann nur an wenigen Stellen gequert werden. Auf einer Länge von 21 km gibt es nur 4 Quermöglichkeiten: die Drehbrücke an der Willy-Brandt-Allee, die Klappbrücke Eric-Warburg-Brücke (Nordtangente), den Herrentunnel (mautpflichtig) und die Priwallfähren (Autofähre und Personenfähre).

. Bis Mitte der 1950er Jahre führten sämtliche Fernstraßen auf den historischen Verkehrslinien **mitten durch die Altstadt**. Vorhandene Konzepte für ein Tangentensystem um die Altstadt aus den 70er Jahren wurden nur teilweise realisiert. Erst seit kurzem kann die Altstadt über ein geschlossenes **Tangenten- und Ringsystem** großräumig umfahren werden (durch die Verlängerung der Possehlstraße in Richtung Süden (B 207 neu) und durch die Fertigstellung der Nordtangente). Eine autofreie Altstadt wurde über viele Jahre diskutiert, ist aber nur in den Wohnstraßen der Altstadt auch realisiert worden. Mühlenstraße, Königstraße, Große Burgstraße, Beckergube und Breite Straße blieben als Hauptverkehrslinien erhalten.

Die Verkehrsverbindungen zum östlichen (**Mecklenburger**) **Umland** sind nach der Grenzöffnung 1989 deutlich ausgebaut worden. Diese Anpassung ist inzwischen weitgehend abgeschlossen.

Das **Oberzentrum Lübeck** weist hinsichtlich des Verkehrsaufkommens folgende funktionale Besonderheiten (Zielverkehre) auf:

der **Hafen** induziert sehr viel Güterverkehr;

die Altstadt als **UNESCO-Weltkulturerbe** ist ein Tourismusmagnet;

temporär ist starker Verkehr zum und innerhalb des **Ostseebades Travemünde** zu bewältigen (Badeverkehr, Travemünder Woche, Sonderveranstaltungen).

10.1 Mobilität

Mobilität beschreibt das Verhältnis von motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichen Personen-Nachverkehr (ÖPNV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Fuß- und Fahrradverkehr. Ein **Verkehrsentwicklungsplan** Lübeck (VEP-HL) liegt seit 2000 vor, er wurde jedoch nicht beschlossen. Dieser geht von einem Einzugsbereich von 550.000 EinwohnerInnen aus. Seine Analyse basiert auf Daten von 1994. Der **Modal Split** wird mit 46% PKW / 12% PKW-MitfahrerInnen / 16% ÖPNV / 11% Radverkehr / 15% FußgängerInnen angegeben. Der 2.Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) enthält ebenfalls einen Modal Split. Dabei werden jedoch die FußgängerInnenanteile nicht berücksichtigt. Er gibt für die Hansestadt Lübeck (basierend auf Erhebungen von 1997) die Verkehrsmittelanteile folgendermaßen an: 53% PKW/Motorrad / 28% Bus / 2% SPNV / 17% Fahrrad, wobei für die Wege in die Altstadt der PKW-Anteil deutlich geringer und



der Fahrradanteil höher ausfällt, wohingegen bei den Umlandverkehren der PKW-Anteil auf 80 % steigt.

Im VEP-HL wird von mehr als 900.000 Wegen täglich im Binnenverkehr ausgegangen. Mehr als die Hälfte der regionalen, werktäglichen KFZ-Fahrten betreffen den Landkreis Ostholstein (Bad Schwartau, Stockelsdorf u.a.). Die Gesamtzahl der Wege im Umweltverbund (ÖPNV, SPNV, FußgängerInnen- und Radverkehr) war über einen längeren Zeitraum konstant. 6% aller KFZ-Wege waren vom LKW-Verkehr und diese zur Hälfte im Binnenverkehr geprägt. Neuere flächendeckende Erhebungen zur Mobilität in Lübeck liegen nicht vor.⁴⁷ Der PKW-Anteil im Stadtverkehr in Lübeck ist jedoch insgesamt relativ hoch, da viele BerufspendlerInnen aus der Region mit dem Auto nach Lübeck fahren..

Der **PKW-Bestand** hat bis 1997 kontinuierlich und deutlich zugenommen, bis zum Jahr 2000 wieder abgenommen und steigt seitdem moderat an. Mit 454 PKW/ 1.000 EinwohnerInnen hat Lübeck im Vergleich zu anderen Städten dieser Größenordnung bzw. zu den Nachbarkreisen einen eher niedrigen Motorisierungsgrad. Die höchste PKW-Dichte weisen Schlutup (495) und Travemünde (490), die niedrigste Moisling (371) auf.

Generell fehlt ein **modernes Wegeleitsystem in der Innenstadt**, mit dem BesucherInnen und BewohnerInnen ansprechend und gut wahrnehmbar informiert und geleitet werden. Gerade für BesucherInnen ist es sowohl von den Eingängen zur Stadt (Autobahnabfahrten, Ortseingänge, Hauptbahnhof / Bahnhöfe, Parkplätze) schwierig, den Weg zu finden bzw. die Entfernungen einzuschätzen. Auch die Leitsysteme für die touristische Infrastruktur (Rad-, Reit-, Fuß-, Wander- und Wasserwanderwege) weisen Defizite auf.

10.2 Fahrradverkehr

Radverkehrsnetz

Lübeck verfügt über ca. 195 km straßenbegleitende Radwege. Viele Radwege stammen aus den 1960er und 70er Jahren. Durch die Altstadt führt in Nord-Süd-Richtung eine teilweise bevorrechtigte ca. 1,4 km lange Fahrradstraße. Es gibt einen städtischen Fahrradbeauftragten.

Das **Radverkehrsnetz** der Hansestadt wird in Primär-, Sekundär- und Nebennetz unterschieden (siehe Karte: Verkehrsentwicklungsplan Lübeck – Radverkehr Bestand 2008, Radverkehrsinfrastruktur). Das Primärnetz wird überwiegend auf straßenbegleitenden Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen geführt, das Sekundärnetz besteht aus vornehmlich unbefestigten Wegen, und erschließt eher den Naturraum entlang der Flüsse, durch die Wälder und die offene Landschaft; das Nebennetz betrifft Grün- und Kleingartenanlagen sowie andere Wirtschaftswege. An den Ausfallstraßen gibt es im äußeren Stadtgebiet viele kombinierte straßenbegleitende Rad- und Fußwege in meist einseitiger Lage .

Über 50 ÖPNV-Haltestellen haben Bike- und Ride-Anlagen.

Das Radverkehrsnetz der Hansestadt Lübeck gliedert sich wie folgt⁴⁸:

⁴⁷ Die Untersuchungen „Lübeck – staufrei bis 2015“ waren nur punktuell

⁴⁸ Zusammenstellung Fachbereich 5,



Tabelle 10: Anlagen für den Radverkehr

| | | |
|---|-----|--------|
| Straßenbegleitende | ca. | 195 km |
| Radwege ⁴⁹ | ca. | 145 km |
| gemeinsame Radwege ⁵⁰ | ca. | 50 km |
| Selbstständige Geh- und Radwege ... | ca. | 150 km |
| in Grünanlagen (Parks/Kleingärten/an Kanälen) | ca. | 130 km |
| in Wohngebieten (Verbindungswege zw. Straßen) | ca. | 20 km |
| Gewidmete Feld- und Waldwege | ca. | 50 km |
| Sonstige Waldwege | ca. | 100 km |
| Fahrbahnen in Tempo 30-Zonen | ca. | 310 km |

Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich 5

Die **straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen** machen zwar nur ca. ein Viertel des Gesamtnetzes aus. Auf ihnen wird jedoch schätzungsweise 70-75 % der werktäglichen **Radverkehrsmobilität** in der Hansestadt (Fahrkilometer per Rad) abgewickelt. Besonders starke Radverkehrsströme sind auf die Lübecker Altstadt mit ihren zahlreichen weiterführenden Schulen gerichtet (Radialstraßen). Auch in den Stadtteilen konzentriert sich das Radverkehrsaufkommen zumeist auf die Hauptverkehrsstraßen, die Schulen und die Stadtteilzentren.

Die **straßenbegleitenden Radwege in Lübeck** sind innerorts in der Regel beleuchtet, ca. 90 % der Wege sind asphaltiert. Ca. 15 % der Wege unterschreiten die gem. StVO-Novelle vom 01.09.1997 erforderlichen Mindestbreiten. Sie sind vielfach aber dennoch benutzungspflichtig, da die Unterschreitungen meist nur geringfügig sind.

Wegen ihrer großen Bedeutung für den Alltagsradverkehr und wegen der vielfach vorhandenen baulichen Mängel (geringe Wegebreiten, Schlaglöcher, Baumwurzelaufbrüche, hohe Trennbord zum Gehweg, optische Unterbrechung der Radwege durch Kleinpflasterflächen an den Grundstückszufahrten, fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) stellt die Sanierung der oftmals bereits über 30 Jahre alten Radwege einen **Schwerpunkt** bei der Verbesserung des Lübecker Radverkehrsnetzes dar. Häufig erfolgt mit der **Sanierung** gleichzeitig ein **Ausbau der Radwege**, meistens zulasten der Gehwege. Seit 2005 wurden insgesamt ca. 24 km straßenbegleitende Radwege und ca. 9 km selbstständige Geh- und Radwege neu- bzw. ausgebaut sowie ca. 13 km straßenbegleitende Radwege und ca. 17 km selbstständige Geh- und Radwege saniert. Bei den straßenbegleitenden Radwegen besteht zurzeit noch ein Ausbau- und Sanierungsbedarf für weitere ca. 20 km Wegelänge.

Beklagt werden, neben dem schlechten Zustand von Radwegen, die vielen Einbahnstraßen, problematische Straßenbeläge sowie das Fehlen von Fahrradparkplätzen in der Altstadt. Die Radwege

⁴⁹ bei beidseitig geführten Wegen sind die Straßenlängen addiert

⁵⁰ dto.



werden oft auf einer Straßenseite im **Zweirichtungsverkehr** geführt, was das **Unfallrisiko** erhöht. Kritisch wird mit Blick von außen die Führung des Radverkehrs in den großen Kreisverkehren gesehen. Hier bestehen Sicherheitsdefizite. Sie tragen außerdem dazu bei, dass sich FahrradfahrerInnen unsicher fühlen.

„Fahrradfreundliches Klima“ - Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur

Die Entwicklung zu einer fahrradfreundlichen Stadt war im Rahmen der Fach- und ExpertInnengespräche die am häufigsten genannte Anforderung an das ISEK; sie spielte auch im Rahmen der Stadtteiltage eine gewichtige Rolle

Das Radverkehrsnetz soll gemäß VEP-HL im Sinne einer Angebotsplanung zu einem flächendeckenden Netz entwickelt werden. Vorrangig sind Schwerpunktstrecken zu entwickeln. Diese gehen aus dem **Veloroutenkonzept** (siehe Karte: Verkehrsentwicklungsplan Lübeck - Zielkonzept Velorouten und Radwanderwege) hervor. Weitere Bausteine sind außerdem gut gelegene **Fahrradabstellanlagen**, ein **Leitsystem** und ein **Fahrradstadtplan**.

Die Netzverdichtung durch die **Neuanlage von Radwegen** vollzieht sich in Lübeck auf mehreren Ebenen:

- **Nachträglicher Bau von Radwegen** an vorhandenen Bundes-, Landes- und Kreisstrassen ohne Radwege (meistens in Außenbereichen der Stadt)
- **Neubau von straßenbegleitenden und selbständigen Radwegen** bei der Erschließung/ Erweiterung von Wohnbaugebieten (z.B. im Hochschulstadtteil und Bornkamp)
- **Neubau von Brücken** für Radfahrer und Fußgänger zur Überwindung von topografischen Barrieren (u.a. geplante Stadtgrabenbrücke zw. Werner-Kock-Str. und Willy- Brandt - Allee)
- **Markierung von Radfahrstreifen** auf vorhandenen Fahrbahnen von Sammelstraßen und mäßig belasteten Hauptverkehrsstraßen (geplant ca. 11 km Streckenlänge , u.a. in der Wisbystr., Beethovenstr., Marienstr., Moorredder, Mecklenburger Landstr./Priwall)
- Ausweisung von Erschließungsstraßen als **Fahrradstraßen** (Streckenlänge potentieller Fahrradstraßen gem. VEP-HL: ca. 8,5 km)
- **Neubau von Wanderwegen** im Rahmen der Entwicklung von Erholungsgebieten (verschiedene Gebiete im Stadtgebiet. Die Netzplanung erfolgt durch den Bereich Naturschutz, die Baureifplanung und der Bau durch den Bereich Stadtgrün)

Im VEP-HL sind die bis zum Jahr 2015 geplanten **Maßnahmen** dieser Typen mit Einstufung nach Prioritäten im Einzelnen benannt. Für die Maßnahmen sind vielfach allerdings noch Entwurfsplanungen und Kostenschätzungen zu erstellen. Für den besonders kostenträchtigen Neubau von baulichen Geh-/Radwegen in den Außenbereichen ist zudem i.d.R. noch Grunderwerb zu tätigen.

Das **Veloroutenkonzept** soll ab 2010 umgesetzt werden. Mittelfristig ist die Ausschilderung von ca. 120 km Hauptverbindungen des Radverkehrs auf vorhandenen Radwegen und verkehrssarmen Straßen mit Radwegweisern vorgesehen. Geplant ist außerdem der Bau eines Fahrradparkhauses am Lübecker Hauptbahnhof (Baubeginn voraussichtlich 2010). Dieses Fahrradparkhaus wird als Leuchtturmprojekt gesehen.



Die Stadt stellt jährlich 300.000 € für die **Sanierung der Radwege** sowie 500.000 bis eine Mio. Euro für den **Neubau von Radwegen** zur Verfügung. Die Bürgerschaft hat durch Verzicht auf den Bau der Stadtgrabenbrücke im Jahre 2008 einmalig zusätzliche Mittel in Höhe von 2,0 Mio. EUR für die Sanierung von Radwegen zur Verfügung gestellt. Zwischenzeitlich wurden die Radwege an zahlreichen Straßenabschnitten erneuert, und beim Bau der beiden neuen Brücken (Meierbrücke, Eric-Warburg-Brücke) auch neue Radwege angelegt. Für 2009 stehen ca. 1,5 Mio. € zur Sanierung und zum Ausbau von Radwegen in der Hansestadt Lübeck zur Verfügung.

10.3 Öffentlicher Personenverkehr

Schienerverkehr

Die Hansestadt Lübeck ist mit der **ICE bzw. IC/EC-Verbindung** Hamburg – Kopenhagen an das nationale bzw. internationale Fernstreckennetz angeschlossen. Jeweils ein ICE-Zugpaar verbindet Lübeck zurzeit mit Berlin bzw. München/Passau direkt. Die Strecke Hamburg – Lübeck Hauptbahnhof (zweigleisig) und nach Travemünde (eingleisig) ist inzwischen **elektrifiziert**. Die übrigen Strecken sind eingleisig und nicht elektrifiziert. Der Streckenabschnitt zwischen Bad Schwartau Waldhalle und Abzweig Skandinavienkai wird zurzeit zweigleisig ausgebaut.

Die Strecke Hamburg – Lübeck Hauptbahnhof wird stündlich mit dem **Regionalexpress** und mit zusätzlich sieben Zugpaaren des Fernverkehrs bedient. Im Stundentakt werden Travemünde (23 min), Kiel (72 min), Lüneburg (77 min mit langen Haltezeiten in Büchen), Neustadt (18 min) und Bad Kleinem (55 min) erreicht. Die Regionalbahn nach Puttgarden verkehrt im Zweistundentakt. Die Fahrzeiten zu den benachbarten Oberzentren sind vergleichsweise lang (Schwerin, Lüneburg, Kiel).

Die Deutsche Bahn betreibt im Stadtgebiet ein **Streckennetz** von ca. 52 km Länge mit sieben **Haltepunkten**: Lübeck Hbf, Lübeck-Kücknitz, HL-Travemünde Skandinavienkai, HL-Travemünde Hafen, HL-Travemünde Strand, Lübeck Flughafen (Strecke HL – Lüneburg) und Lübeck St. Jürgen (Strecke HL – Bad Kleinen). Die Nachbargemeinden haben Bahnhöfe in Bad Schwartau und Herrsburg. Ein weiterer Haltepunkt „Hochschulstadtteil“ ist in Planung, drei weitere, nämlich in Moisling, Genin und in Bad Schwartau Süd sind längerfristig möglich.

Der **Hauptbahnhof** Lübeck ist ein stark frequentierter Ein- und Aussteige- bzw. Umsteigepunkt in der Hansestadt. Die Deutsche Bahn führt ihn als Kategorie 3-Bahnhof, d.h. „Regionalknoten mit möglichem Fernverkehrshalt“.

Die offizielle Einweihung des umgebauten denkmalgeschützten Hauptbahnhofs Lübeck fand am 13.12.2008 statt. Der Umzug des Reisezentrums in den Nordflügel des Hauptbahnhofs im Herbst 2009 steht noch aus. Der Bahnhofsvorplatz soll umgestaltet werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr erfolgt zum Großteil mit Gelenk- und Standardlinienbussen. Das **Busnetz** wird durch das Schienennetz der Bahn mit sieben Haltepunkten in Lübeck sowie zwei Fähren zwischen Travemünde und Priwall sowie Taxen ergänzt.



Der 2. **Regionale Nahverkehrsplan** der Hansestadt Lübeck 2004 – 2009 stellt die aktuelle Grundlage für die ÖPNV-Entwicklung der Hansestadt Lübeck dar. Bei der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans stand der Aspekt der Wirtschaftlichkeit im Mittelpunkt.

Aus dem RNVP Lübeck:

- Verkehrspolitisches Oberziel ist die Förderung einer „sanften Mobilität“ im Sinne einer **ausgewogenen Verkehrsmittelwahl**, die eine Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beinhaltet;
-
- Oberste Priorität in der Verkehrsplanung haben nominal die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in der Reihenfolge ihrer Umweltverträglichkeit: FußgängerInnen, RadfahrerInnen, ÖPNV inkl. Taxen;
- **Förderung des ÖPNV**, um die Daseinsvorsorge zu sichern und als wichtiger Standortfaktor;
- Angebotsstandards müssen auf ein für ein **Oberzentrum** angemessenes Niveau ausgerichtet sein. Ausbau von Qualitäten, die zu einer höheren BenutzerInnenhäufigkeit in Bereichen mit hohen Nachfragepotenzialen führen. Sukzessiver Abbau von Behinderungen durch andere Verkehrsmittel;
- Berücksichtigung von **Genderbelangen** bei der Angebotsgestaltung, insbesondere hinsichtlich der Zugänglichkeit und der Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste;
- Entlastung des städtischen Haushalts durch **Wirtschaftlichkeit** des Angebots und Effizienzkontrolle.

Anforderungen hinsichtlich der verschiedenen Fahrzwecke:

- **Ausbildungsverkehr:** langfristige Sicherung der Anbindung der berufsbildenden Einrichtungen;
- **Berufsverkehr:** Verlagerung auf den ÖPNV durch Anreize;
- **Einkaufs- und Besorgungsverkehr:** Verkehrsberuhigung der Altstadt und in den Stadtteilzentren sowie Angebotsgestaltung;
- **Freizeitverkehr:** Ansatzpunkte sind stark eingeschränkt; Basisangebot durch flächendeckende Versorgung in den verkehrlichen Randzeiten sowie zielgruppenorientierte Angebote.

Die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans ist in Vorbereitung (3. RNVP).

Es gibt ein **integriertes Nahverkehrsnetz mit den Nachbargemeinden** Stockelsdorf und Schwartau.

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) zusammen mit der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG) betrieben im Jahr 2006 mit ca. 200 Bussen auf 35 Buslinien und einer Strecke von 278 km ein Liniennetz von 414 km. Befördert wurden 32.700 Passagiere täglich. (Statistisches Jahrbuch 2007).

Der Lübecker Busverkehr hat im Städtevergleich ein **hohes Qualitätsniveau** und eine hohe Akzeptanz. Defizite werden vor allem im nach Lübeck einstrahlenden Regionalverkehr gesehen.



Das **Liniennetz** basiert auf dem Prinzip der ungebrochenen Verkehre über ZOB und Altstadt. Es ist ungewiss, ob das gesamte Angebot aufrecht erhalten werden kann. Bisher konnte das innerstädtische Netz beibehalten werden. Trotz Reduzierung der Fahrleistung um 15% und **Preiserhöhungen** von 20-25% konnten die Umsätze (und Fahrgastzahlen) gehalten werden, weil das Angebot nachfrageorientierter ausgerichtet ist..

Zur Beschleunigung des Busverkehrs gibt es an einigen Stellen Vorrangschaltungen bzw. Pfortneranlagen an Ampeln. Es gibt jedoch wenig und zudem nur vergleichsweise kurze Busspuren und keine kombinierten Bus- und Radspuren. Nach Ansicht der SL müssten mehr Buskaps und Fahrbahnrandhaltestellen geschaffen werden.

Das Park+Ride-Konzept wurde in den zurückliegenden Jahren angepasst. St. Hubertus bleibt als ständige Park- und Ride-Anlage. Die P+R-Standorte „Bei der Lohmühle“ und „Volksfestplatz“ in St. Gertrud werden nur noch bei Großveranstaltungen bedient.

Auf der Basis einer Fahrgastbefragung und einer Mobilitätserhebung wird es eine Liniennetzüberplanung geben (Verfahrensdauer 1 – 2 Jahre). .

Dazu müssen auch die **Eckpunkte der Stadtentwicklung** geklärt sein.

Mit weiteren Bahnhofpunkten auch in Richtung Travemünde bestünde die Möglichkeit, die Siedlungsentwicklung stärker an der Bahn zu orientieren. Dies setzt jedoch einen S-Bahnverkehr mit niedrigen Taktzeiten voraus. Das **Bahnangebot** ist aber aus Sicht der SL keine Konkurrenz für den Busverkehr (Taktzeiten und Haltestellen sind „unschlagbar“). Die neu geschaffenen Bahnhofpunkte werden ausreichend bis gut angenommen.

Der Verkehrsentwicklungsplan sieht die Prüfung zur Einführung einer **Stadtbahn** in Lübeck vor und zieht dabei auch eine Zweisystembahn in Kombination mit der Regionalbahn in Erwägung. Angesichts der angespannten Haushaltslage der Stadt wurde eine Machbarkeitsstudie für das Projekt jedoch nicht weiter verfolgt (Beschluss der Bürgerschaft).

In der Nähe des Hauptbahnhofs, erreichbar durch einen Durchgang durch eine Häuserzeile, liegt der **Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB)**. Für Ortsunkundige sind die Hinweise zum ZOB schlecht zu finden. Der ZOB selber ist für Ortsunkundige ebenfalls unübersichtlich: es fehlen schnell erfassbare Informationen, wo und wann die Linien / nächsten Busse in die Altstadt und nach Travemünde abfahren. Auch die Haltestellenorganisation erschließt sich schlecht.

Als Mängel werden von den NutzerInnen b die Verlängerung der **Taktzeiten**, insbesondere in Abend- und Nachtzeiten und unabgestimmte Fahrpläne an den Bahnhofpunkten (z.B. an der Endhaltestelle der Busse in Kücknitz) beklagt. Außerdem sollten mobilitätseingeschränkten und **sozial schwachen Personen** bessere **Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV** ermöglicht werden, z.B. durch bessere Wohngebieterschließungen und tarifliche Maßnahmen (Runterstufung Tarifzonenengrenze Moisling zur Innenstadt, Angleichung der Tarifzone Schlutup und Kaufhof Marli, Bahnhofsanbindung Kücknitz, kostenfreie Nutzung der Fähre für Anwohner Priwall). Bei älteren Menschen besteht der Wunsch nach einem engmaschigeren Bushaltestellennetz, um weite Fußwege zu vermeiden.



10.4 Straßen, Brücken, Stellplätze

Die Hansestadt Lübeck liegt an der europäischen **Verkehrsachse Hamburg – Kopenhagen** („Vogelfluglinie“) und an der **Ostseeautobahn A 20** Lübeck – Rostock – Stettin. Es ist geplant, die A 20 in den kommenden Jahren westlich von Lübeck auszubauen und in Form eines Halbkreises nördlich und westlich um Hamburg herum bis zur A 1 (Hamburg – Bremen) fortzuführen. In deren Verlauf werden die ebenfalls geplanten bzw. noch im Ausbau befindlichen **Autobahnen A 21** (Kiel – Bad Segeberg – Bargtheide), A 7 (Hamburg – Neumünster – Flensburg) und A 23 (Hamburg – Itzehoe – Heide) gekreuzt.

Die wichtigsten Verbindungen innerhalb der Region stellen folgende **Bundesstraßen** dar:

- B 75 (Travemünde – Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg)
- B 76 (Travemünde – Eutin – Kiel)
- B 104 (Lübeck – Gadebusch – Schwerin)
- B 105 (Lübeck – Wismar – Rostock)
- B 206 (Lübeck – Bad Segeberg – Itzehoe)
- B 207 (Lübeck – Mölln – Hamburg-Bergedorf).

Das Stadtgebiet wird durch mehrspurige **Verkehrsachsen** erschlossen, die **radial** auf die Innenstadt zulaufen. Um die Innenstadt wird der Verkehr **ringförmig** herumgeführt. Mit der Tangente St.-Jürgen-Ring – Wallbrechtstraße – Heiligen-Geist-Kamp existiert zudem eine weiträumige Südumfahrung der Innenstadt. Mit der Nordtangente erfolgt seit Fertigstellung der Eric-Warburg-Brücke inzwischen auch die Nordumfahrung der Innenstadt über Neue Hafenstraße – Einsiedelstraße – Bei der Lohmühle.

Die Stadtteile Kücknitz und Travemünde nördlich der Trave profitieren zusätzlich zur Anbindung durch die B 75 von der Autobahn A 226, die am Dreieck Bad Schwartau in die A 1 übergeht.

In und um die Hansestadt herum wurden im letzten Jahrzehnt in erheblichem Umfang Straßen ausgebaut. Dieser **Anpassungsprozess nach der Wende**, mit dem Lübeck gut für die Zukunft aufgestellt ist, ist weitgehend abgeschlossen.

Neugebaut in den nächsten Jahren werden noch die **B 104 neu** als Westumfahrung von Schlutup (dazu gehört der Rückbau des jetzigen Abschnittes B 104 durch das Lauer Holz), die Verlängerung der **B 207 neu** von der A 20 bis Groß Sarau zur B 207 außerhalb des Stadtgebiets von Lübeck sowie die **Verlängerung der K 13 zur B 206** als Westumfahrung von Stockelsdorf .

Insgesamt sind 1.090 ha und damit ca. 5 % des Stadtgebiets Straßenverkehrsfläche. Als Straßenbaulastträger verwaltet und unterhält der Bereich Verkehr über 700 km Straßen, 136 Brücken, rund 50 Ingenieurbauwerke für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, rund 25.000 Straßenleuchten und 221 Lichtsignalanlagen Das Lübecker Straßennetz weist einige **Besonderheiten** auf, die nicht unbedingt verkehrsplanerischen Standards entsprechen:

- Mehrere zweispurige **Kreisverkehre** ohne Ampelregelung mit Zebrastreifen für die Fußgänger. Radfahrer müssen sich in den fließenden Kreisverkehr einfädeln;
- Die Haupt-**BAB-Abfahrten** liegen nicht unmittelbar an den radialen Ausfahrtstraßen. Der Zubringerverkehr zur Autobahn wird parallel geführt und über Kreisverkehre verteilt.



Der mautpflichtige **Herrentunnel** wird von vielen Einheimischen nicht akzeptiert und daher umfahren. Die Kosten für PendlerInnen werden als zu hoch angesehen. Ein Bus-Shuttle befördert RadlerInnen und FußgängerInnen kostenlos zwischen Herreninsel und Siems. Beklagt werden hier die zu großen Taktzeiten und Mängel bei der Zuverlässigkeit des Rufsystems in den Abendstunden. Der Herrentunnel wird von der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG betrieben.

Die **Parkraumausstattung** der Altstadt ist im Städtevergleich ausreichend, in Bezug auf die innerstädtischen Versorgungsfunktionen sogar gut. In der Altstadt und am Altstadtrand gibt es 6.100 Parkplätze, davon 3.600 in Parkhäusern und 1.800 auf öffentlichen Stellplatzanlagen. Vor allem die BesucherInnen aus der Region und der Einzelhandel beklagen jedoch fehlende Stellplätze in der Altstadt selbst. Die Wege zu den Parkplätzen erscheinen vielfach unattraktiv und lang. Die Aufwertung in den Rippenstraßen Huxstr. und Fleischhauerstr. Beweist jedoch, dass Wege subjektiv als kürzer wahrgenommen werden, wenn sie interessant sind. Handlungsbedarf wird daher in der Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Wege in die Altstadt gesehen.

Die Stadtplanung prüft die Machbarkeit eines zusätzlichen Parkhauses im Zuge der Neuordnung des Gustav-Radbruch-Platzes (Burgfeld).

Brückenbauwerke sind wesentlicher Bestandteil der Lübecker Verkehrsinfrastruktur. Das Durchschnittsalter der Lübecker Brücken ist hoch. Aufgrund von Alterungsschäden und gestiegenen Verkehrslasten besteht ein hoher Erneuerungsbedarf bei den Brückenbauwerken.

10.5 Verkehrssicherheit

In Lübeck sind viele Unfälle mit FußgängerInnen und RadfahrerInnen mit starkem Anstieg der **Personenschäden** bei den RadfahrerInnen zu verzeichnen:

- Unter allen Personenschäden lag der Anteil der RadfahrerInnen höher als der der Pkw-BenutzerInnen und erreichte einen Anteil von 40%. 1.446 Menschen wurden 2007 verletzt. Die Zahl der Personenschäden stieg seit 2004 leicht an und war stärker als der Durchschnitt der vier kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein.

Das „Risiko“ schwerer Personenschäden (in Bezug auf die Bevölkerung) liegt in Lübeck seit Jahren höher als in der vergleichbar großen Stadt Kiel.

Bei den **Unfällen mit Kindern** hatte Lübeck in den Jahren 2001-2005 eine Kinderunfallbelastung von 5,09 verunglückten Kindern pro 1000 Kinder und lag damit auf dem neuntschlechtesten Platz aller 439 deutschen Landkreise und kreisfreien Städte⁵¹.

Ein Großteil der **Radverkehrsunfälle** ereignet sich an den Hauptstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen auf dem Bürgersteig. Hier treten in besonderem Maße zwei Probleme Tage:

- Gefährdung durch abbiegende Kfz, da die RadfahrerInnen systembedingt zu spät gesehen werden,
- Fahren der RadfahrerInnen in „falscher Richtung“ auf einseitigen Radwegen.

Als Unfallhäufungsstellen treten besonders die zweistreifigen **Kreisverkehre** aus den 1960/70er Jahren auf, von denen heute bekannt ist, dass sie prinzipiell unsicher sind.

⁵¹ Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Kinderunfallatlas. Mensch und Sicherheit, Heft M 192. Bergisch Gladbach, 2008. Seite 20.



Die Sicherheit der **Schulwege** sollte verstärkte Aufmerksamkeit bekommen. Dazu sind entsprechende Förderprogramme des Landes in Anspruch zu nehmen.

10.6 Leichtigkeit des Verkehrs

Der **Straßenausbauszustand** wird von vielen NutzerInnen als problematisch empfunden. Dies betrifft sowohl Straßen- als auch Gehwegoberflächen. Die Fahrbahnbeläge der Hauptverkehrsstraßen sollen nacheinander erneuert werden. Zum Teil sind auch Grunderneuerungen der Fahrbahnen erforderlich. Dafür sind im Haushalt jährlich beträchtliche Mittel eingestellt.

Beklagt wird eine Überlastung von Knotenpunkten in Spitzenzeiten, wobei die Durchschnittsgeschwindigkeit vergleichsweise hoch ist. Außerhalb der Spitzenzeiten ist der Verkehrsfluss in Lübeck gut. Die Bürgerschaft der Hansestadt hat im Februar 2007 das verkehrspolitische Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2015 alle vorhandenen Stauschwerpunkte zu beseitigen: „**Lübeck – staufrei bis 2015**“. Für die Beseitigung der Stauschwerpunkte wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben.

Im Ergebnis des Gutachtens wurde festgestellt, dass Lübeck in Relation zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung zwar stark belastete Straßen und Knotenpunkte hat, aber nicht deutlich mehr Stauprobleme. An verschiedenen **Straßenabschnitten und Knotenpunkten** treten jedoch regelmäßig Stauerscheinungen auf. Für diese Staubereiche werden verschiedene Maßnahmen empfohlen.

Lindenplatz mit Zulaufstraßen: Empfohlen wird eine Teil- oder Vollsignalisierung des Platzes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen und zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Kfz-Verkehr.. Der Lindenplatz weist überdies städtebauliche Defizite auf, die seiner Funktion als „Stadteingang“ nicht entsprechen. .

- .
- **Fackenburger Allee /Bei der Lohmühle:** Optimierung der LSA-Anlage; Entlastung der Fackenburger Allee von Linksabbiegeverkehren, Verkehrslenkende Maßnahmen;
- **Berliner Platz:** Mit Fertigstellung der B 207neu bis Groß Sarau wird eine höhere Verkehrsbelastung prognostiziert. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes mit Prüfung einer LSA-Anlage wird vorgeschlagen. Es ergibt sich ein ähnlicher Handlungsbedarf im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wie am Lindenplatz.
- **Kaufhof / Walderseestraße:** Ausbau der Kreuzung mit überbreiten Fahrstreifen, die vierstreifig befahrbar sind.
- **CITTI-Park / Kieler Straße:** Erhöhung der Knotenkapazität und Verbesserung des Abflusses zum CITTI-Parkplatz.

Zum Maßnahmenprogramm des „Staufrei-Paketes“ gehören auch der **Neubau von Busspuren** und weitere Maßnahmen zur **ÖPNV-Bevorrechtigung** (u.a. Krempelsdorfer Allee, Fackenburger Allee, Ratzeburger Landstraße, Brandenbaumer Landstraße etc.), eine Attraktivitätssteigerung / neue Angebote für den ÖPNV, Installation eines Verkehrsrechners zur Optimierung der Verkehrssteuerung mit Installation von Pfortneranlagen am Stadtrand, die Entwicklung einer Verkehrslogistik für den Güterverkehr, die Verkehrsberuhigung und straßenräumliche Aufwertungen in Sammelstraßen, die Einführung einer städtischen Radwegweisung (bisher nur für Travemünde in Teilen



realisiert) sowie ein Verkehrssystem-Marketing mit Mobilitätsberatung in Koordination mit dem Stadtmarketing.

In Lübeck treten durch die spezifischen Zielverkehre (Hafen, Tourismus, Pendler) Lärmbelastungen für Menschen, Tiere und Pflanzen auf. Zur Lärmentlastung besonders betroffener Bereiche wird die Hansestadt durch **Lärminderungsplanungen** handlungsfähig. Sie muss dahingehend umsetzungsorientierte Lärmaktionspläne erstellen.

10.7 Öffentlicher Raum und FußgängerInnenverkehr

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum sind erheblich gestiegen. f. Besondere Bedeutung hat er für die FußgängerInnen. Die Perspektivenwerkstatt „Mitten in Lübeck“ und eine Passantenbefragung von Prof. Dr. Rolf Monheim zur Wahrnehmung der Attraktivität der Innenstadt im Jahr 2000 haben dies bestätigt.

Die Integration der **Hauptverkehrsstraßen** ist ein gesamtstädtisches Thema und zwar sowohl städtebaulich als auch als Baustein zur Lärminderung.. Die Einfallstraßen haben durch Straßenausbau und –umbau ihren Alleecharakter teilweise oder ganz verloren. Vielfach fehlt ihnen die Aufenthaltsqualität: zuviel Verkehr auf überdimensionierten Querschnitten/ Knoten, fehlende Sichtbarmachung ihrer Funktion als Wohn- bzw. Stadtteilstraße. Insbesondere die Stadtteilzentren, an denen häufig Supermärkte angelagert sind, präsentieren sich nicht als zum Aufenthalt einladende Orte. Den **Stadtteilen und ihren Mitten** fehlt ein erkennbares Profil.

Die Aufwertung des öffentlichen Raums, um die **Straßen in den Stadtraum zu integrieren**, ist eine wesentliche Aufgabe:

Dies gilt insbesondere für folgende Straßen:

- Umgestaltung der Straße An der Untertrave (Innenstadt)
- Umgestaltung der Kanalstraße (Innenstadt) und Umgestaltung weiterer Rippenstraßen in der Altstadt
- Umgestaltung der Geniner Dorfstraße: im Rahmen von Dorferneuerungsmaßnahmen (St. Jürgen)
- Umgestaltung der Niendorfer Straße (Moisling)
- Umgestaltung der Steinrader Hauptstraße (St. Lorenz Nord)
- Umgestaltung der Ziegelstraße (St. Lorenz Nord)
- Umgestaltung/Funktionsänderung der Friedenstraße als Anliegerstraße; Verkehrsberuhigung, Umgestaltung Brolingplatz; Umbau Knoten Schwartauer Allee: Baubeginn 2009.
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Mecklenburger Straße in Schlutup
- Umgestaltung der Mecklenburger Landstraße auf dem Priwall

Außerdem sollen weitere Teilbereiche in Travemünde verkehrsberuhigt bzw. umgestaltet werden.

Schwerpunkt zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs ist die Schaffung von wirksamen und komfortablen Überquerungshilfen über die Hauptverkehrsstraßen. Das Fußwegenetz soll so weiter entwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren



städtebaulichen Umfelds dient als auch attraktive, gesicherte und direkte Verbindungen zwischen Wohnorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie Haltestellen schafft.

10.8 Güterverkehr

Der Güterverkehr stellt in Lübeck aufgrund der **Hafen- und Logistikkfunktion** eine besondere Herausforderung dar (siehe auch Kapitel 1.9.4 Lübecker Hafen). Der überwiegende Teil der Hafenum- und Gewerbegebiete liegt innerhalb einer Entfernung von 3,0 km zu BAB-Abfahrten oder Abfahrten von Kraftfahrstraßen. Wichtigste Ziel- und Quellgebiete für den Güterverkehr sind die Hafenterminals.

Der Hafen besitzt eine eigene Hafenbahn. Das Netz der **Hafen- und Industriebahnen** beträgt ca. 83 km. Die Hafenbahnanlagen am Skandinavienkai und im Vorwerker Hafen wurden 2008 elektrifiziert. Alle Hafenterminals und hafennahen Gewerbegebiete haben einen Bahnanschluss. Der Bereich Skandinavienkai hat ein Güterverteilzentrum (KV-Terminal). Auch der Seelandkai sowie der Container-Terminal Lübeck haben modern ausgestattete mehrgleisige Bahnanlagen. Für das Gewerbegebiet am Skandinavienkai ist ein mehrgleisiger Bahnanschluss für Stückgutumschlag und Autoverladung geplant. Außerdem soll der Bahnhof Dänischburg für den Güterumschlag ausgebaut werden.

Die Strecke Lübeck – Hamburg ist mit 210 Zugpaaren/Tag an den Kapazitätsgrenzen. Zweigleisig ausgebaut wird die Strecke Bad Schwartau Waldhalle – Kücknitz.

Zur weiteren Verlagerung der Verkehre, weg von der Straße, im Sinne eines umweltfreundlichen Modal Split im Güterverkehr sind Ausbaurbeiten an der Bundeswasserstraße **Elbe-Lübeck-Kanal** (ELK) notwendig, damit er für Großmotorgüterschiffe und Schubverbände (Binnenwasserstraßenklasse V) befahrbar ist.

Als heutiger und zukünftiger Engpass sowohl für den **Straßengüterfernverkehr** als auch den Schienenverkehr wird das Nadelöhr Hamburg genannt. Mit dem **Ausbau der A 20** wird die Westumfahrung vorbereitet. Der Bundesverkehrswegeplan sieht ohne Priorität auch eine Ostumfahrung Hamburgs vor.

Für das Jahr 2018 ist die Inbetriebnahme einer **festen Fehmarnbelt-Querung** (vier Fahrbahnen und zwei Gleise) geplant. Mit diesem neuen Bauwerk werden die Fahrzeiten nach Skandinavien verkürzt. Ca. 9.000 Fahrzeuge täglich sollen über die 19 km lange Brückenverbindung fahren. Geplant ist der vierspurige Ausbau der A 1/ B 207 bis Puttgarden. Diese neue Schnellverbindung wird auch den Druck auf die Gleisbelegung erhöhen. Gefordert wird ein Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden.

Der Verkehrsentwicklungsplan nennt als Ziel, Anstrengungen zur **Verlagerung von LKW-Verkehren auf die Schiene** zu unternehmen. Die Lage von Gewerbestandorten und ihre Anbindung an die Schiene ist dafür eine wesentliche Voraussetzung. Die Weiterentwicklung von entsprechenden Schnittstellen der Verkehrsinfrastruktur ist auch in Zukunft erforderlich.



10.9 Wasserstraßen, Hafen und Hafengebäude

Siehe auch Hafen (Kapitel 1.9.4 Lübecker Hafen).

Im **Fährverkehr** über die Ostsee werden insgesamt 22 Häfen in Schweden, Finnland, Lettland, Litauen, Estland und Russland angesteuert.

Die Seehäfen der Hansestadt Lübeck liegen an der Seeschiffahrtsstraße Trave, die an der Einmündung des Elbe-Lübeck-Kanals beginnt. Es gibt öffentliche und private Hafenanlagen. Die öffentlichen Häfen und die Hafengebäude befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck und werden von der Lübeck Port Authority (LPA) geplant, gebaut, unterhalten, in Stand gesetzt und verwaltet. Der LHG ist der Betrieb der öffentlichen Häfen und der Hafengebäude übertragen. Die Lübeck Port Authority übernimmt auch die verkehrsbehördlichen Aufgaben und die Funktion des Seemannsamtes im Hafen. Sie ist für die Erstellung und Fortschreibung der Hafenentwicklungsplanung und Hafengebäudeentwicklungsplanung zuständig.

Der **Elbe-Lübeck-Kanal** (ELK) ist eine Bundeswasserstraße. Der 67,2 km lange Kanal beginnt in Lauenburg und endet in Lübeck bei den Hubbrücken am Burgtor. In sieben Schleusen wird ein Höhenunterschied von 19 m überwunden (Aufstieg bis Mölln, Abstieg von Mölln nach Lübeck). Die Kanal-Trave hat 5,6 km Länge. Sie führt vom Zusammenfluss des Elbe-Lübeck-Kanals und der Trave westlich an der Altstadt im ehemaligen Bett der Wakenitz, die durch den Falkendamm abgesperrt wurde.

Im Jahr 2007 verkehrten auf dem ELK 618 ankommende bzw. 645 abfahrende Schiffe. Sie transportierten eine Gütermenge von insgesamt 581.000 t. In der Betrachtung der Entwicklung des Verkehrs schwanken die Umschlagszahlen in der Vergangenheit sehr stark, wobei die Schiffe größer geworden sind, d.h. die Anzahl der Schiffe nimmt ab.

Die niedrigen Brückenhöhen erlauben keine Durchfahrt von Containerschiffen. Die Substanzerhaltung für den Elbe-Lübeck-Kanal ist mit 113,5 Mio. € im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Wirtschaft und Hafen in Lübeck betonen die Notwendigkeit des Ausbaus des ELK zur Unterstützung des Modal Split für den Güterverkehr, zumindest auf lange Sicht (Vertiefung des Kanalbetts, Ausbau von Schleusen, Erhöhung von Brücken). Es gibt aber kostengünstige bautechnische Alternativen zur Ertüchtigung der Binnenwasserstraße, die umgesetzt werden sollten.

Als Ergebnis einer Arbeitsgruppe mit diversen Beteiligten aus Wirtschaft und Verwaltung wird vorgeschlagen, auf Basis der Restnutzungsdauer der vorhandenen Schleusen, die Schleusen zu verlängern. Es liegt bereits eine Zusage aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVBW) vor, die Schleuse Witzeze zu ersetzen und bis 2018 die durchgehende Befahrbarkeit des ELK mit einer maximalen Höhe von 5,25 m herzustellen. Für einen Ausbau der Wasserstraße und einen vorzeitigen Ersatz der Schleusen ist allerdings ein Wirtschaftlichkeitsnachweis erforderlich. Vor der Vorstellung der Gesamtergebnisse im BMVBW wird das zusätzliche Ladungspotenzial für den ELK durch eine Verlängerung der Schleusen auf 115 m durch eine vereinfachte Nutzen-Kosten-Analyse bestimmt.



10.10 Flughafen Lübeck-Blankensee

Aufgrund seiner Lage an den Autobahnen A 1 und A 20 hat der **Regionalflughafen** Lübeck-Blankensee Bedeutung für Schleswig-Holstein, die Region Hamburg, Westmecklenburg und das nördliche Niedersachsen.

Im Winterflugplan 2008/ 2009 wurden von Lübeck acht **Linienflugziele** in sechs verschiedene europäische Ländern bedient. Die Frequentierung der angebotenen Ziele ist dabei recht unterschiedlich; während einige Ziele täglich angefliegen werden (z. B. London, Stockholm, Frankfurt-Hahn), existieren zu anderen Zielen nur drei bis vier Verbindungen pro Woche.

Seit einigen Jahren laufen Bestrebungen den Flughafen Lübeck zu erweitern. Seit März 2009 liegt der **Planfeststellungsbeschluss** zum Ausbau des Flughafens vor, der u.a. eine Verlängerung der Start- und Landebahn um 155 m vorsieht sowie eine Erweiterung der Vorfeldflächen, um die Lande- und Startbedingungen für entsprechend großvolumige Flugzeuge erfüllen zu können. Mit der Rechtskraft wird die Voraussetzung geschaffen, eine Basis zur Stationierung von Verkehrsflugzeugen einzurichten. Mit Blick auf das Jahr 2020 wird ein Aufkommen von 3,25 Millionen Passagieren erwartet. Dadurch werden in einem erheblichen Umfang neue Arbeitsplätze geschaffen, nicht nur am Flughafen, sondern auch in der Tourismuswirtschaft, die erheblich von einem Flughafenausbau profitieren wird. Für die Erweiterung der Parkplatzflächen nördlich des Flughafens wurde ein Bebauungsplan aufgestellt. Seit Jahresende 2007 ist der Flughafen direkt an die B 207 neu angebunden. 2008 wurde eine Haltestelle der Regionalbahn in Betrieb genommen. Der barrierefreie Zugang zum Bahnhof ist derzeit nur über einen weiten Umweg möglich (Fahrstuhlanlage ist jedoch geplant). Der Weg vom Bahnhof zum Flughafen ist außerdem noch ungenügend ausgeschildert. Für den **Lärmschutz** sieht der Planfeststellungsbeschluss einen eingeschränkten Nachtflugverkehr vor. Die naturschutzfachlichen Maßnahmen aus dem Mediationsverfahren sind umzusetzen.

Es muss noch mit der Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses durch AnwohnerInnen und Nachbargemeinden gerechnet werden.

10.11 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|----------|--|---|--|
| Generell | <ul style="list-style-type: none"> + Weitgehend sehr gute überregionale Anbindung mit fast allen Verkehrsträgern + Leistungsfähiges Verkehrsnetz | <ul style="list-style-type: none"> – Hohe Anzahl an Fahrrad- und Kinderunfällen – Öffentlicher Raum Straße hat vielerorts keine Aufenthaltsqualität | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrsqualität ▪ Verbesserungen im öffentlichen Raum ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit ▪ langfristiger Sicherung der Leistungsfähigkeit des Netzes |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|------------------------------|--|--|---|
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none"> + Geringer Motorisierungsgrad in HL + Stadt der kurzen Wege im Kernbereich | <ul style="list-style-type: none"> – Radverkehrsanteil relativ niedrig – Viele PKW-Einpendler aus der Region – Fehlendes Leitsystem für BewohnerInnen und BesucherInnen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zielvorgabe für einen umweltfreundlichen Modal Split beschließen ▪ Fahrradfreundliche Stadt werden ▪ Wegeleitsystem in der Innenstadt verbessern für BewohnerInnen und BesucherInnen (Sehenswürdigkeiten, Einkaufsziele, attraktive Wegeverbindungen) |
| Radverkehr | <ul style="list-style-type: none"> + Radverkehrsnetz hat Tradition + Großes und weitverzweigtes Radverkehrsnetz + 805 km Radverkehrsnetz | <ul style="list-style-type: none"> – Sicherheitsdefizite (z.B. bei Radwegen und in den Kreisverkehren) – Radwegenetz mit tlw. niedrigem Ausbaustandard und hohem Instandsetzungsbedarf – Fehlende Ausschilderung / Radwegweisung – Querung der Trave zw. Innenstadt und Travemünde nur durch Herrentunnel über Shuttle bzw. Fähren möglich – Einschränkungen des Komforts für den Radverkehr durch den Herrentunnel durch die Taktzeiten und Mängel in der Zuverlässigkeit im Abendverkehr | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung und Ausbau des Radverkehrsnetzes ▪ Umsetzung des Veloroutenkonzeptes mit einem Leitsystem ▪ Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer ▪ Erhöhung des Komforts für den Radverkehr durch zusätzliche (auch überdachte) Fahrradstellplätze in der Altstadt und Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof ▪ Verkürzung der Taktzeiten für den Radverkehr durch den Herrentunnel |
| Öffentlicher Personenverkehr | <ul style="list-style-type: none"> + Busverkehr hat hohes Qualitätsniveau und hohe Akzeptanz + Weitverzweigtes Busnetz, gute Anbindung der Wohngebiete + Verlässliche Taktzeiten und ungebrochene Verkehre + SPNV mit 7 Haltestellen + weitere Haltestellen im SPNV-Netz möglich + Vorhandenes Schienennetz, das die Siedlungsschwerpunkte miteinander verbindet und ausbaufähig ist | <ul style="list-style-type: none"> – bis auf HH – HL – Travemünde sind die Strecken nicht elektrifiziert und eingleisig – wenig ICE-Verbindungen im nationalen und internationalen Netz – lange Fahrzeiten in benachbarte Oberzentren – SPNV: Verbindungen im Stundentakt, dadurch noch zu geringe Attraktivität als Alltagsverkehrsmittel – Unübersichtliche Situation am Hauptbahnhof und am ZOB – Fehlende Bahnhöfe – teilweise eingleisige Strecken – Zu wenig Bevorrechtigungen für Busse | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standard zumindest halten, um attraktiv zu bleiben ▪ Busspuren und Busbevorrechtigungen ausbauen. ▪ Verbesserungen im Umfeld Hauptbahnhof und am ZOB (Leitsystem) ▪ Verkürzung der Taktzeiten im Berufsverkehr, sowie Abend- und Nachtverkehr ▪ Klärung weiterer Haltestellen im SPNV ▪ Funktionale Verbesserungen im Umfeld Hauptbahnhof und ZOB |



| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|--------------------|---|--|---|
| Straße | <ul style="list-style-type: none"> + Gute Anbindung und gutes Hauptverkehrsstraßennetz + Umfahrung Altstadt über Nordtangente möglich + Stellplätze in der Altstadt und am Altstadtrand weitgehend ausreichend | <ul style="list-style-type: none"> – Hohe Anzahl an Fahrrad- und Kinderunfällen – Erhebliche Defizite im öffentlichen Raum – Einschränkungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses bei Kreisverkehren – Hoher Instandsetzungsbedarf bei Fahrbahnen, Rad- und Gehwegen – Geringe Auslastung des Herrentunnels (Tunnelmaut?) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit ▪ Integration der Hauptverkehrsstraßen und Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ▪ Instandsetzung von Straßen- und Wegeoberflächen ▪ Ausbau und Verbesserung der Radwege |
| Wirtschaftsverkehr | <ul style="list-style-type: none"> + Gute Anbindung der GE- und Hafенflächen an das Schnellverkehrsnetz + Leistungsfähiges Verkehrsnetz + Weitverzweigtes Schienennetz für den Güterverkehr: Hafenterminals und hafennahe GE-Flächen haben Bahnanschluss | <ul style="list-style-type: none"> – Hohe Auslastung der Strecken nach Hamburg, Nadelöhr Hamburg – Voraussichtlich Kapazitätsengpässe auf der Schiene im Zuge der Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Gewerbegebiete mit Bahnanschluss ▪ Sicherung eines leistungsfähigen Bahnnetzes ▪ Elektrifizierung weiterer überregionaler Strecken ▪ Anforderungen an das Schienennetz im Zuge der Fehmarnbelt-Querung klären |
| Wasserstraßen | <ul style="list-style-type: none"> + Trave als Seeschiffahrts- und Bundeswasserstraße + Direkte Anbindung der Elbe von der Ostsee über den Elbe-Lübeck-Kanal | <ul style="list-style-type: none"> – Travemünder Enge kann bei weiterem Wachstum zu Wartezeiten führen – Elbe-Lübeck-Kanal nur eingeschränkt nutzbar | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung der Leistungsfähigkeit ▪ Langfristige Sicherung einer guten Infrastruktur |
| Flughafen | <ul style="list-style-type: none"> + Regionalflughafen mit acht Linienflugzielen | <ul style="list-style-type: none"> – Ungewissheiten beim Betriebskonzept – Kostenrisiko für die Stadt – Keine langfristigen Erweiterungsmöglichkeiten über geplanten Ausbau hinaus – Gehweg zwischen Bahnhof und Flughafen lässt noch Komfort vermissen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserungen des Komforts für Bahnreisende und Mobilitätseingeschränkte |



11 Technische Infrastruktur

11.1 Klimawandel und Klimaschutz

Klimawandel und Klimaschutz stellen die Städte und Gemeinden vor neue Herausforderungen. Dies betrifft auch die Qualität und Leistungsfähigkeit der technische Infrastruktur. Insbesondere die Aufgaben der Energie- und Wärmeversorgung, des Umgangs mit vermehrten Starkregenfällen und Hochwasser, d.h. die Versickerung des Niederschlagswassers und die Belastbarkeit des Entwässerungsnetzes sowie des Katastrophenschutzes müssen anders bewältigt werden. Hier sind neue und dringliche Handlungsbedarfe entstanden, die für die Zukunftsfähigkeit der Städte von Bedeutung sind.

Klimawandel

Für Lübeck wird es nach der Modellierung des GKSS - Forschungszentrum für Küsten- und Materialforschung graduelle Verschiebungen geben: die Intensität der Hochwasser wird bleiben, ihre Häufigkeit jedoch zunehmen. Die Winterniederschläge erhöhen sich, die Sommerniederschläge nehmen ab. Die Häufigkeit von Starkregenereignissen nimmt zu. Der DWD prognostiziert heute weniger Niederschläge als vor 20 Jahren. Es besteht daher der Handlungsbedarf, den Fortschreibungslandschaftsplans Klimawandel fertig zu stellen und umzusetzen.

Der Senator für Umwelt, Sicherheit und Ordnung hat eine bereichsübergreifende AG Klimawandel eingerichtet. Diese hat einen Bericht zum vorbeugenden Hochwasserschutz für die Bürgerschaft erarbeitet. Eine Themen übergreifende Betrachtung soll regelmäßig in der AG fortgesetzt werden.

Klimaschutz

Für das Ziel, die CO₂-Emissionen alle 5 Jahre um 10% zu senken, gibt es keine umfassende Strategie. Nötig wäre ein Klimaschutzkonzept für die Stadt, welches alle klimarelevanten Sektoren der Stadt erfasst, Prioritäten für Klimaschutzmaßnahmen identifiziert und die Schwerpunkte der Kommune aufzeigt. (Der in Aussicht gestellte Klimafachplan kann das nur teilweise leisten, denn der beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der flächenbezogenen Anpassung an den Klimawandel und nicht mit dem Klimaschutzhauptthema „Einsparung von fossiler Energie“.) Für das Querschnittsthema Klimaschutz gibt es keine Personalstellen (als Hauptaufgabe), um es in alle diesbezüglich relevanten Bereiche der Stadtverwaltung zu tragen.

Lübeck hat bei der Bundesregierung einen Antrag auf finanzielle Förderung für die Erstellung eines „integrierten Klimaschutzkonzeptes“ gestellt. Falls dem stattgegeben wird, ist noch in diesem Jahr eine Konzepterstellung möglich. Weiterhin gibt es in der Lokalpolitik Bestrebungen, eine Klimaschutzleitstelle einzurichten.



11.2 Energie- und Wärmeversorgung

Die Versorgung der Haushalte und Gewerbebetriebe mit Energie erfolgt überwiegend über das öffentliche Stromversorgungsnetz der Stadtwerke Lübeck. Der Energieanbieter E.ON nutzt das Energieleitungsnetz der Stadtwerke. Zudem ergänzen immer mehr Haushalte durch eigene Solaranlagen ihren Energiebedarf. Die Wärmeversorgung wird vorwiegend über gasbetriebene dezentrale Hausanlagen gedeckt. Erdgas liefern die Stadtwerke. Ein geringer Anteil wird über das Fernwärmenetz der vier städtischen Blockheizkraftwerke in den Stadtteilen versorgt. Kohle wird nur noch von wenigen ehemaligen ArbeiterInnen des Hochofenwerks Herrenwyk genutzt.

Mit der Liberalisierung des Energiemarktes sind die Gewinne der Stadtwerke zurückgegangen. Die Stadt muss aktiv Lösungen für die zukunftsorientierte Energiegewinnung finden. Die Gesetzgeberin hat eine Effizienzerhöhung⁵² gesetzlich festgeschrieben. Die Hansestadt Lübeck muss daher die Fernwärmeversorgung auf 25% (derzeit 8%) erhöhen, 20% erneuerbarer Energie nutzen und die Energieeffizienz auf 20% bis 2020 erhöhen. Für Lübeck ergeben sich daraus verschiedene Handlungsbedarfe. Der Ankauf von Umweltzertifikaten wird als Option von der Hansestadt abgelehnt. Aufgrund der unwirtschaftlichen Fernwärme und den Vorgaben der Gesetzgeberin ist es für Lübeck erforderlich, ein systematisches Energiekonzept zu entwickeln. Hierfür können momentan noch die Fördermöglichkeiten des Staates ausgenutzt werden. Eine effiziente Energieversorgung und -gewinnung bedarf der umfassenden Auseinandersetzung, da viele Bereiche der Stadt tangiert werden und eine strategische Positionierung der Stadt verlangen. Stichworte hierzu sind: Vorranggebiete Fernwärme, gesteuerte Flächenentwicklungen und deren infrastrukturelle Versorgung und Vermeidung von Gemengelage. Es müssen Akteure gefunden werden, die sich zur Umsetzung dieses Konzeptes verpflichten. Die Stadtwerke haben bereits Konzeptvorschläge erarbeitet, die es gilt abzustimmen.

Intelligente Energieeinsparung zielt auf die bedarfsbezogene Steuerung von Wärme und Kältezufuhr. Energieeinsparung funktioniert über Energieeffizienz. Der Nachholbedarf ist insbesondere für die städtischen Gebäude hoch. Z.B. prüfen die Museen ihren Gebäudebestand dahingehend, die Schulen werden bereits sukzessive umgebaut. Da Energiemanagement ein komplexes Thema ist, setzen die Stadtwerke auf individuelle Beratungsangebote, auch für Unternehmen.

Es gibt in Lübeck bereits viele dezentrale Solaranlagen. Die solarthermischen Anlagen (Wärmege-
winnung aus der solaren Einstrahlung) erhalten ganz besonders großen Zuspruch von Privathaushalten. Um den Anteil der Solarenergienutzung zu erhöhen, führen die Stadtwerke eine Kampagne für ihre BürgerInnen solaranlage durch und entwickelt aktuell zusammen mit der IHK ein Solarmodell für Gewerbebetriebe.

Aktuell wird eine Solarbilanz für Lübeck erstellt, die Voraussetzung für die Teilnahme am Bundeswettbewerb „Solare Stadt“ ist und die Umsetzung des Energiekonzeptes unterstützen wird. Die Stadt selbst nutzt keine Solarenergie. Die Voraussetzungen für die Installation von Photovoltaikanlagen auf geeigneten Flächen bestehen mit dem vorhandenen Kataster aller Eignungsflächen im städtischen Eigentum.

⁵² Auf dem G8 Gipfel wurden Ziele formuliert, aus denen die Bundesregierung mit dem Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) einen gesetzlichen Rahmen geschaffen hat.



Lübeck ist kein Eignungsgebiet für Windkraftnutzung laut Landesentwicklungsplan. Wunsch der Stadtwerke ist, die vier bestehenden, technisch überholten Windräder durch neue, modernere Anlagen zu ersetzen (80m Narbenhöhe, 120m Gesamthöhe, mit großen Flügeln). Je zwei neue Windräder könnten demnach am Standort an der B 76 bei Travemünde stehen und am Standort zwischen Ivendorf und Ovendorf. 20 % des regenerativen Energieanteils sollen zukünftig durch Windenergie erzeugt werden. Dazu wäre eine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Als einen weiteren Baustein zur Gewinnung regenerativer Energie planen die Stadtwerke ein neues Holz-Gaskraftwerk, dessen Standort bei Kücknitz am Sandfeld sein könnte. Komplementär wären Aufforstungsgebiete mit schnell wachsenden Hölzern nötig.

Der Energie – und Wärmebedarf der Hotel- und Tourismusstandorte ist hoch, weshalb die Stadtwerke mittelfristig für Hotels in Travemünde und die Entwicklungsmaßnahme Waterfront die Versorgung über neue Biogasanlagen planen. Für die Nutzung von Synergieeffekten sollte das zukünftige Warmwasserbad als Wärmespeicher konzipiert werden. Für Großprojekte wie z. B. „Dodenhof“ ist die Versorgung über ein eigenes Biokraftwerke sinnvoll. Die Biogasanlagen werden, neben der herkömmlichen landwirtschaftlichen Biomasse, auch Biomasse aus Abfällen der **Lebensmittelindustrie** erhalten. Auf diese Weise werden die Stadtwerke verstärkt die Synergieeffekte nutzen, die sich durch den großen Energiebedarf der ansässigen Wirtschaftsunternehmen und ihrer verwertbaren Abfälle für die Energiegewinnung ergeben.

Die Nutzung regenerativer Energie, wie es auch die Gesetzgeberin fordert, ist u.a. durch die Erzeugung **nachwachsender Rohstoffe** geprägt. Diese Form der Rohstoffgewinnung für die Energieerzeugung ist aufgrund der einhergehenden intensiven Bodennutzung nicht unumstritten und findet keine uneingeschränkte Unterstützung durch den Landschaftsplan der Hansestadt. Das gilt ebenfalls für Nutzung von Windenergie. Die Erarbeitung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes sollte auch dazu genutzt werden, eine umfassende Auseinandersetzung zu führen und eine gemeinsame Richtung festzulegen.

Lübeck hat keine **Vorranggebiete für Fernwärmeversorgung** ausgewiesen. Den Wohnungsbau- und Energiegesellschaften steht frei, aus der Fernwärmeversorgung auszusteigen und die Wärmeversorgung selbstständig, dezentral zu lösen. Die Folge sind unausgelastete und unwirtschaftliche **Blockheizkraftwerke**, die im Umkehrschluss zu hohen Preisen führen. Die Stadtwerke arbeiten an einem **Fernwärmekonzept**, das Maßnahmen zur Behebung der defizitären Situation vorschlägt. Die Ausweisung notwendiger Fernwärmevorranggebiete ist für die Auslastung der bestehenden Blockheizkraftwerke wichtigste Maßnahme. Gebiete dafür sind: Schwartauer Allee/ Posener Straße, Moisling, Marli, Wallhalbinsel. Des Weiteren streben die Stadtwerke den Anschluss der Universität und der Fachhochschule im Hochschulstadteil an.

11.3 Ver- und Entsorgung

Die Hansestadt Lübeck unterhält ein weit verzweigtes **Netz zur Ver- und Entsorgung**. Insbesondere durch die Siedlungsentwicklung im Süden der Stadt wurde das Netz in den vergangenen Jahren erweitert. Es ist aufgrund des Strukturwandels in anderen Teilbereichen weniger ausgelastet. Die Netzeffizienz ist gesunken.



Trinkwasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung wird durch den städtischen Eigenbetrieb Stadtwerke gewährleistet. Das Trinkwassernetz ist gut ausgebaut und in einem guten Zustand. Rohrbrüche werden in einer Datenbank verzeichnet, analysiert und ggf. Leitungen vorzeitig ausgetauscht. Der Anschlussgrad beträgt knapp 100%. Es werden derzeit drei Wasserwerke betrieben. Das Wasserwerk in Kücknitz wurde aufgrund der Versalzung des Hemmelsdorfer Sees vorsorglich geschlossen. Trinkwasser kommt daher jetzt auch aus Hamburg. Auswirkungen der Sondermülldeponie Schönberg werden durch Monitoring überwacht. Bisher sind keine Auffälligkeiten bekannt.

Abwasserbeseitigung

Die **Abwasserbeseitigung** wird von dem öffentlichen Abwasserbetrieb „Lübecker Entsorgungsbetriebe“ geleistet. Die vorhandene Infrastruktur orientiert sich an den Flüssen (großen Gewässern). Gewerbe und Hafengebiete wurden historisch entlang dieser Gewässer entwickelt. 1.500 Grundstücke sind nicht an die Kanalisation angeschlossen, von denen 100 Grundstücke auch langfristig nicht angeschlossen werden können. Die Kläranlage für die Stadt liegt in St. Lorenz Nord südwestlich der Teerhofsinsel. Es muss bei Neuanschlüssen an die vorhandene Kanalisation der Nachweis geführt werden, dass das Verschlechterungsverbot für die Mischwassereinleitung eingehalten wird. Die Mischwasserkanalisation wird langfristig durch Trennsysteme ersetzt. Überläufe in die Gewässer dienen der hydraulischen Entlastung der Kanalisation bei Starkregen.

HL hat ein Abwasserbeseitigungskonzept 2008–2012, das regelmäßig alle fünf Jahre fortgeschrieben wird. Im **Abwasserbeseitigungskonzept** sind Grundsätze für die Investitionsplanung definiert. Vorrangig ist demnach: der Ersatz von **Mischwasserkanalisation** durch Trennwasserkanalisation in Travemünde, die Trennung möglichst ganzer Einzugsgebiete, die forcierte Nacherschließung von Grundstücken, die Verlangsamung des Ausbaus der Regenwassereinleitung in die Wakenitz, der Verzicht auf Trennung in den Gängen der Altstadt und die Trennung von maximal einer Rippenstraße in der Altstadt pro Jahr.

Die Kanalisation ist auf den mittleren Niederschlag und den jährlichen überdurchschnittlichen Regen ausgelegt. Es gibt noch keine technische Regel für die Bemessung veränderter Niederschlagsmengen und -häufigkeiten infolge des Klimawandels. Für das Hochwasser durch Sturmfluten müssen bei Planungen die Fluchräume oberhalb der Hochwassergrenze berücksichtigt werden. In dieser Hinsicht ist kein zusätzlicher Handlungsbedarf durch den Klimawandel erkennbar.

In die großen Gewässer (Elbe-Lübeck-Kanal, Trave, Kanaltrave, Stadtgraben und Untertrave) wird das **Niederschlagswasser** aus der Innenstadt und den dicht bebauten Stadtgebieten ohne Rückhaltung eingeleitet. Die kleinen Fließgewässer nehmen das Niederschlagswasser der Randgebiete auf. Die lang anhaltenden Winterniederschläge führen zu hohen Abflüssen in den kleinen Fließgewässern. Zusätzliche Bebauung insbesondere im Süden der Stadt erhöhen den Bedarf an Retentionsflächen. Auch die Landwirtschaft ist von der Vernässung der Flächen betroffen. Insbesondere im Bereich des Niemarkter Landgrabens gibt es Probleme mit der Entwässerung landwirtschaftlicher Flächen.



Das Landesamt für Natur und Umwelt hat eine Auswertung in Karten der Bodendaten hinsichtlich der Durchlässigkeit und Grundwasserständen erstellt. Eine Verordnung zum **Hochwasser** angepassten Bauen liegt noch nicht vor. Es wäre sinnvoll Baugebiete nicht in Überschwemmungs- bzw. überschwemmungsgefährdeten Bereiche auszuweisen. Zumindest müssen für solche Gebiete Standards für Hochwasser angepasstes Bauen vorgegeben und eingehalten werden.

Eine bauliche Entwicklung im Süden der Stadt stellt stadttechnisch einen Stadtumbau dar: Anstatt das Netz der technischen Infrastruktur weiter auszubauen wäre es sinnvoller Flächenreserven innerhalb des bestehenden Netzes zu aktivieren und das vorhandene Netz besser zu nutzen.

Die Ermittlung der Kosten für Neubaugebiete / neue Gewerbegebiete, müsste neben den Herstellungskosten, auch die Kosten für die langfristige Unterhaltung und den Betrieb eines größeren Netzes, das ggf. an anderen Stellen der Stadt geringer ausgelastet ist berücksichtigen.

Abfallbeseitigung

Die Stadtreinigung ist aus den Entsorgungsbetrieben ausgegliedert und als Stadtreinigung Lübeck (SRL) GmbH teilprivatisiert. Die SRL betreibt eine mechanisch-biologische Behandlungsanlage im Süden Lübecks mit erheblichen Kapazitäten.

Unmittelbar vor der Stadtgrenze von Lübeck liegt die Sondermülldeponie Schönberg. Sie gilt als Europas größte Gift- und Sondermülldeponie. Untersuchungen konstatierten eine Häufung an Krebserkrankungen von ArbeiterInnen auf der Deponie, nicht jedoch in der Hansestadt. Im Rahmen der Grundwasseraufbereitung ist ein Bodenmonitoring entlang der östlichen Stadtgrenze zur Überprüfung von Auffälligkeiten installiert.

11.4 Feuerwehr Lübeck

Die Feuerwehr Lübeck ist die Brandschutzbehörde der Stadt. Sie gliedert sich in verschiedenen Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren. Die Feuerwehr ist ein Amt im „Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung. Neben der Brandbekämpfung fallen auch der vorbeugende Brandschutz, die technische Hilfeleistung, der kommunale Rettungsdienst sowie der Katastrophenschutz in den Aufgabenbereich.

Brandschutz

Grundlage der Brandschutzplanung in der HL ist der Feuerwehrbedarfsplan aus dem Jahr 2001. In ihm sind die Qualitätskriterien der Schutzzieldefinition der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (AGBF) auch für den Lübecker Brandschutz festgeschrieben. Dies entspricht dem augenblicklichen Bundesrepublikanischen Standard. Die Bereichsleitung berichtet jährlich bzw. alle zwei Jahre über den Stand der Umsetzung des Feuerwehrbedarfsplans. Die Freiwillige Feuerwehr ist hier eingebunden. Der Bedarfsplan ist zu überarbeiten und den neuen infrastrukturellen Gegebenheiten anzupassen. Dies wird zu keiner Veränderung der Vorhaltung führen, könnte aber bei den Wachbezirken neue räumliche Zuständigkeiten ergeben.

Zurzeit wird zur Erfüllung des Feuerwehrbedarfsplans der Umzug der Feuerwache 3 in den politischen Gremien beraten. Die Lage der Feuerwache soll der Entwicklung in den Stadtteilen Trave-



münde und Priwall sowie im Lübecker Hafen angepasst werden. Der Umzug stellt somit ein gutes Beispiel für eine Maßnahme im Sinne eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes dar.

Katastrophenschutz

Im Bereich Katastrophenschutz liegt der Planung der HL die Gefahrenanalyse des Mindestbedarfs des Innenministeriums SH zugrunde. Die Kapazitäten und personellen Ressourcen für den Katastrophenschutz werden aus der Berufsfeuerwehr, der Freiwilligen Feuerwehr und den Hilfsorganisationen rekrutiert. Es ist hier durch die verantwortlichen Planer darauf zu achten, dass ausreichend ehrenamtliche Helfer sowie Fahrzeuge und Gerät zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang werden die Einrichtungen in Lübeck regelmäßig überprüft und beübt.

Regionalisierung der Einsatzleitstellen

Das Innenministerium Schleswig-Holstein hatte eine Regionalisierung von 15 Kreisleitstellen und Leitstellen in vier regionalisierte Leitstellen vorgesehen. Das Vorhaben einer regionalisierten Leitstelle im Oberzentrum Lübeck konnten bislang nicht durchgesetzt werden. Die Kreise Lauenburg und Stormarn betreiben eine gemeinsame Leitstelle. Das Projekt einer gemeinsamen Leitstelle mit dem Kreis Ostholstein sollte weiter verfolgt werden.



11.5 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|---|--|--|---|
| Klimaschutz, Energieversorgung/ Ver- und Entsorgung | <ul style="list-style-type: none"> + Bericht vorbeugender Hochwasserschutz + AG Klimaschutz + gutes Versorgungsnetz + Große Energieabnehmer (Industrie, Hotels) + Nutzbare industrielle und landwirtschaftliche Biomasse + Kapazitäten für Fernwärmeversorgung (Blockkraftheizwerke) + Engagement und technisches Know How für die Gestaltung des Energiewandels (Stadtwerke, FB 3) | <ul style="list-style-type: none"> – Unregelmäßige Zusammenkunft AG Klimaschutz – Klimawandel und prognostizierte steigende Niederschlagsmenge – Keine uneingeschränkte Unterstützung des Gesamtlandschaftsplans für Energiegewinnung durch nachwachsende Rohstoffe – Veränderte infrastrukturelle Gegebenheiten durch Ausweisung neuer Siedlungsflächen – Bauten in Überschwemmungsgebieten – Fehlende Entwicklungsstrategie der Stadt führt zu unklarer Infrastrukturausrichtung – durch passive Haltung der Stadt könnten Fördergelder für CO2 Energiegewinnung entgehen – Unausgelastete Blockheizkraftwerke – Hoher Energieverbrauch und Wärmeverluste der öffentlichen Gebäude – Flächenerschließung im Süden Lübecks bedeutet einen nötigen stadttechnischen Umbau (doppelte Kosten – Abbau und Aufbau) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integriertes Klimaschutzkonzept ▪ Überarbeitung Feuerwehrbedarfsplan ▪ Regionale Einsatzstelle für die Feuerwehr ▪ Verordnung über Hochwasser angepasstes Bauen ▪ Keine Baugebietsausweisung in Überschwemmungs- oder entsprechend gefährdeten Gebieten ▪ Entwicklungsstrategie, die vorhandene Netzstrukturen vor notwendiger infrastruktureller Neuerschließung berücksichtigt ▪ Systematisches Energiekonzept, zur Steigerung der CO2 neutralen Energiegewinnung und Verbesserung der Energieeffizienz, liefert Erkenntnisse für das übergeordnete integrierte Klimaschutzkonzept ▪ Integriertes Klimakonzept (siehe auch 2.12.2) ▪ Ausweisung Vorranggebiete für Fernwärme ▪ Standorte für Windkraft, Biomasse- und Holz-Gaskraftwerk ▪ Verständigung über nachwachsende Rohstoffe ▪ Weitere Nachbesserung Energieeffizienz öffentlicher Gebäude ▪ Öffentliche Dachflächen für Photovoltaik nutzen ▪ Fördergelder für Energieeinsparmaßnahmen nutzen |



12 Umwelt- und Naturschutz, Naherholung, Freizeit und Lebensqualität

Zum Schutz, Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft hat die Hansestadt Lübeck einen Landschaftsplan für das gesamte Stadtgebiet 2008 beschlossen. Er berücksichtigt die überörtlichen landschaftsplanerischen Aussagen des Landschaftsprogramms Schleswig-Holstein (1999), des Landschaftsrahmenplans (LRP, 2003) und des Entwicklungskonzeptes für die Stadt-Umland-Region Lübeck (ERL, 2003).

12.1 Freiraumstruktur und kulturhistorisch bedeutsame Landschaftselemente

Die Hansestadt Lübeck liegt inmitten des sogenannten Lübecker Beckens. Die Stadtlandschaft wird maßgeblich geformt von den drei großen Flussniederungen der Trave, Wakenitz und Stecknitz (heute Elbe-Lübeck-Kanal als Wasserverbindung zwischen Elbe und Trave), die in nordöstlicher Richtung zur Ostsee fließen. Über die Schwartau entsteht ein Biotopverbund für Feuchtgebiete auch in Richtung Norden / Nordwesten.

Die Siedlungsentwicklung vollzog sich historisch entlang der Trave, an der heute nicht nur die Altstadt von Lübeck sondern auch die dezentralen Hafenstandorte liegen. Die Wakenitz verläuft am südöstlichen Stadtrand und der Elbe-Lübeck-Kanal durchquert die südwestlichen Stadtbereiche, bevor beide im Stadtkern der Hansestadt in die Trave münden.

Lübeck weist eine große Vielfalt an naturnahen Landschaftsräumen mit geringer Nutzungsintensität und hoher landschaftlicher Attraktivität auf. Zu den bedeutendsten Landschaftsräumen gehören:

- Die **küstennahe Ostsee-Landschaft** mit den Steilhängen am Brodtener Ufer, dem südlichen Priwall und der **Fördelandschaft der Trave** als vielbuchtiger Ästuar (Trichtermündung) der Ostsee mit unterschiedlichen Salzgehaltzonen und der größten Lagune in Schleswig-Holstein (Untertrave mit Pötenitzer und Schlutuper Wiek, Dassower See, Dummersdorfer Ufer).
- Die großen **Flussniederungen** mit ihren Altarmen und seenartigen Erweiterungen, die einen hohen Grad an Naturnähe aufweisen und von Verlandungsbereichen, Nasswäldern bis hin zu Mooren charakterisiert werden (Schellbruch, Teerhofsinsel, Schwartauwiesen, Wakenitzniederung, etc. ca. 13 % der Stadtfläche).
- Ausgedehnte naturnahe Wälder (ca. 16 % der Stadtfläche) östlich des Stadtzentrums, um den Flughafen und am westlichen Stadtrand, von denen die größte zusammenhängende Fläche das zentral gelegene Lauerholz ist. Bedeutender Waldtyp ist der (Waldmeister-) Buchenwald auf kalkreichen Standorten, für den Deutschland europa- und weltweit Verantwortung trägt.
- Große landwirtschaftlich genutzte und durch Knicks strukturierte Offenlandschaften (Travemünder Winkel, Wüstenei, Grönauer Heide; ca. 20 % der Stadtfläche) nordöstlich, westlich und insbesondere südlich des dicht besiedelten Stadtzentrums. Neben der überwiegenden Ackernutzung gruppieren sich Trocken- und Heidebiotope gehäuft um den Flughafen. Sie sind aber auch an der Küste anzutreffen.



Ca. ein Drittel der Stadtfläche ist besiedelt. Viele der aus der Stadt heraus führenden Straßen sind mit **Bäumen** bestanden (Alleen, Baumreihen), eine Tradition seit dem 18. Jahrhundert und eine Leitlinie für die Siedlungsentwicklung der Vorstädte. Heute weisen die Alleen teilweise Lücken auf. Außerhalb der historischen Altstadt sind viele Wohngebiete mehr oder weniger stark durchgrünt.

In Lübeck konnten kulturhistorisch bedeutsame Landschaftselemente erhalten werden: der **Stadtgraben**, der Bestandteil der historischen Stadtbefestigung war, die **Niederwaldnutzung**, die als eine jahrtausende alte Form der Waldnutzung fast ausschließlich am Dummersdorfer Ufer erhalten blieb, und die **historischen Park- und Gartenanlagen**, die vor allem östlich der Altstadt und in Travemünde noch erlebbar sind. Daneben gibt es weitere kulturhistorisch bedeutsame Einzelelemente (Grabhügel, Dörfer, Ringburgenanlagen, Mühlenanlagen etc.).

12.2 Leitziele zum Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft

Im Landschaftsplan werden die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft/Lärm, Tiere, Pflanzen und Lebensräume, sowie Landschafts- und Ortsbild sowie Grün- und Erholungsräume behandelt. Es werden Leitziele formuliert, die der folgenden Zusammenfassung vorausgestellt sind.

Natürlich gewachsenen und gesunden Boden für Menschen und Natur erhalten, Flächenressourcen sparen

Aufgrund der eiszeitlichen Schmelze und dem wiederholten Vordringen und Abschmelzen des Eisrandes ist eine Beckenlandschaft mit tonigen und feinsandigen Böden entstanden, die die Voraussetzungen für die Lübecker Backsteinkultur und eine fruchtbare, steinfreie landwirtschaftliche Nutzung bietet.

Der Erhalt der natürlichen Bodenfunktionen bedingt einen sparsamen Umgang mit dem Schutzgut Boden. Daher ist bei baulicher Inanspruchnahme der Verbrauch durch **flächensparendes Bauen** auf ein Minimum zu reduzieren. Das Recycling von Industriebrachen wird in Lübeck praktiziert. Belastete Böden, von denen keine Gefahren ausgehen, werden möglichst wieder genutzt (z.B. als Füllmaterial in Lärmschutzwällen). **Altlastenstandorte** werden für den nachsorgenden Bodenschutz saniert. Zur Vorsorge schädlicher Bodenveränderungen ist die Hansestadt Lübeck ebenfalls aktiv.

Der Anteil ökologisch bewirtschafteter **Landwirtschaftsflächen** ist laut Landschaftsplan zu erhöhen. Auf den Schutz des Waldbodens und kulturhistorisch bedeutsamer Landschaftselemente wird besonderen Wert gelegt. Im Landschaftsplan sind anhand der Kriterien Bodenqualität, Bodenpotenziale, Bodendegradation und Risiken bodenökologische Vorranggebiete bestimmt.

Naturbelassenheit der Ostseeküste, natürliche Flüsse und Bäche, sauberes Wasser

Der Schutz der verschiedenen Gewässervorkommen ist für den **Trinkwasserschutz** und den Schutz von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere von Bedeutung. In Lübeck müssen diesbezüglich die Ostsee sowie die Fließ- und Stillgewässer und Quellen berücksichtigt werden. Vorrangig sind natürliche und naturnahe Gewässer einschließlich Uferzonen und Rückhalteflächen zu erhalten und zu entwickeln. Dazu formuliert der Landschaftsplan erforderliche Entwicklungsmaßnahmen, die vor allem dem Erhalt und der Entwicklung eines **naturnahen Gewässernetzes** mit geringen Stoffeinträgen aus angrenzenden Nutzflächen dienen. Der Schutz und die Renaturierung von Ge-



wässern haben in Lübeck auch bezüglich des präventiven Katastrophenschutzes einen wichtigen Stellenwert.

Lübeck hat **sechs Badestellen**: vier Flussbadestellen und zwei Ostseebadestellen, die alle erhalten bleiben sollen. Mit den Flussbadestellen werden zwar geringe Einnahmen erzielt, sie sind jedoch wichtig, da sie sozial benachteiligte Stadtteile versorgen. Alle Flussbadestellen werden von Vereinen bewirtschaftet. Die Badestellen sind aufgrund der neuen EU Verordnung (VO) zur Badewasserqualität anerkannte Badestellen. Aufgrund der neuen VO findet über vier Jahre ein Monitoring zu verschiedenen Parametern statt. Das bedeutet, dass erst 2011 Klarheit darüber herrscht, ob der EU-Standard gehalten werden kann. Um die Flussbadestellen zukünftig erhalten zu können, müssen relativ zeitnah Maßnahmen für den Erhalt der Wasserqualität erfolgen.

Lübeck bietet aufgrund seiner wassergeprägten Lage an der Ostsee und den Fließ-, und Stillgewässern beste Bedingungen für den **Wassersport**. Die wassersportliche Nutzung ist eingeschränkt und berücksichtigt die naturschutzfachlichen Belange (naturnahe Ufer, Schutzgebiete wie FFH, VS).

Saubere Luft, gesundes Klima und Reduzierung der Lärmbelastung als querschnittsorientierten Beitrag fördern

Die Hansestadt ist Mitglied im Klimabündnis und strebt an, deutsche Klimahauptstadt zu werden. Ziel ist alle fünf Jahre die CO₂-Emissionen um 10 % zu senken und den Klimaschutz als Querschnittsthema in allen Bereichen der Stadt zu verankern. Es liegt ein Senatsbeschluss vor, der den **Klimaschutz** für jeden Fachbereich verbindlich als gesamtstädtisches Ziel erklärt. Es wurde eine fachübergreifende Arbeitsgruppe zum Thema Klimawandel eingerichtet, jedoch noch keine umfassende Strategie formuliert, welches alle klimarelevanten Sektoren der Stadt erfasst. Der derzeit erarbeitete Klimafachplan zum Landschaftsplan beinhaltet **flächenbezogene Maßnahmen** für eine dem Klimawandel angepasste Landnutzung, um Menschen, Tiere und Pflanzen auf die Folgen des Klimawandels vorzubereiten. Dazu gehören u. a. Niederungen zukünftig von Bebauung freizuhalten, den Wald als CO₂-Senke zu erhalten und zu vermehren, die Moore und sonstigen Feuchtgebiete zu erhalten und zu renaturieren, ausreichend Rückzugsgebiete für durch den Klimawandel bedrohte Arten entstehen zu lassen, umweltfreundlichen Radverkehr zu unterstützen sowie Flächen für den naturnahen Tourismus weiter zu entwickeln. Die Maßnahmen des derzeit erarbeiteten Klimafachplans untermauern den gültigen Landschaftsplan für das Gemeindegebiet der Hansestadt Lübeck. Der Klimafachplan behandelt jedoch nicht die Einsparung von fossiler Energie als wichtigen Klimaschutzbeitrag und stellt daher nur einen Fachbeitrag zum integrierten Klimaschutzkonzept dar.

Ein vordringliches klimatisches Ziel ist die Senkung des Energieverbrauchs bzw. die Verbesserung der Energieeffizienz. Mit dem 2009 in Kraft getretenen „Erneuerbare Energiewärmegesetz“ und vielen anderen Regelungen und Förderprogrammen unterstützt die Bundesregierung den Klimaschutz. Die Sanktionen bei nicht Umsetzung der Klimaziele nehmen in den folgenden Jahren zu. Bei der Erzeugung und Speicherung von Energie und Wärme auf der Basis regenerativer Energiegewinnung wird von den Stadtwerken Lübeck auf die Ausnutzung der bestehenden Blockheizkraftwerke, auf die Ausweitung von Photovoltaikanlagen (auch auf städtischen Gebäuden), auf Modernisierung der Windkraftanlagen, Bau von Biogasanlagen und den Bau eines neuen Kraftwerkes gesetzt. Die Schwerpunktsetzung auf regenerative Energiegewinnung Seitens der Stadtwerke



bedarf der Abstimmung mit der Naturschutzbehörde und dem Landschaftsplan der Stadt innerhalb des integrierten Klimaschutzkonzeptes (siehe Kapitel 1.11.2 Energie- und Wärmeversorgung).

Neben der großklimatischen Prägung und der ausgleichenden Wirkung großer Waldflächen tragen maßgeblich die Kaltluftentstehung großer Offenlandbereiche und Frischluftschneisen (Talraum der Trave und der Schwartau sowie der Grünzüge) positiv zum **Stadtklima** von Lübeck bei.

Es gibt zurzeit stadtweit zwei Messstellen für die Luftqualität. Alle 5 – 10 Jahre wird zusätzlich ein Flechtengutachten erstellt. Die **Qualität der Luft** wird durch den Flechtenbewuchs an Bäumen überprüft und in vier Kernzonen dargestellt. Seit den 90er Jahren hat sich die Qualität der Luft verbessert: in den städtischen Kernzonen um eine Qualitätsstufe von insgesamt vier Stufen. In Richtung der ländlichen Gebiete wird die Luftqualität spürbar besser. In der EU werden die Grenzwerte für Stickoxide bis 2010 schrittweise gesenkt. Eine Überschreitung der Grenzwerte kann dazu führen, dass **Luftreinhaltepläne** für die kritischen Gebiete erstellt werden müssen. Neuralgische Punkte in Lübeck sind die Innenstadt und Travemünde. In naher Zukunft kann für den Innenstadtbereich Große Burgstraße die Erstellung eines Luftreinhalteplans notwendig werden. Für Travemünde als **Kur- und Erholungsort** werden besondere Anforderungen an die Luftqualität gestellt, da die Kurgäste von Immissionsverhältnissen aus Ballungsräumen entlastet werden sollen. Diese geforderte Entlastung setzt nach dem Deutschen Heilbäderverband voraus, dass die gesetzlich festgelegten Langzeitgrenzwerte für die Luftqualität in der Regel in allen Bereichen des Kurortes zu weniger als 60% ausgeschöpft werden. Wenn der Status „Seeheilbad“ für Travemünde auf Dauer erhalten bleiben soll, ist insbesondere für die Zunahme von Stickoxidemissionen kein großer Spielraum mehr vorhanden. Das sollte bei der Hafenenwicklung und der touristischen Erschließung beachtet werden.

Die Nutzbarkeit der **landwirtschaftlichen Flächen** unter dem Aspekt der CO₂ neutralen Energiegewinnung/ nachwachsender Rohstoffe sollte auch in Anbetracht des Klimaschutzes neu bewertet werden.

Der **Schiffsverkehr** ist ein großer Schadstoffemittent. Mit dem New Hansa Projekt wurde ein Modellprojekt (Landstromanschluss im Hafen) zur Luftreinhaltung im Jahr 2008 von der Hansestadt Lübeck realisiert. Das New Hansa Projekt war Teil der Agenda 21 Aktion der Union of Baltic Cities 2004-2009. Das Modellprojekt gilt als wichtigstes Projekt zur Verbesserung der Nachhaltigkeit von Häfen. Die Umstellung des Energiebedarfs der Seeschiffe von Erdöl auf Strom wird somit befördert (siehe auch Kapitel 1.9 Wirtschaft, Beschäftigung und Tourismus).

Lärmschutz ist eine Querschnittsaufgabe, es werden Mindestanforderungen an den Wohn- und Erholungswert formuliert. Lärm geht von Straßen-, Bahn- und Luftverkehr und intensiver gewerblicher Nutzung aus. Lärmkonflikte gibt es an vielen Hafenstandorten insbesondere durch den Nachtbetrieb. Der Bereich Port Authority nennt neben Travemünde als besondere Konfliktschwerpunkte Schlutup, die Herreninsel und den Seelandkai. Aufgrund der Ausdehnung des nächtlichen Hafenbetriebs am Seelandkai werden demnächst Schallschutzmaßnahmen für die Wohnhäuser auf der Herreninsel geprüft.

Der 1. Baustein des **Lärminderungsplans** (Kartierung 2007) betrifft die Straßen mit über 6 Mio Kfz/ Jahr. Entsprechend der Anforderung, die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen zu reduzieren, musste der **Lärmaktionsplan** erstellt werden. Die Umsetzung des Modellprojektes „St. Jürgen Ring Tempo 30 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr“ wurde zur Lärminderung von der Oberen Geneh-



migungsbehörde versagt. Bis 2013 sollen weitere Bausteine des Lärminderungsplans folgen (andere Straßen, Schienenverkehr, Gewerbegebiete, Hafen, Flughafen). Für eine erfolgreiche Umsetzung der Lärminderungsplanung muss der Lärmschutz frühzeitig in die gesamtstädtischen Planungen einbezogen werden. Es sollte eine gesamtstädtische Zielsetzung beruhend auf den nutzungsspezifischen Richtwerten formuliert werden.

Lebensraum für Pflanzen und Tiere schützen und entwickeln

Die Entwicklung eines gesamtstädtischen **Biotopverbundes** bietet wildlebenden Tieren und wildwachsenden Pflanzenarten, seltenen und gefährdeten Arten genügend Lebensraum zur Entfaltung. Der Landschaftsplan bestimmt räumliche Schwerpunkte für die Umsetzung des Entwicklungsziels. Um ein Höchstmaß an Naturnähe bei der Entfaltung von Pflanzengemeinschaften zu erzielen, wurden in Lübeck **vier Prozessschutzgebiete** ausgewiesen. Den Wald als Lebensraum für Flora und Fauna in naturnaher Waldbewirtschaftung zu entwickeln passt zu den Entwicklungszielen des Klimaschutzes. Des Weiteren wird auf zusätzliche „Knicks“ zur Strukturanreicherung der landwirtschaftlichen Flächen, die Renaturierung von Fließgewässern, die Schaffung des Überschwemmungsraums „Schwartauwiesen“, Neuanlage von zusätzlichen Kleingewässern, Feucht- und Trockenbiotopen sowie die Entwicklung von halboffenen Weidelandschaften gesetzt. Die Aufhebung von Verkehrswegen mit starker Zerschneidungswirkung soll insbesondere dem Amphibienschutz dienen. Die Renaturierung von Mooren gehört zu den Schwerpunktmaßnahmen und leistet auch im Hinblick auf den Klimaschutz einen bedeutsamen Beitrag.

Vielfältige Kultur- und Naturlandschaften fördern

Das charakteristische **Landschaftsbild** der Region Lübeck ist durch die **geologischen Entwicklungen** in der Eiszeit entstanden. Die Einwirkungen der Menschen in Natur und Landschaft haben eine Kulturlandschaft hinterlassen, die an zahlreichen Stellen schutzwürdig sind (Kultur-, Bau-, und Bodendenkmäler) und auch in der Verantwortung stehen erhalten zu werden.

Die **Lübecker Kulturlandschaft** ist vorwiegend durch die landwirtschaftliche Nutzung und die Lübschen Dörfer geprägt. Zur Stadtentwicklung von Lübeck gehört der ländliche Raum, weil er wichtige Ausgleichs- und Versorgungsaufgaben übernimmt, die teilweise **konfliktbehaftet** sind (Wohnen, Erholung, Landwirtschaft, Naturschutz). Lübeck ist kreisfreie Stadt und kann zur Entwicklung seines ländlichen Raums keine Fördermittel des Landesministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländlichen Raum in Anspruch nehmen. Lübeck ist dadurch auch nicht angehalten die ländliche Entwicklung regional abzustimmen. Die zukünftige **landwirtschaftliche Nutzung** unter ökologischen Maßgaben ist wichtiges Förderziel der Stadt Lübeck. Der Landschaftsplan sieht diesbezüglich perspektivisch **extensive** landwirtschaftliche Nutzung auf den Stadtgütern und auf Eignungsflächen für den Biotopverbund bzw. Biotopschutz vor. Nach den Grundsätzen des ökologischen Landbaus wird derzeit jedoch nur ein kleiner Anteil der Flächen bewirtschaftet. Die ansässigen LandwirtInnen verfolgen aus wirtschaftlichen Gründen die konventionelle, **intensive** Landwirtschaft. Die landschaftliche Pflege durch die Landwirte stellt lediglich einen Nebenerwerb dar (z.B. Pflege Krummesser Moor) und wird nach Einschätzung des Bauernverbandes auch zukünftig keine tragende Rolle spielen. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für **Siedlungsentwicklung** könnte die Existenz der Landwirte gefährden. Zum einen sind die Betriebsgrößen tendenziell unwirtschaftlich und zum anderen führen die Zerschneidung der Flächen und die naturschutzrecht-



lichen Einschränkungen zu einer aufwendigen und damit teuren Bewirtschaftung. Es muss mit einer zunehmenden Abwanderung der landwirtschaftlichen Betriebe besonders nach Mecklenburg Vorpommern gerechnet werden. Die Aufgabe der Landwirtschaftsbetriebe wird sich auf die **Dörfer** und der traditionellen Dorfstrukturen bzw. Ortsbilder auswirken. Die unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen, Chancen und Grenzen bei der **Entwicklung des ländlichen Raums** sollten offen behandelt werden und eine Abstimmung bzw. eine eindeutige Positionierung der Hansestadt hinsichtlich der **Entwicklungsprioritäten** der konkurrierenden Nutzungen eingenommen werden (Gewerbeentwicklung, Klima- und Naturschutz, Erholung, Tourismus sowie Landwirtschaft). Gewünschte Entwicklungen dürfen gesetzlichen Vorgaben nicht entgegenstehen.

Die Erhaltung der Kulturlandschaft setzt die Steuerung der Siedlungsentwicklung voraus, die eine **Zersiedelung** der Landschaft und Zerstörung des Naturerbes vermeiden muss. Die Räume dienen auch der Erholungsnutzung. **Erholungsflächen** liegen innerhalb oder grenzen an wertvolle Naturräume und bilden mit ihnen einen Verbund. Zu den bisherigen typischen Landschaftsbildern sollen zwei weitere Landschaftsformen kommen: Die Weidelandschaft und die Landschaft, die durch die „Wildnis“ der Prozessschutzgebiete geprägt ist.

Die biologische Vielfalt der Naturlandschaft erfindet sich immer wieder neu. Die dynamischen Prozesse vollziehen sich auch durch externe Einflüsse. Die nutzungsbedingten Sukzessionsstadien sollten möglichst langfristig erhalten werden.

12.3 Freiraumbezogene Erholung

Im Landschaftsplan Fachplan „Erholung“ werden die Themen Grünflächen, Grünzüge und Naturerlebnisräume/ Erholungsgebiete behandelt. Für ihre Entwicklung wurden Leitziele formuliert, die der Zusammenfassung vorausgestellt sind.

Vielfältige Naturpotenziale für attraktive Erholungsnutzung erschließen, verbinden und deren räumlich-funktionale Zusammenhänge verbessern

Die vielseitigen Landschaftsräume sind nicht nur als Lebensräume für Flora und Fauna von Bedeutung, sondern auch als Erholungsangebote für die einheimische **Bevölkerung und Gäste**. Natur und Landschaft und der von ihnen ausgehende Freizeitwert ist ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen, Wohnbevölkerung und Tourismus.

An diese Vorgaben knüpft der Fachplan „Erholung“ im Landschaftsplan an. Ein wichtiges Ziel in Lübeck ist, die Natur in den Erlebnisräumen zu erhalten und für die Menschen erlebbar und nutzbar zu machen. Lübeck verfügt über großflächige Erholungsgebiete außerhalb des Siedlungsbereiches. Diese **Erholungsgebiete** sind vor allem für die landschaftsbezogene Erholungsnutzung im Umfeld der Kernstadt und für den Biotop- und Artenschutz bedeutsam.

Zu den siedlungsnahen **Grünflächen und Grünzügen** innerhalb des Siedlungsgebietes zählen ca. 300 ha städtischen Grünanlagen, 74 ha Sport- und Spielplätze und 450 ha Kleingärten, aber auch von den Vor- und Hausgärten geht ein Erholungseffekt aus. Verluste von Vorgärten zugunsten von Stellplätzen führen zu qualitativen Einbußen des Stadtbildes. Defizite an wohnungsnahen Erholungsflächen, insbesondere Parkanlagen bestehen vor allem in dicht besiedelten Stadtbezirken St. Lorenz Nord und Süd und in der Innenstadt. Die **Attraktivität der Spielplätze** muss wesentlich



verbessert werden. Insgesamt gibt es eine hohe Anzahl an Kleingärten. Die Kleingartenanlagen sollen stärker für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, damit ein allgemeiner Erholungsnutzen entsteht. Im Erholungsflächenkonzept fand eine intensive Auseinandersetzung mit diesem Thema statt. Zur Steigerung der Attraktivität könnte das **Wohnumfeld (Grünflächen u. a.)** in Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit verbessert werden. Eine tragfähige Grünplanung muss jedoch auch Lösungen für die Folgekosten aufzeigen. Eine fachübergreifende Auseinandersetzung der Folgekosten durch Planung ist notwendig (siehe Kapitel 1.6 Wohnen).

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel, die Grün- und Erholungsflächen zu einem räumlich-funktionalen **Grünflächenverbund** zu verknüpfen. Im Fachplan „Erholung“ des Landschaftsplans werden Maßnahmen benannt, die zur Gewährleistung eines möglichst wohnungsnahen und zusammenhängenden Erholungsangebotes die Verbindung von diversen bestehenden und neuen Grünflächen zu einem Grünverbund vorsehen. Über die Wege dieser Grünzüge wird zudem eine bessere Erreichbarkeit der Stadtteile erzielt. Flächenhafte Grünzüge und schmale Grünverbindungen qualifizieren die Wohngebiete und ermöglichen eine gute Anbindung an die großen Erholungsgebiete (z.B. Lauerholz, Wakenitz, Elbe-Lübeck-Kanal, Dummersdorfer Feld, Ostsee). Es gibt insgesamt sechs Naturerlebnisräume (mit einer Gesamtfläche von insgesamt 64 ha), die mit naturbelassenen bzw. -betonten Spielgärten ausgestattet sind und die wohnungsnaher Versorgung unterstützen.

Sport- und andere Freizeitanlagen sind grundsätzlich von freiraumbezogenen Erholungseinrichtungen zu unterscheiden, sollen jedoch bei der Herstellung eines Grünflächenverbundes einbezogen werden. Die geografische Lage Lübecks an Ostsee, Fließ- und Stillgewässern bildet beste Voraussetzungen für wassersportliche Aktivitäten im, am und auf dem Wasser. Auch das landschaftliche Umfeld, mit den verschiedenen Erholungsgebieten, ermöglicht freiraumbezogene Aktivitäten wie Fahrradfahren und Ausdauertraining. Unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange will die Stadt diese Potenziale nutzen und stärker miteinander verknüpfen (Grünraumvernetzung, Biotopverbund).

Es gibt konzeptionelle Überlegungen für den Ausbau der Erholungswege, dazu gehören das **Rad- und Wanderwegenetz**, die **Wasserwanderwege** und die **Naturerlebnispfade** (Radwegeplanung, Landschaftsplan). Der Ausbau des **Reitwegenetzes** wird vom Reiterbund Lübeck gefordert. Diese Netze weisen alle Mängel durch Lücken und in Ausbauständen auf. Es gibt keine ordnende Reitwegeplanung für das Lübecker Stadtgebiet. Die ReiterInnen weichen auf die Wander- und Radwege aus und verursachen dadurch Schäden an den Anlagen. Als Voraussetzung eines Reitwegekonzeptes wurde im Jahr 2005, im Rahmen des regionalen Projektes für die „Region aktiv – Lübecker Bucht“, eine Bestands- und Bedarfsanalyse zum Thema „Reit- und Fahrtourismus“ durchgeführt. Die verwaltungsinternen Zuständigkeit für nächste Schritte müsste als nächstes geklärt werden.

Die reduzierte Unterhaltspflege der **Waldwege** führt zu Qualitätseinbußen und damit zur Minderung der Attraktivität für die Erholungssuchenden. Es besteht Nachholbedarf, der abhängig von den zur Verfügung stehenden Mitteln nur sukzessive gedeckt werden kann.

Lübeck ist der nördlichste Endpunkt der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze. Die Radwegekonzeption von Lübeck sollte daher das „**Grüne Band Deutschland**“, in Kooperation mit dem Land Mecklenburg Vorpommern, konzeptionell einbeziehen. Das „Grüne Band Deutschland“ stand Pate



für das initiierte Projekt „Grüne Band Europa“ (European Green Belt), das für den ersten und größten grenzüberschreitenden Biotopverbund Europas mit durchgehender Wegeverbindung sorgen könnte.

Naturnahen Wald für den Klimaschutz und Erholungsnutzung erhalten und weiterentwickeln

Der Wald und dessen naturnahe Bewirtschaftung leisten einen wichtigen Betrag als Klimastabilisator. Er bietet vielen Tier- und Pflanzenarten Lebensraum und Schutz.

Die Wälder haben ebenfalls auch eine wichtige Funktion für die Erholungsnutzung. Ziel der Hansestadt Lübeck ist es, die Wälder besser für die Erholungssuchenden zu erschließen, wobei vorrangiges Ziel die waldschonende Erholungsnutzung ist. Dazu wurde eine Machbarkeitsstudie für einen **Naturerlebnispark Stadtwald Lübeck** erarbeitet. Mit dem Erlebniskonzept soll eine Beitrag für die Umweltbildung/ Naturpädagogik geleistet werden. Es wird ein positiver Imageeffekt für den Wohn- und Tourismusstandort Lübeck prognostiziert.

Lokal verbindlich ist das Waldkonzept der Hansestadt Lübeck, das alle Waldflächen (auch die außerhalb des Stadtgebietes) behandelt. Aktuell gibt es ca. 5.000 ha städtische Waldflächen, Privatwald gibt es nur in geringem Umfang. In den letzten Jahren wurde ca. 500 ha neu aufgeforstet. Das Waldkonzept sieht eine weitere Vorratsanreicherung vor. Alle Wälder werden **naturnah bewirtschaftet (mit Zertifizierung)**. Im Süden Lübecks ist die Waldausstattung zu gering. Generelles Ziel ist die Erhöhung des Flächenanteils der städtischen Wälder (gemäß Landschaftsplan von aktuell 12% der Stadtfläche auf 15 %). Insbesondere für Buchenwälder hat Deutschland europa- und weltweit eine besondere Verantwortung. Die Erhöhung des Waldanteils entspricht den Klimaschutzziele.

Lübeck bietet vielfältige Sport- und Erholungspotenziale, die Lebensqualität bedeuten. Aufgabe ist es, unter Berücksichtigung der Belange von Natur und Umwelt Angebote bzw. Grünflächen zu öffnen und zu vernetzen. Ein Tourismusentwicklungs-konzept sollte die Ergebnisse des Fachplans Erholung und des Sportentwicklungskonzeptes nutzen.

12.4 Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (Entwicklungs- und Schutzgebietskonzept)

Die Zusammenstellung der rechtskräftigen Schutzgebiete und sonstigen naturschutzrechtlichen Normen in der Karte „Schutzgebiete“ zeigt eine hohe Dichte und teilweise mehrfache Überlagerung von Schutzgebietskategorien.

Die gemeldeten **europäischen Schutzgebiete** (FFH und Vogelschutz) zum Aufbau eines europa-weiten Schutzgebietsystems „Natura 2000“ wurden nachrichtlich in den Landschaftsplan übernommen.

Als **nationale Schutzgebiete** sind Naturschutzgebiete (NSG), Landschaftsschutzgebiete (LSG), Naturdenkmäler (ND) und geschützte Landschaftsbestandteile (LB) als verbindliche Flächen nachrichtlich übernommen worden. Von der Unteren Naturschutzbehörde werden weitere Gebiete für die Unterschutzstellung vorgeschlagen (Pöppendorfer Moor, östliche Teile Teerhofsinsel, Traveförde mit Pötenitzer Wiek und Ausgleichsflächen nördlich angrenzend an das Dummersdorfer Ufer).



Es gibt im Stadtgebiet eine hohe Anzahl gesetzlich geschützter Biotope (gem. § 25 LNatSchG), die oft innerhalb der Flächenschutzgebiete liegen.

Ziel ist der Aufbau eines **funktionalen Biotopflächenverbundes**, der auf das landesweite und im Landschaftsrahmenplan konkretisierte Schutzgebiets- und Biotopverbundsystem aufbaut.

Gemäß Landschaftsrahmenplan (2003) sind für die Hansestadt Lübeck folgende Schwerpunktbe-
reiche formuliert:

- Schellbruch inklusive Lauerholz und Schwartauwiesen (Erhalt einer von wechselnden Wasserständen geprägten Niederungslandschaft, Wiedervernässung),
- Standortübungsplatz Wüstenei
- Dummersdorfer Ufer (Erhalt eines von besonderen klimatischen Bedingungen geprägten, vielfältigen Biotopkomplexes)
- Untertrave mit Priwall, Dassower See, Pötenitzer Wiek und angrenzenden Wicken (Erhalt einer unverbauten Ästuarlandschaft, Lenkung der Erholungsnutzung erforderlich)
- Krummesser Moor und Niemarker Landgraben – Niederung (Wiederherstellung weitgehend natürlicher Standortverhältnisse, Anhebung des Wasserstandes)
- Wakenitz (Erhalt des Talraumes, Lenkung der Erholungsnutzung erforderlich)

Wichtige Verbundachsen sind das Tal der Schwartau, der Elbe - Lübeck - Kanal, das Travetal sowie der Herrenburger und Niemarker Landgraben (Wiederherstellung naturnaher Talräume).

Das Gebiet „Traveförde einschließlich Dassower See“ erfüllt die Kriterien eines international bedeutenden Feuchtgebietes als Sommerrast- und Überwinterungsgebiet am Schnittpunkt zweier wichtiger großer Vogelzugstraßen.

Bisher wurden überwiegend größere zusammenhängende Wälder in öffentlicher Hand für den Biotopverbund berücksichtigt. Wichtig für die Realisierung eines kommunalen Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems ist der **Erwerb von Flächen**. Deswegen wurden Gebiete, die eine Eignung für den Biotopverbund besitzen, aber bspw. aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht verfügbar sind, als **Eignungsflächen für den Biotopverbund** gekennzeichnet. Das Biotopverbundkonzept der Hansestadt Lübeck sollte stärker als bisher auch die funktionalen Zusammenhänge der großen Landschaftsstrukturen Gewässer, Feucht- und Trockenbiotope berücksichtigen und jeweils miteinander vernetzen.

Herausgehoben werden muss das vom Bundesamt für Naturschutz initiierte und geförderte Projekt „**Grünes Band Deutschland**“ entlang der innerdeutschen Grenze, das sich von der Ostseeküste bis Bayern erstreckt. Als Grenze zwischen den ehemaligen zwei Machtblöcken in Ost und West zieht es sich durch die daran anknüpfende Vision „Grünes Band Europa“. Lübeck bildet den nördlichsten Endpunkt in Deutschland. Die 30jährige Nutzungspause ist der Natur gut bekommen. Es hat sich ein wertvoller Lebensraumverbund entwickelt. Im Stadtgebiet von Lübeck befinden sich zwei Schwerpunktgebiete im „Grünen Band Deutschland“ mit bundesweiter Bedeutung:

- a) Dassower See und
- b) Wakenitz-Niederung / Kannenbruch.



Die Hansestadt verfolgt als Ergebnis des Mediationsprozesses Flughafen ein Naturentwicklungsprojekt „**Grünes Hufeisen**“ mit Erholungs- und Biotopschutzfunktionen im Lübecker Süden. Es dient der naturnahen Entwicklung hufeisenförmig zueinander liegender Flächen mit Anbindung an das europäische Schutzgebiet/ Naturschutzgebiet „Grönauer Heide“ und soll zukünftige Ausgleichsmaßnahmen räumlich konzentrieren. Neben der Aufwertung vorhandener Biotop- und der Neuanlage von Biotopstrukturen soll das Gebiet für die Erholungsnutzung unter Einbeziehung der Interessen der Dorflagen qualifiziert werden. Die Projektrealisierung wird für die nächsten zehn Jahre angestrebt. Das Gebiet steht im Konflikt mit den Plänen zur Gewerbegebietsentwicklung in diesem Bereich, der dann gegebenenfalls im Rahmen der jeweiligen Bauleitplanung (besser in einer vertiefenden Rahmenplanung) zu lösen wäre.

Neben dem „Grünen Hufeisen“ gibt es gemäß Landschaftsplan eine Vielzahl an festgesetzten und geplanten **Ausgleichsmaßnahmen**, die im gesamten Stadtraum verstreut sind. Seitens der Hansestadt Lübeck wird eine bevorzugte Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen in den Eignungsflächen für Biotopverbund und in dem sogenannten „Grünen Hufeisen“ angestrebt.

Die Vielzahl an einzelnen **Kompensationsflächen** sollte für großflächige Landschaftsräume naturschutzfachlich optimiert und unter einheitlicher Betreuung entwickelt werden. Es sollte unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für die GrundstückseigentümerInnen (z.B. LandwirtInnen) umgesetzt werden. Diese Vorschläge könnten als Konzept unter Einbeziehung der Naturschutz- und Prozessschutzgebiete einen qualitativen Beitrag für die großflächige Entwicklung von Natur und Landschaft / großflächigen Biotopverbund mit regionaler Anbindung leisten. Mit Hilfe der Einrichtung eines städtischen oder auch regionalen **Ökokontos** könnte dann die Realisierung vorgezogener Maßnahmen gesteuert werden.

Die Umsetzung der erforderlichen **Pflege der Naturschutzgebiete** erfolgt durch lokale Bündnisse. Dadurch wird einzelfallabhängig über Ziele und Pflege des jeweiligen Schutzgebietes von der lokalen „Bündnis“-Konstellation entschieden und private Interessen können stark in die Entscheidungen über Art der erforderlichen Maßnahmen einfließen. Die Förderung von Einzelprojekten im Naturschutz führt zu einer unzureichenden ganzheitlichen Entwicklung der Schutzgebiete. Im Sinne des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind naturschutzfachlich abgesicherte **Konzepte für Landschaftsräume** erforderlich. Daher ist ein **Management der Naturschutzgebiete und Prozessschutzgebiete** in der Hansestadt Lübeck zur Umsetzung der Ziele und Maßnahmen des beschlossenen Gesamtlandschaftsplanes sinnvoll.



12.5 Stärken, Schwächen, Handlungsempfehlungen

| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|---------------------------|--|--|--|
| Naturschutz / Klimaschutz | <ul style="list-style-type: none"> + vielfältige Naturräume + Ostsee und Küstenbiotope + Niederungen + Naturnahe Waldflächen + Strukturreiche Offenlandschaft + Vielzahl Schutzgebiete | <ul style="list-style-type: none"> – Beschlossenes Biotopverbundkonzept berücksichtigt unzureichend die Vernetzung von Feucht- und Trockenbiotopen – Es fehlt die Zusammenführung der einzelnen Ausgleichsflächen zu großflächigen Maßnahmeräumen – Es fehlt eine umfassende Strategie für den Klimaschutz, die alle klimarelevanten Sektoren umfasst | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Naturschutzfachliche Optimierung von einzelnen Ausgleichsmaßnahmen für die Entwicklung großflächiger Landschaftsräume und zur Verbesserung des Biotopverbunds (unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für Eigentümer und nach Möglichkeit unter einheitlicher Betreuung). ▪ Umsetzungsprojekte Naturschutz z.B. „Grünes Hufeisen“ ▪ Einrichtung eines städtischen Ökokontos ▪ Abgestimmtes Management der Natur- und Prozessschutzgebiete ▪ Sicherung extensive Waldbewirtschaftung ▪ Gewässer- und Moorrenaturierung zur Unterstützung des Klimaschutzes ▪ Erhöhung Waldanteil im Rahmen Klimaschutz ▪ Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes durch fachübergreifende Zusammenarbeit (siehe Kapitel 1.11.1 Klimawandel und Klimaschutz) ▪ Förderung der lokalen Energieerzeugung (Kraft-Wärme-Koppelung, regenerative Energie) ▪ Verbesserung der Informationen der BürgerInnen |



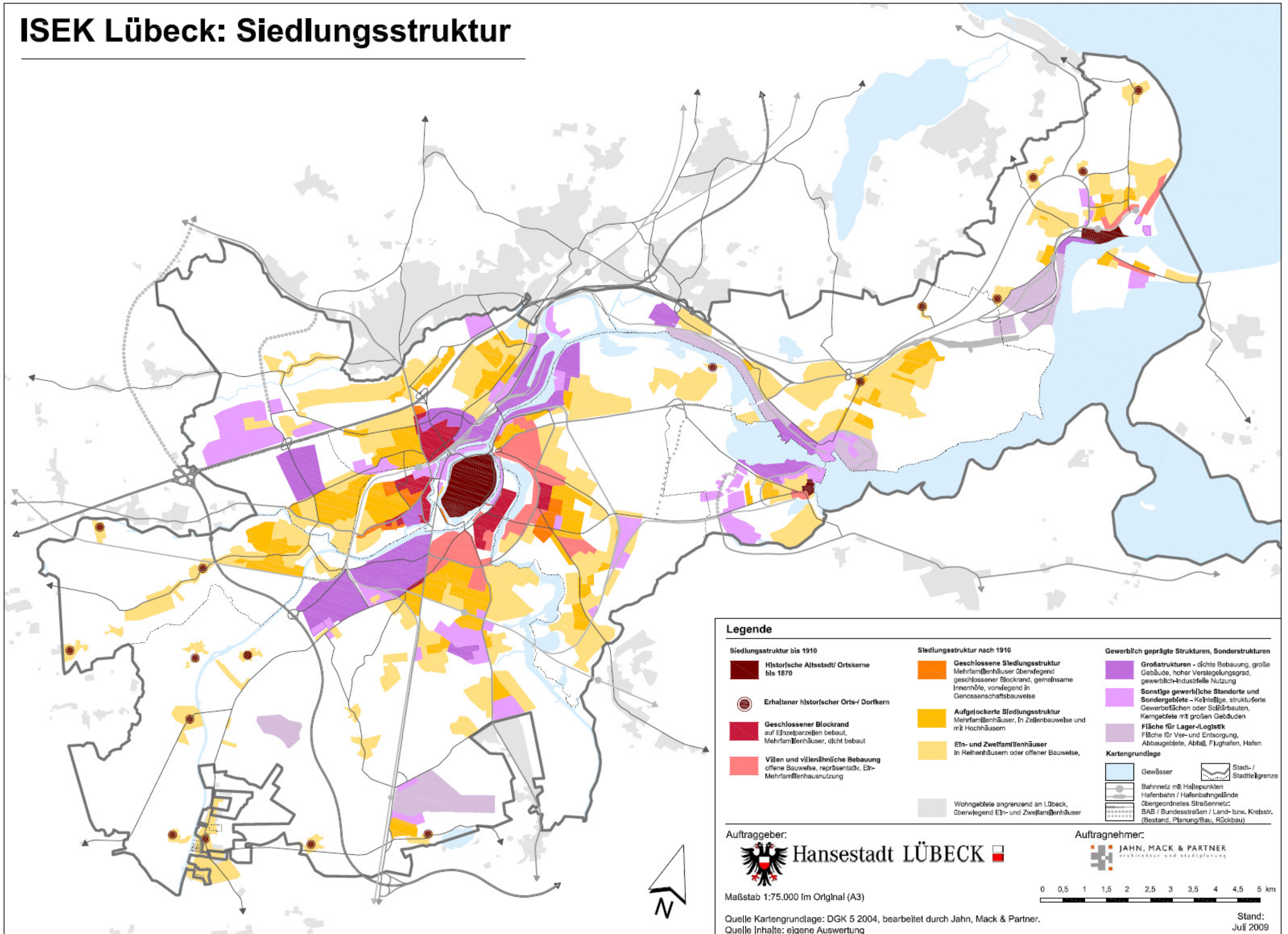
| | Stärken | Schwächen | Handlungsempfehlungen |
|----------------------|---|---|--|
| Erholung | <ul style="list-style-type: none"> + naturnahe Erholungsräume + Grünzüge/ Grünverbindungen der Wohngebiete schließen an große Erholungsgebiete an + Grünflächen um die Altstadt + hohe Anzahl Kleingärten mit Grünpotenzial + 6 Naturerlebnisräume + Historische Park- und Gartenanlagen, Friedhöfe sowie die gestalteten Kreisverkehrsplätze und Friedhöfe + Grünmarketing und Förderung des Gartentourismus + Fluss- und Seebäder | <ul style="list-style-type: none"> – Defizit an Naherholungsflächen in St. Lorenz Nord und Süd – Für die Öffentlichkeit geschlossene Kleingartenanlagen – Geringe Attraktivität der Spielplätze – Abstandsgrün im Wohnumfeld, d.h. ohne Erholungswert – Verlust von Vorgärten durch Umnutzung als KFZ-Stellplätze – Netzlücken im Reit-, Radwander- und Wanderwegenetz – Fehlende Wanderwege in landwirtschaftlich geprägten Räumen – Ungepflegte, verwachsene schlecht nutzbare Wanderwege – kritische Luftqualität Seeheilbad Travemünde, Seeheilbadstatus in Gefahr – Mittelknappheit bei der Unterhaltung Grünanlagen, Wälder, Erholungsflächen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung der Erholungsprojekte einschließlich der Vernetzung der Erholungsflächen, Wege unter Berücksichtigung der Unterhaltungskosten ▪ Wohnumfeldverbesserungen in Abstimmung mit den Wohnungsunternehmen ▪ ▪ Reitwegekonzeption und Klärung der Zuständigkeiten ▪ Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität der Flussbadestellen ▪ Radwegekonzeption unter Einbeziehung „Grünes Band“ mit Mecklenburg Vorpommern ▪ Prioritätensetzung für Hauptwegenetze ▪ Tourismuskonzept unter Berücksichtigung des „naturnahen Tourismus“ ▪ Grünflächenverbund mit nachhaltig finanzierbarer Pflege umsetzen ▪ Nutzung des ÖPNV, Verbesserung des Modal Split |
| Lärminderungsplanung | <ul style="list-style-type: none"> + Zahl der betroffenen EinwohnerInnen ist bekannt + Maßnahmen zur Lärminderung werden entwickelt | <ul style="list-style-type: none"> – Lärmprobleme und Auswirkungen sind sichtbar und messbar – Maßnahmenumsetzung bisher gescheitert | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte interkommunale Zusammenarbeit ▪ Formulierung eines gesamtstädtischen Ziels zum Lärmschutz beruhend auf den nutzungsspezifischen Richtwerten |



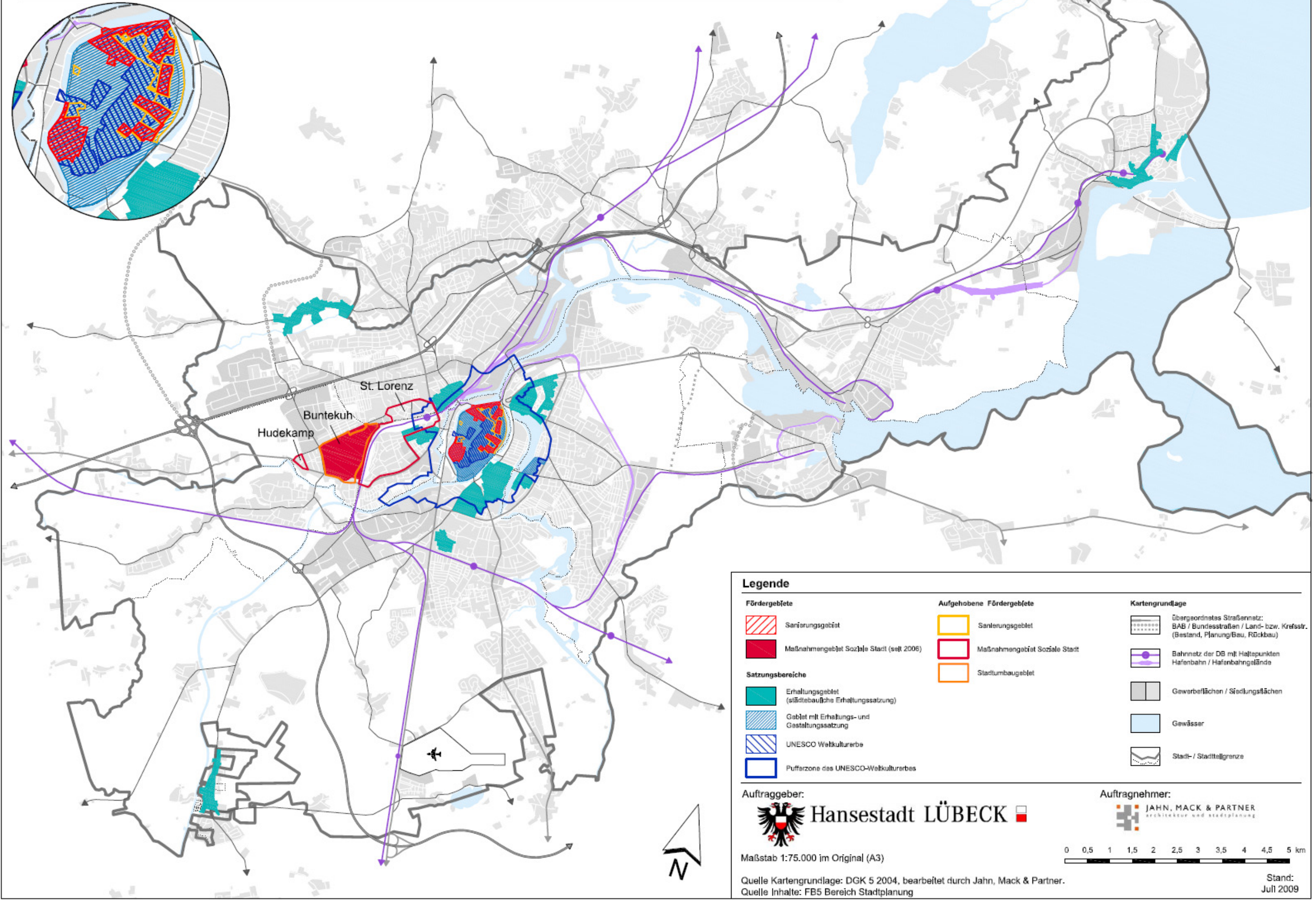
| 13 Karten zur Analyse | Seite |
|--|--------------|
| ISEK Lübeck: Siedlungsstruktur..... | 165 |
| ISEK Lübeck: Fördergebiete und Satzungsbereiche..... | 167 |
| ISEK Lübeck: Stadtteile und Stadtbezirke..... | 169 |
| ISEK Lübeck: Wohnbaulandpotenziale..... | 171 |
| ISEK Lübeck: Infrastruktur und Versorgung..... | 173 |
| ISEK Lübeck: Bestehende Wirtschaftsstruktur..... | 175 |
| ISEK Lübeck: Suchräume für die zukünftige Flächenentwicklung..... | 177 |
| ISEK Lübeck: Verkehrsnetz 2010..... | 179 |
| Verkehrsentwicklungsplan Lübeck – Radverkehr Bestand 2008, Radverkehrsinfrastruktur..... | 181 |
| Verkehrsentwicklungsplan Lübeck – Radverkehrsnetz, Maßnahmenplan bis 2015..... | 183 |
| Verkehrsentwicklungsplan Lübeck - Zielkonzept Velorouten und Radwanderwege..... | 185 |
| Streckennetz und Netzknoten für die Linienbus-Bedienung 2008..... | 187 |
| ISEK Lübeck: Freiraumstruktur, wertvolle Landschaftsbestandteile..... | 189 |
| ISEK Lübeck: Schutzgebiete, Biotopverbund, Ausgleich-/ Ersatzflächen..... | 191 |



ISEK Lübeck: Siedlungsstruktur



ISEK Lübeck: Fördergebiete und Satzungsgebiete



| Fördergebiete | | Aufgehobene Fördergebiete | | Kartengrundlage | |
|-------------------------|---|---------------------------|------------------------------|-----------------|--|
| | Sanierungsgebiet | | Sanierungsgebiet | | Übergeordnetes Straßennetz: BAB / Bundesstraßen / Land- bzw. Kreisstr. (Bestand, Planung/Bau, Rückbau) |
| | Maßnahmengbiet Soziale Stadt (seit 2006) | | Maßnahmengbiet Soziale Stadt | | Bahnnetz der DB mit Haltepunkten Hafenbahn / Hafanbahngelände |
| Satzungsbereiche | | | Stadumbauegebiet | | Gewerbeflächen / Siedlungsflächen |
| | Erhaltungsbereich (städtebauliche Erhaltungssatzung) | | | | Gewässer |
| | Gebiet mit Erhaltungs- und Gestaltungssatzung | | | | Stadt- / Stadtteilgrenze |
| | UNESCO Weltkulturerbe | | | | |
| | Pufferzone des UNESCO-Weltkulturerbes | | | | |

Auftraggeber: **Hansestadt LÜBECK**

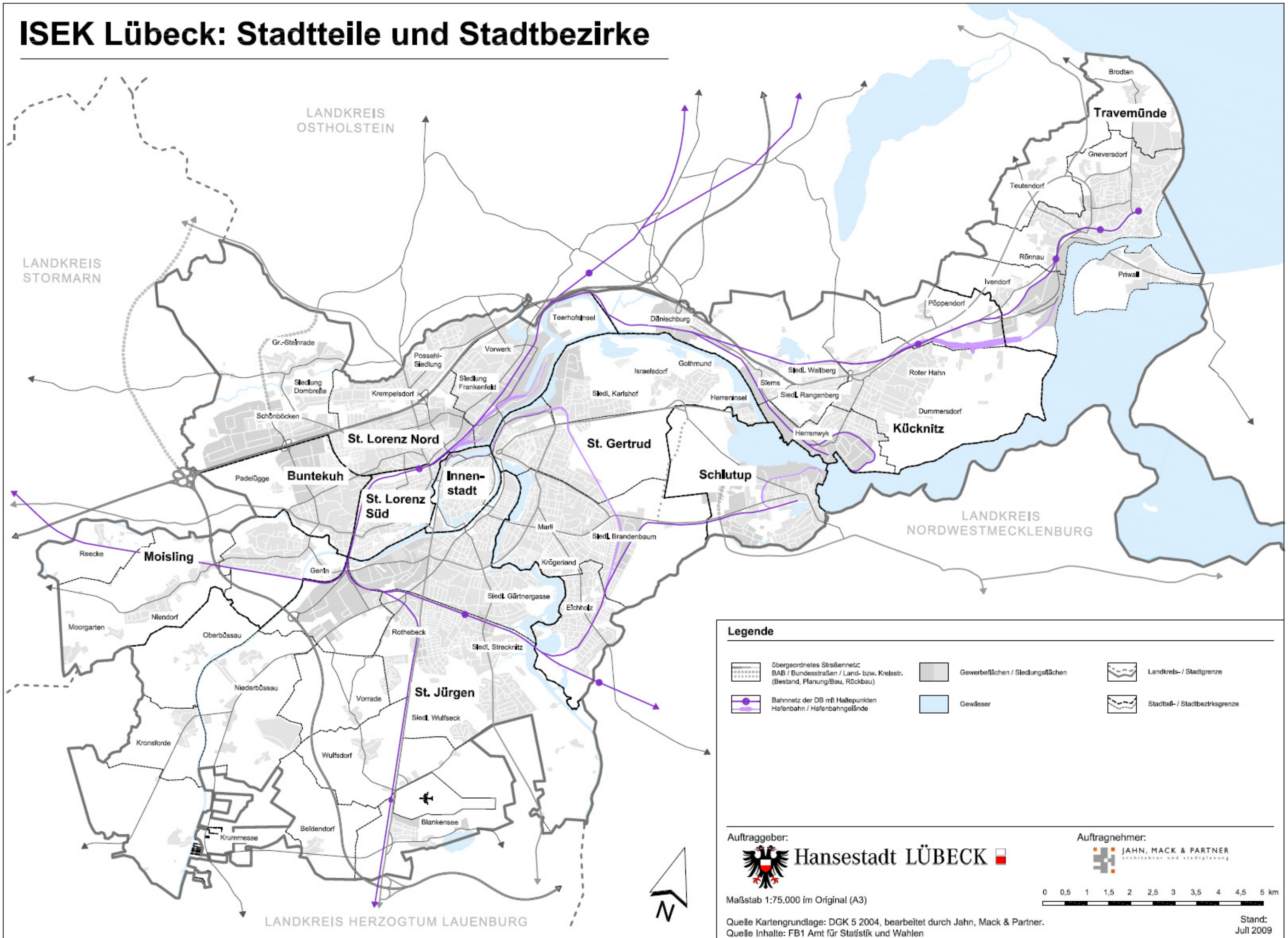
Auftragnehmer: **JAHN, MACK & PARTNER**
ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG

Maßstab 1:75.000 im Original (A3)

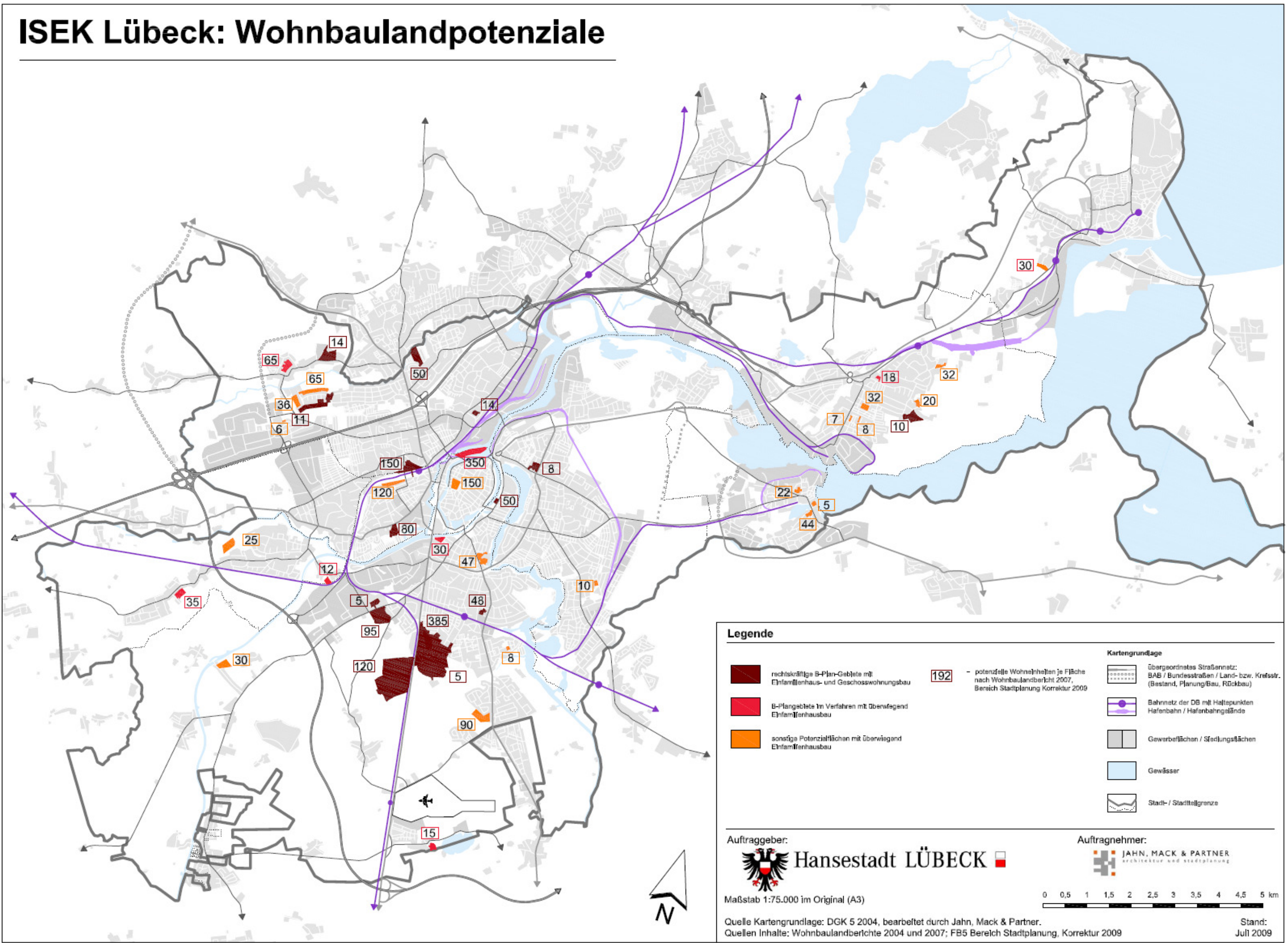
Quelle Kartengrundlage: DGK 5 2004, bearbeitet durch Jahn, Mack & Partner.
Quelle Inhalte: FB5 Bereich Stadtplanung

Stand: Juli 2009

ISEK Lübeck: Stadtteile und Stadtbezirke



ISEK Lübeck: Wohnbaulandpotenziale



Legende

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|
| | rechtskräftige B-Plan-Gebiete mit Einfamilienhaus- und Geschosswohnungsbau | | B-Plangebiete im Verfahren mit überwiegend Einfamilienhausbau | | sonstige Potenzialflächen mit überwiegend Einfamilienhausbau | | - potenzielle Wohninheiten je Fläche nach Wohnbaulandbericht 2007, Bereich Stadtplanung Korrektur 2009 | | Kartengrundlage übergeordnetes Straßennetz: BAB / Bundesstraßen / Land- bzw. Kreisstr. (Bestand, Planung/Bau, Rückbau) |
| | | | Gewerbeflächen / Siedlungsflächen | | Gewässer | | Stadt- / Stadtteilgrenze | | Bahnnetz der DB mit Haltepunkten Hafenbahn / Hafanbahngelände |

Auftraggeber: **Hansestadt LÜBECK**

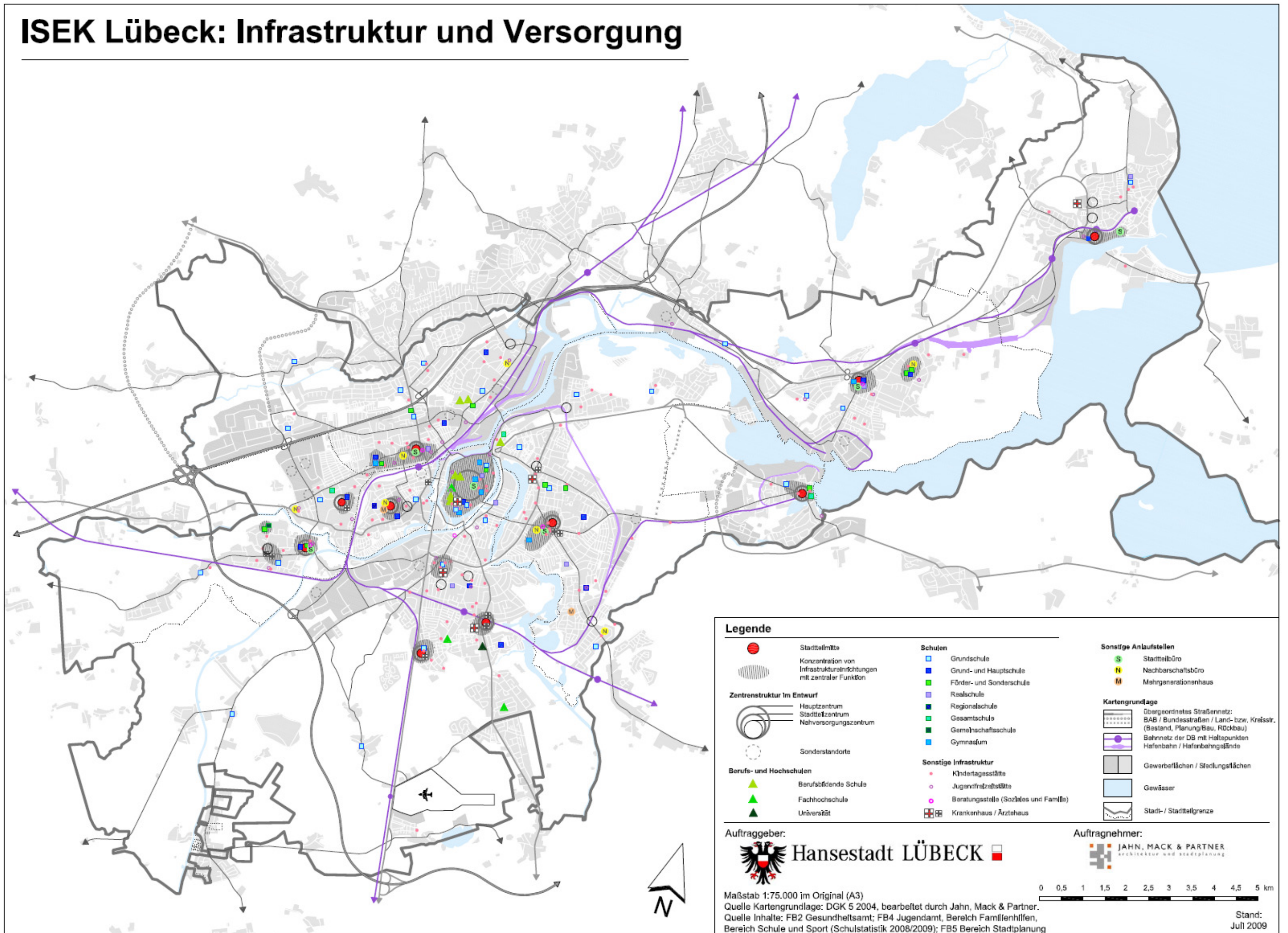
Auftragnehmer: **JAHN, MACK & PARTNER**
Architektur und Stadtplanung

Maßstab 1:75.000 im Original (A3)

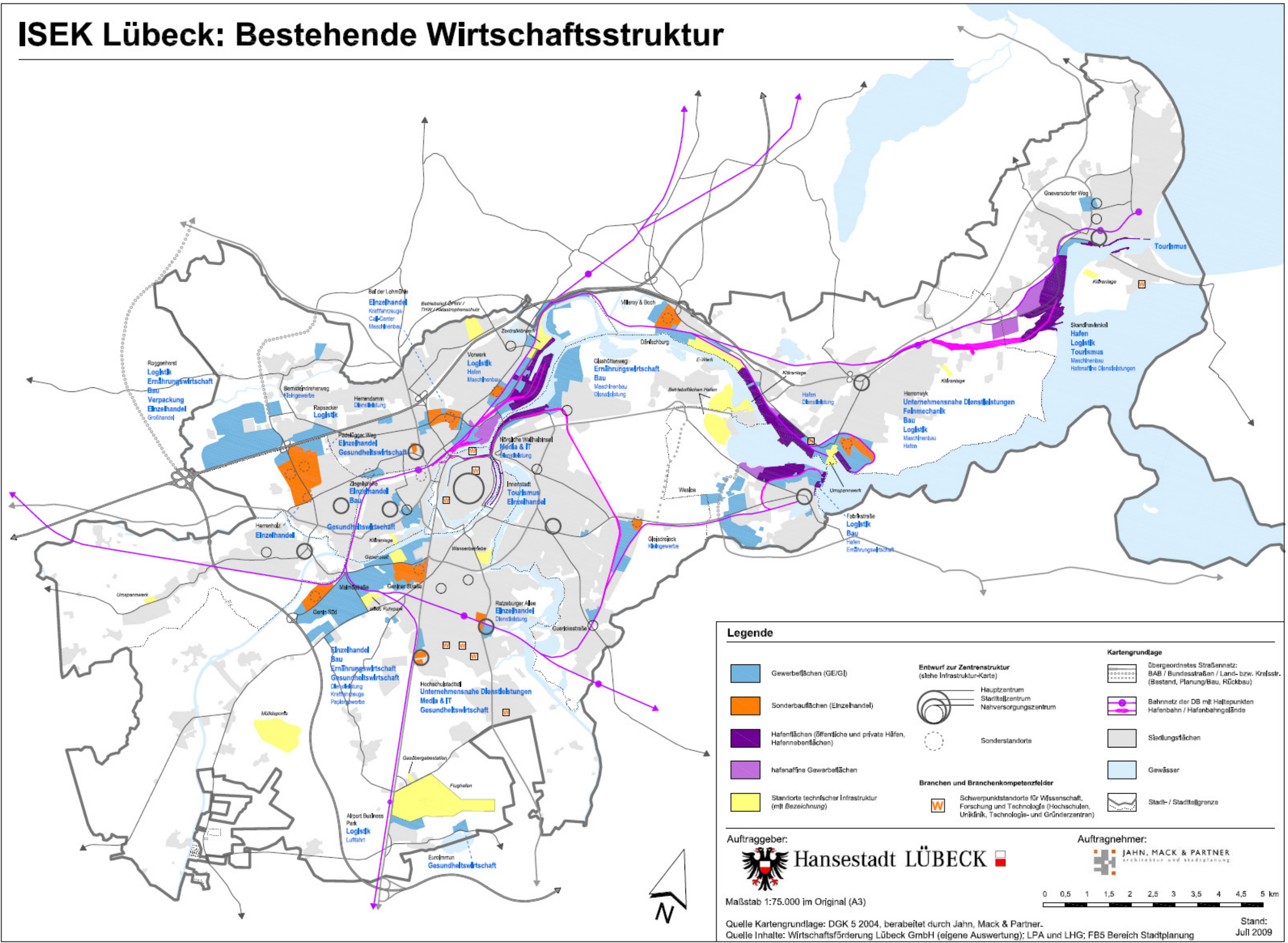
Quelle Kartengrundlage: DGK 5 2004, bearbeitet durch Jahn, Mack & Partner.
Quellen Inhalte: Wohnbaulandberichte 2004 und 2007; FB5 Bereich Stadtplanung, Korrektur 2009

Stand: Juli 2009

ISEK Lübeck: Infrastruktur und Versorgung



ISEK Lübeck: Bestehende Wirtschaftsstruktur



Legende

| | | |
|--|---|--|
| Gewerbellächen (GE/G) | Entwurf zur Zentrenstruktur (siehe Infrastruktur-Karte) | Kartengrundlage |
| Sonderbauflächen (Einzelhandel) | Hauptzentrum | Übergeordnetes Straßennetz: BAB / Bundesstraßen / Land- bzw. Kreisstr. (Bestand, Planung/Bau, Rückbau) |
| Hafentflächen (öffentliche und private Häfen, Hafennabentflächen) | Stadtteilzentrum | Bahnnetz der DB mit Haltepunkten Hafenbahn / Hafenbahngelände |
| hafennaher Gewerbellächen | Sonderstandorte | Siedlungsflächen |
| Standorte technischer Infrastruktur (mit Bezeichnung) | Branchen und Branchenkompetenzfelder | Gewässer |
| | Schwerpunktstandorte für Wissenschaft, Forschung und Technologie (Hochschulen, Unifönik, Technologie- und Gründerzentren) | Stadt- / Stadtteilgrenze |

Auftraggeber: **Hansestadt LÜBECK**

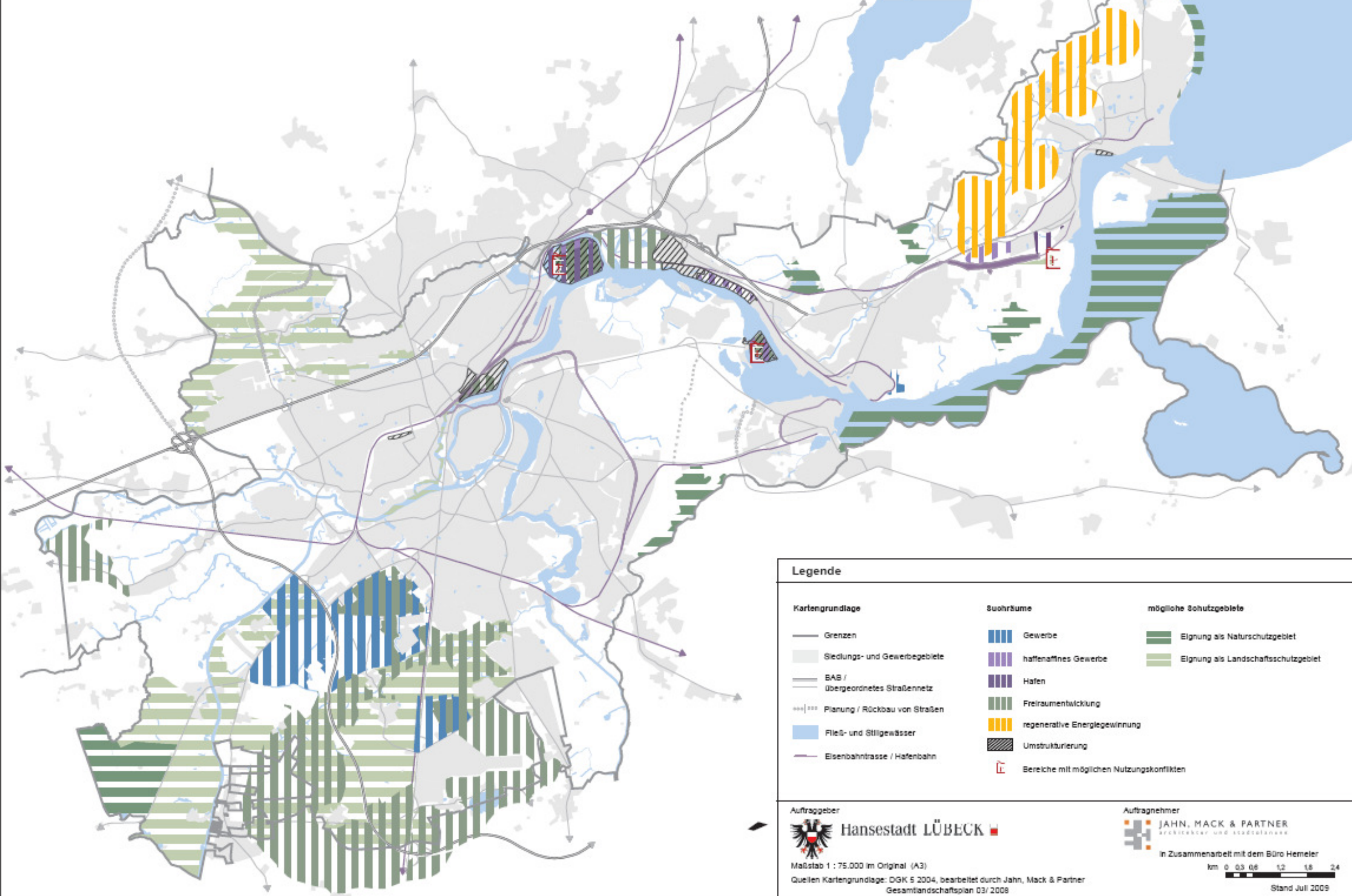
Auftragnehmer: **JAHN, MACK & PARTNER**
architekt und stadtplanung

Maßstab 1:75.000 im Original (A3)

Quelle Kartengrundlage: DGK 5 2004, bearbeitet durch Jahn, Mack & Partner.
Quelle Inhalte: Wirtschaftsforöderung Lübeck GmbH (eigene Auswertung); LPA und LHG; FB5 Bereich Stadtplanung


Stand: Juli 2009


ISEK Lübeck: Suchräume für die zukünftige Flächenentwicklung



Legende

| Kartengrundlage | Suchräume | mögliche Schutzgebiete |
|------------------------------------|---|---------------------------------------|
| — Grenzen | Gewerbe | ■ Eignung als Naturschutzgebiet |
| ■ Siedlungs- und Gewerbegebiete | hafennahes Gewerbe | ■ Eignung als Landschaftsschutzgebiet |
| — BAB / übergeordnetes Straßennetz | Hafen | |
| --- Planung / Rückbau von Straßen | Freiraumentwicklung | |
| ■ Fließ- und Stillgewässer | regenerative Energiegewinnung | |
| — Eisenbahntrasse / Hafenbahn | Umstrukturierung | |
| | ■ Bereiche mit möglichen Nutzungskonflikten | |

Auftraggeber
 **Hansestadt LÜBECK**

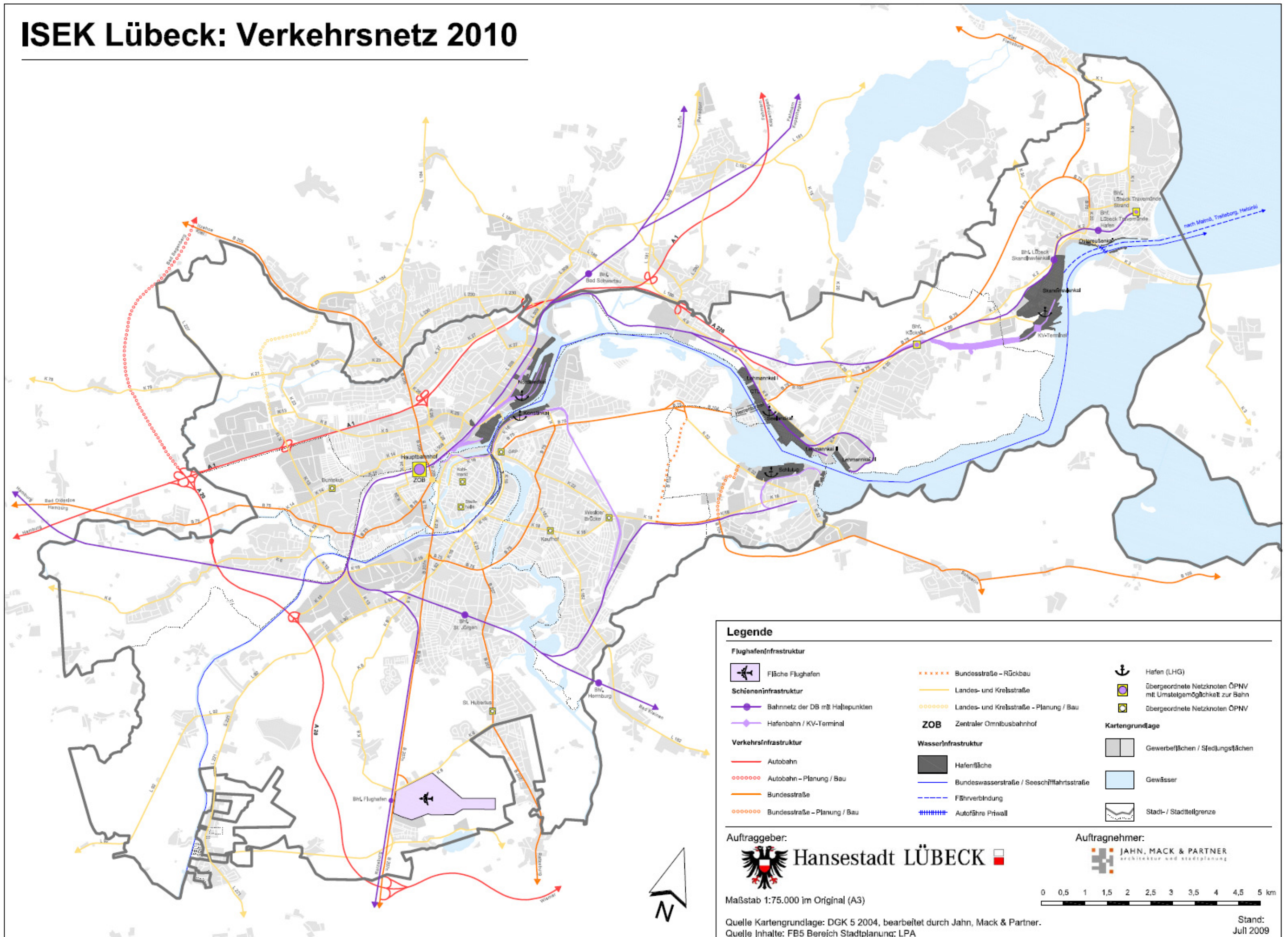
Auftragnehmer
 **JAHN, MACK & PARTNER**
 ARCHITECTUR UND STADTPLANUNG

In Zusammenarbeit mit dem Büro Hemeler

Maßstab 1 : 75.000 im Original (A3)
 Quellen Kartengrundlage: DGK 5 2004, bearbeitet durch Jahn, Mack & Partner
 Gesamtlandschaftsplan 03/ 2008

km 0 0,3 0,6 1,2 1,8 2,4
 Stand Juli 2009

ISEK Lübeck: Verkehrsnetz 2010



Legende

| | | |
|--|--|---|
| <p>Flughafeninfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Fläche Flughafen <p>Schieneinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Bahnnetz der DB m/ Haltepunkten Hafenbahn / KV-Terminal <p>Verkehrsinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Autobahn Autobahn - Planung / Bau Bundesstraße Bundesstraße - Planung / Bau | <ul style="list-style-type: none"> Bundesstraße - Rückbau Landes- und Kreisstraße Landes- und Kreisstraße - Planung / Bau <p>ZOB Zentraler Omnibusbahnhof</p> <p>Wasserinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Hafenfläche Bundeswasserstraße / Seeschiffahrtsstraße Fährverbindung Autofähre Privat | <ul style="list-style-type: none"> Hafen (LHG) Übergeordnete Netzknoten ÖPNV mit Umsteigemöglichkeit zur Bahn Übergeordnete Netzknoten ÖPNV <p>Kartengrundlage</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewerbelächen / Siedlungsflächen Gewässer Stadt- / Stadtteilgrenze |
|--|--|---|

Auftraggeber: **Hansestadt LÜBECK**

Auftragnehmer: **JAHN, MACK & PARTNER**
architektur und stadtplanung

Maßstab 1:75.000 im Original (A3)

Quelle Kartengrundlage: DGK 5 2004, bearbeitet durch Jahn, Mack & Partner.
Quelle Inhalte: FB5 Bereich Stadtplanung; LPA

Stand: Juli 2009

Legende:

Radverkehrsnetz:

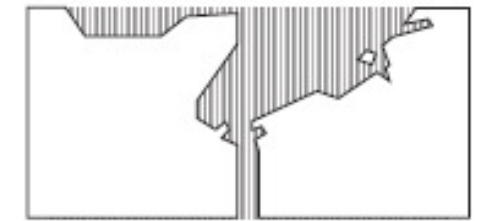
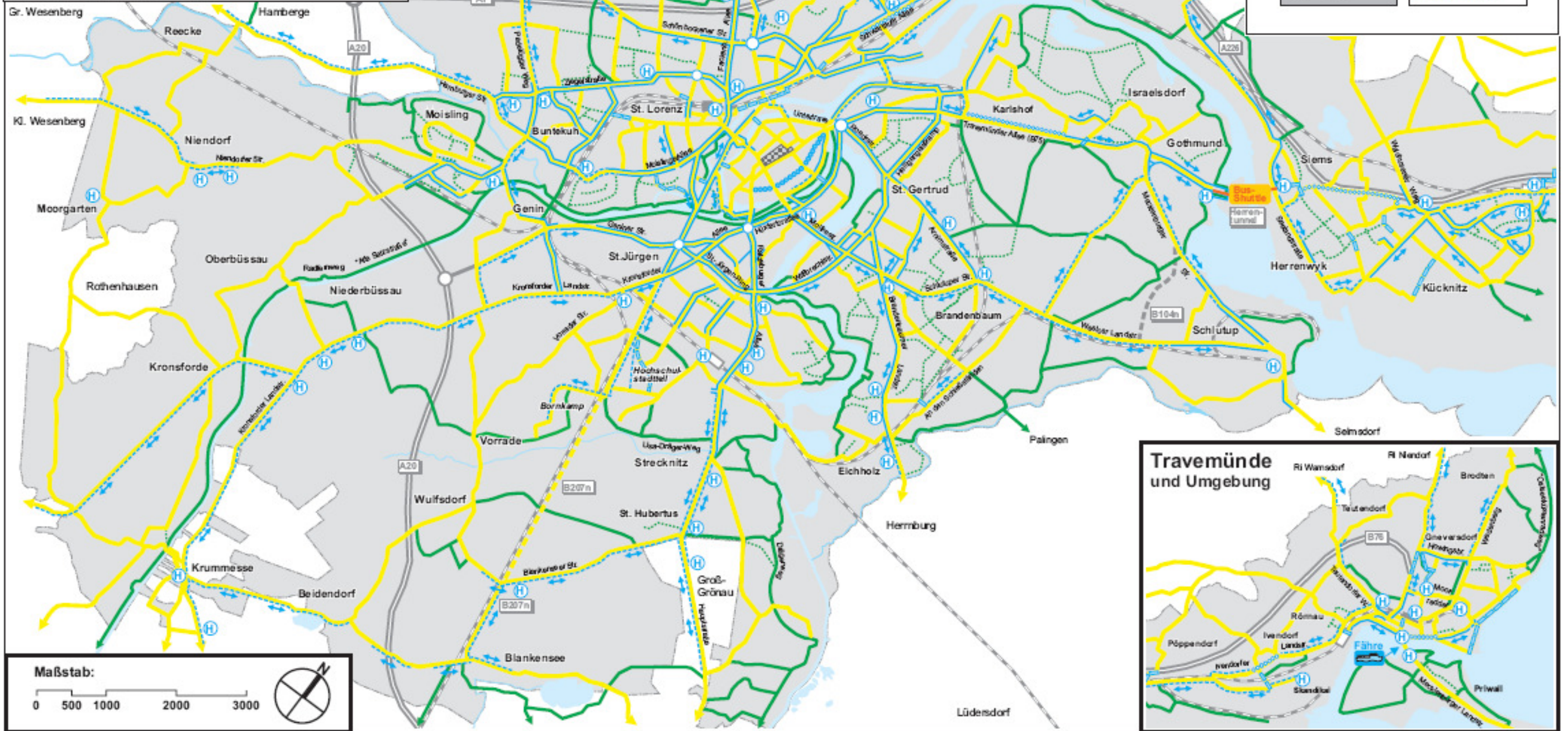
- Primärnetz (Straßen und befestigte Wege)
- Sekundärnetz (überwiegend unbef. Wege)
- - - Nebennetz (Wege in Grünanlagen, Kleingartenwege, sonstige Wirtschaftswege)

- Fußgängerzone (Radfahrer frei 19-9 Uhr)
- Fähre mit Fahrradmitnahme

Bearbeitungsstand: 24. November 2008

Radverkehrs-Infrastruktur:

- Straßenbegleitender Radweg / Radfahrstreifen
- Straßenbegleitender Geh- und Radweg
- Fahrradstraße
- Führung auf Anliegerfahrbahn
- Selbstständiger Geh- und Radweg (befestigt) inkl. Brücken, Unterführungen
- Zweirichtungsverkehr
- Kreisverkehr mit Radweg oder Radfahrstreifen
- ÖPNV-Haltestelle mit Bike+Ride-Anlage



Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

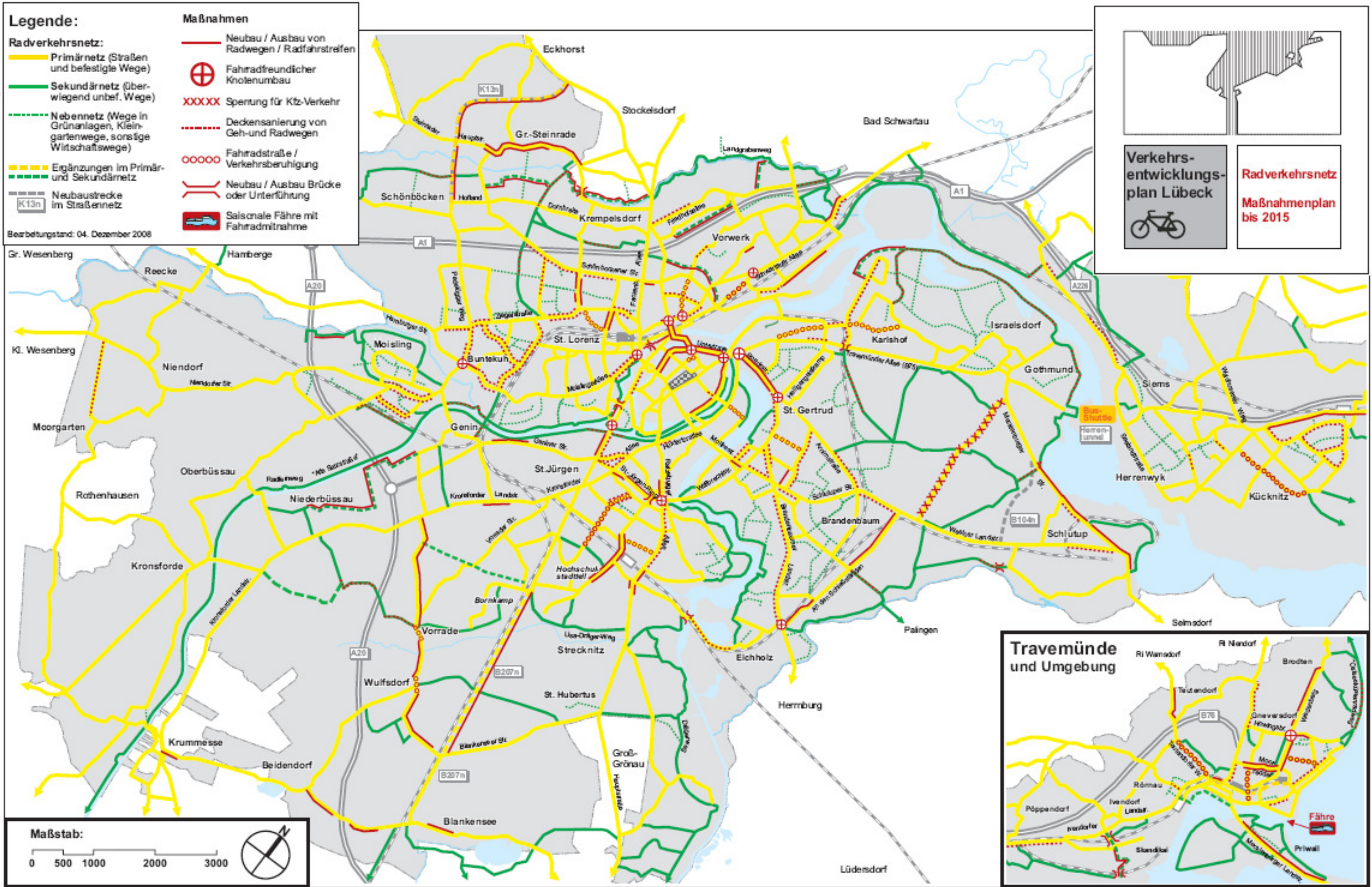


Radverkehr Bestand 2008

Radverkehrs-Infrastruktur






© urbesa GeR 2008 / HL 5.610.4/Sp (Lü_Radwegnetz2008-090421.cdr)





Legende:

Übergeordnete Verbindungen im Radverkehrsnetz:

-  Velorouten
-  Radwanderwege

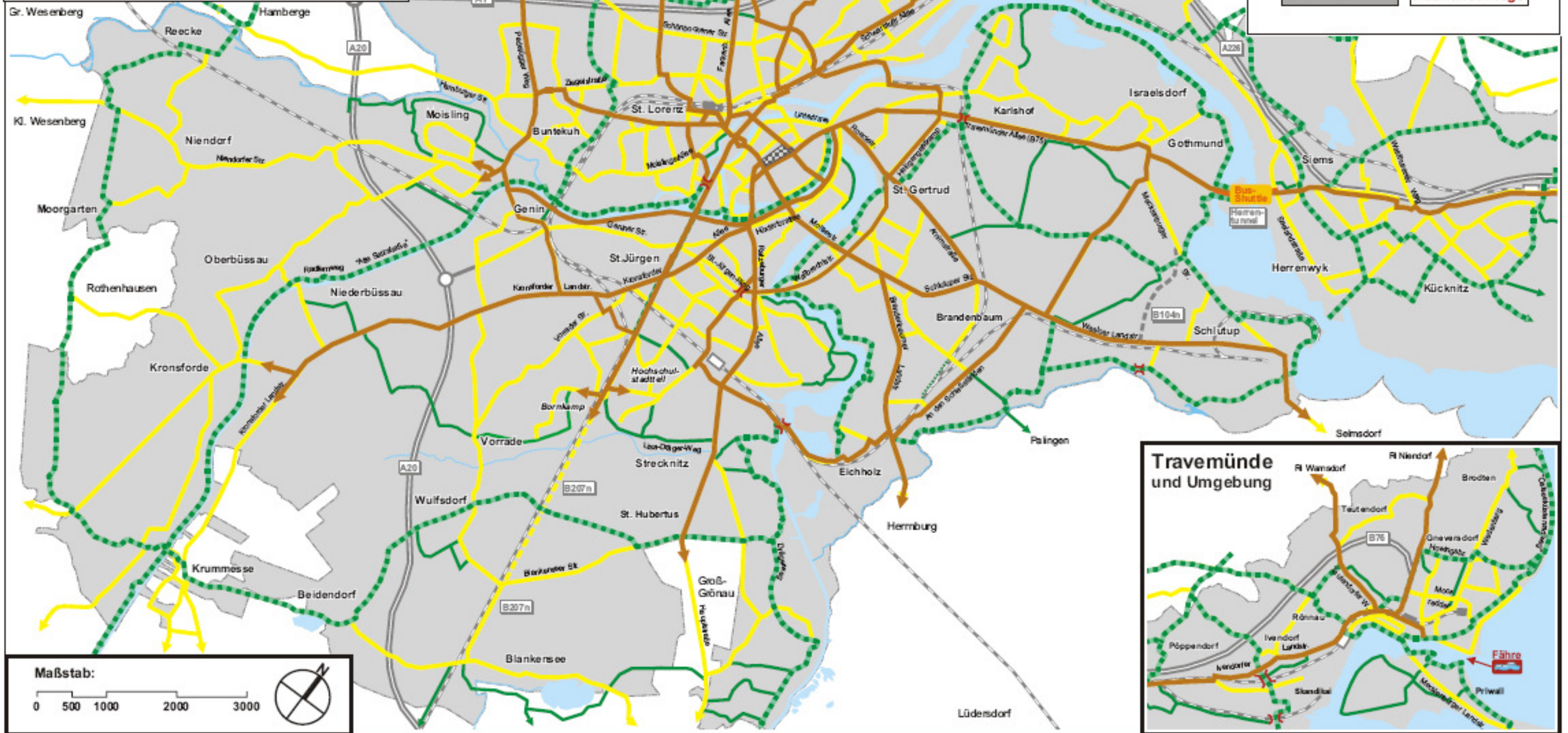
-  Fußgängerzone (Radfahrer frei von 19 bis 9 Uhr)

Übriges Radverkehrsnetz:

-  Primärnetz und Sekundärnetz
-  Ergänzungen im Primär- und Sekundärnetz

-  Neubaustrecke im Hauptstraßennetz
-  Neue Bahnstation mit Bike&Ride-Anlage
-  Saisonale Fähre mit Fahrradmitnahme

Bearbeitungsstand: 21. April 2008




Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

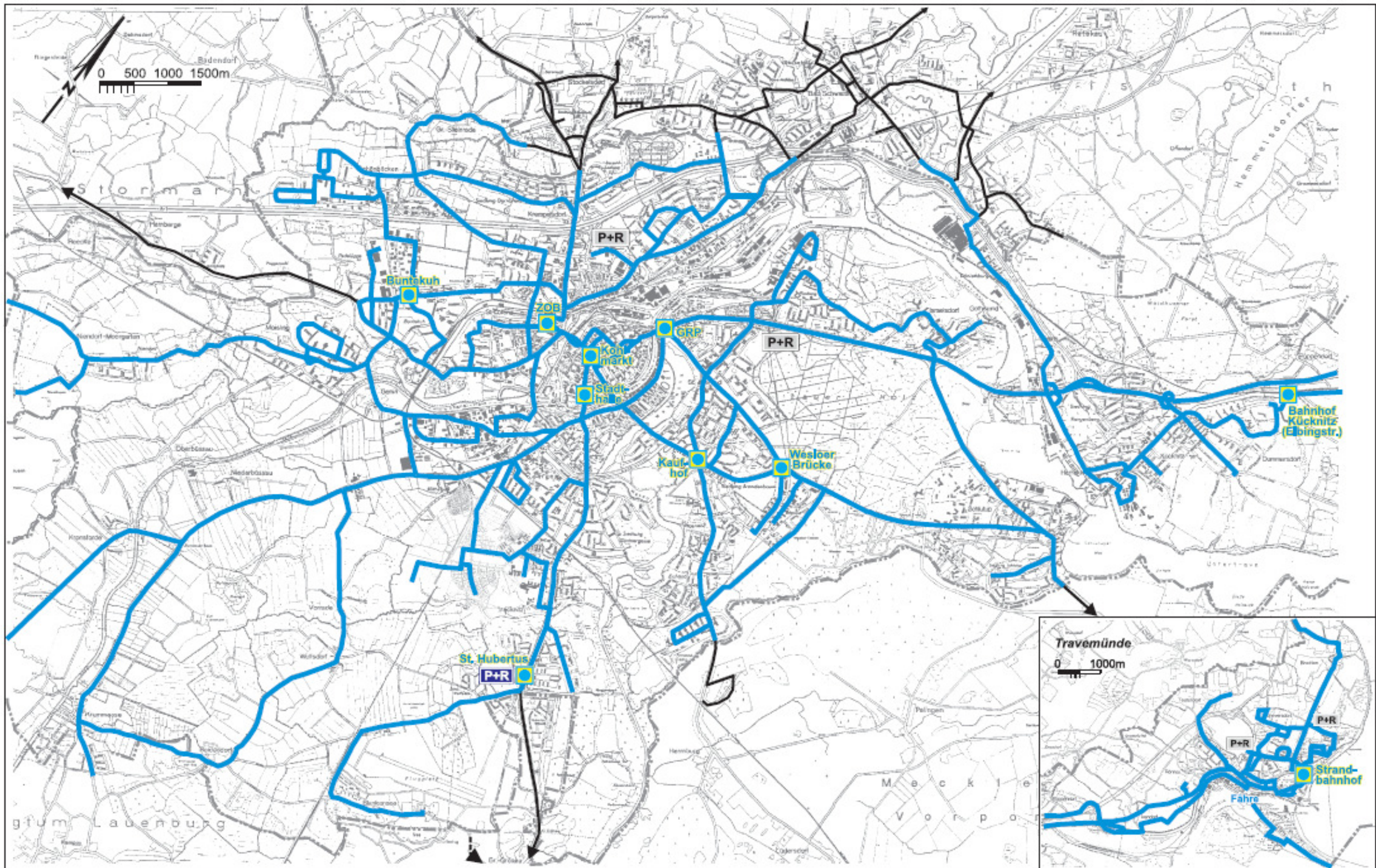


Verkehrsentwicklungsplan Radverkehrsnetz

Zielkonzept Velorouten und Radwanderwege





© urbarz GbR 2008 / HL 5.610.4/Sp (Lübeck Radwegenetz 2008-0904 21a.pdf)



Legende


--- Stadtgrenze Lübeck

 Bus-Grundnetz (vorhandene Busstrecken)

 An das Lübecker Stadtgebiet angrenzende Busstrecken (tlw. Bedienung durch SL)

 Übergeordneter Netzknoten / Verknüpfungspunkt

 vorhandene Stellplätze für P+R-Nutzung

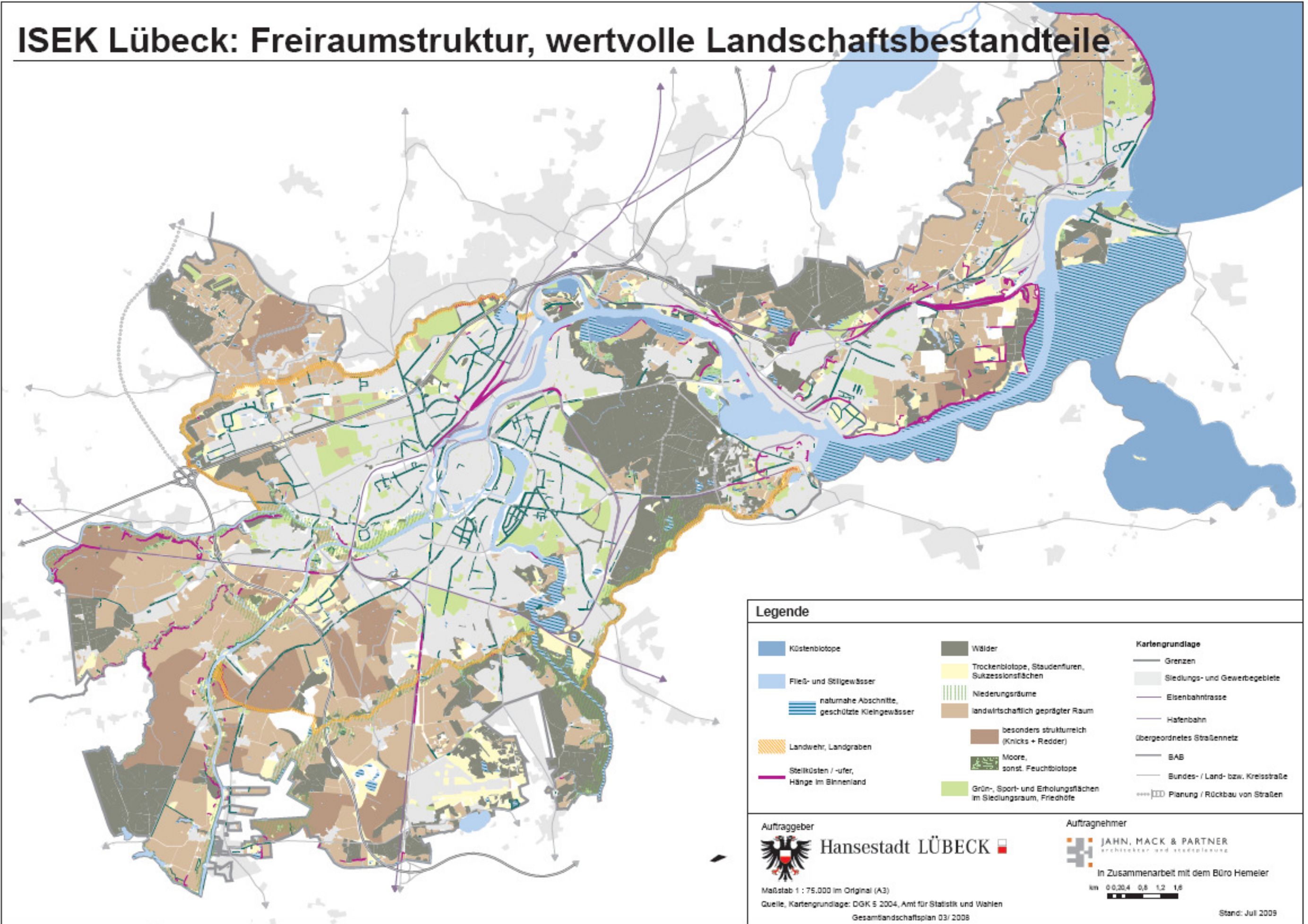
 Auffangparkplatz bei Großveranstaltungen (bedarfsorientiertes P+R)

Streckennetz und Netzknoten für die Linienbus-Bedienung 2008

30.11.2008

ISEK Lübeck: Freiraumstruktur, wertvolle Landschaftsbestandteile



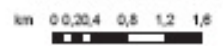
Legende

- | | | |
|--|--|----------------------------------|
| Küstenbiotope | Wälder | Kartengrundlage |
| Fließ- und Stillgewässer | Trockenbiotope, Staudenfluren, Sukzessionsflächen | Grenzen |
| naturnahe Abschnitte, geschützte Kleingewässer | Niederungsräume | Siedlungs- und Gewerbegebiete |
| Landwehr, Landgraben | landwirtschaftlich geprägter Raum | Eisenbahntrasse |
| Steilküsten / -ufer, Hänge im Binnenland | besonders strukturreich (Knicks + Redder) | Hafenbahn |
| | Moore, sonst. Feuchtbiotope | Übergeordnetes Straßennetz |
| | Grün-, Sport- und Erholungsflächen im Siedlungsraum, Friedhöfe | BAB |
| | | Bundes- / Land- bzw. Kreisstraße |
| | | Planung / Rückbau von Straßen |

Auftraggeber
 **Hansestadt LÜBECK**

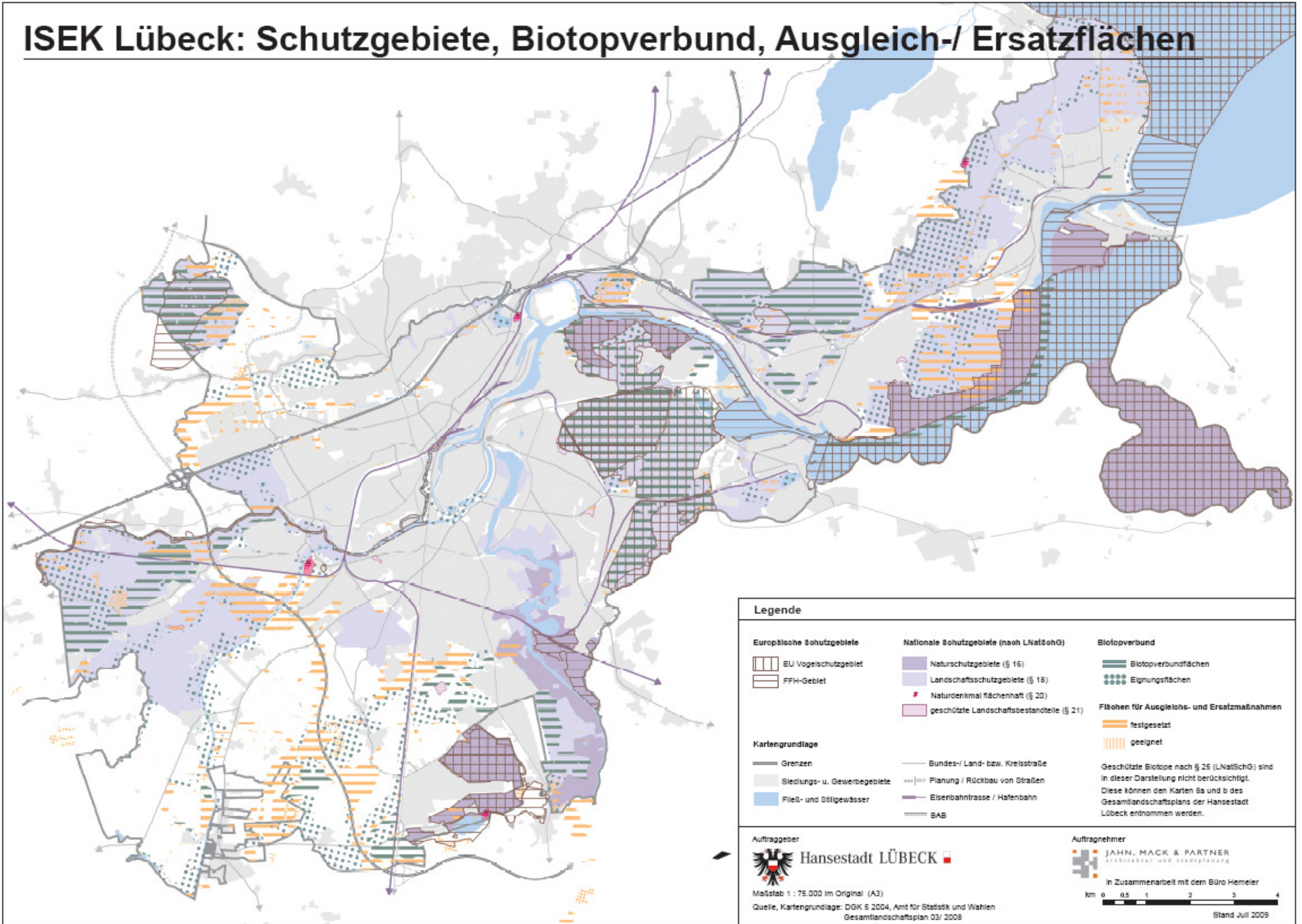
Auftragnehmer
 **JAHN, MACK & PARTNER**
 architekten und stadtplanung
 In Zusammenarbeit mit dem Büro Hemeier

Maßstab 1 : 75.000 im Original (A3)
 Quelle, Kartengrundlage: DGK 5 2004, Amt für Statistik und Wahlen
 Gesamtlandschaftsplan 03/ 2008



Stand: Juli 2009

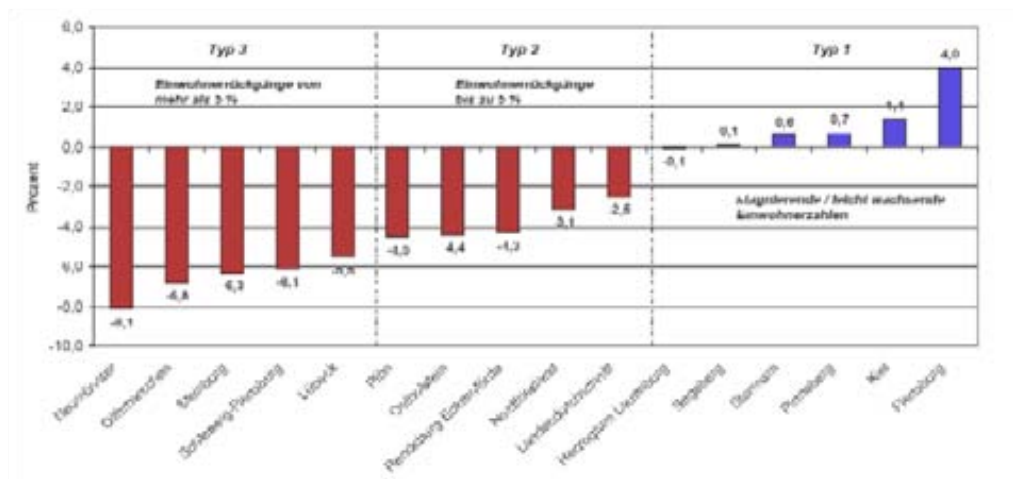
ISEK Lübeck: Schutzgebiete, Biotopverbund, Ausgleich-/ Ersatzflächen





14 Daten der Analyse

Abbildung 22: Veränderung der EinwohnerInnenzahl in den Kreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein 2007 bis 2025



Quelle: Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Bevölkerungsvorausberechnung bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte, November 2007, S. 7

Tabelle 11: Bevölkerungsprognosen für Lübeck im Vergleich.

| Jahr | Basis: Einwohnerzahl nach Fortschreibung | | | | Basis Melderegister | | | |
|------|--|--------------|---------------------|----------------------------|---------------------|-------------------------|-------------|------------------------|
| | reale Entwicklung | CD INKAR PRO | Bertelsmannstiftung | 11. KBV Statist. Landesamt | reale Entwicklung | Wohnungs-markt-prognose | Prognose HL | Schulentwicklungs-plan |
| | jeweils 31.12. | 1999-2020 | 2003-2020 | bis 2025 | jeweils 31.12. | 2002-2020 | 2005-2020 | 2005-2025 |
| 1998 | 214 017 | - | - | - | 215 954 | - | - | - |
| 1999 | 213 326 | 213 300 | - | - | 215 327 | - | - | - |
| 2000 | 213 399 | 213 300 | - | - | 215 267 | - | - | - |
| 2001 | 213 496 | 213 300 | - | - | 215 330 | - | - | - |
| 2002 | 213 301 | 213 300 | - | - | 215 165 | 215 086 | - | - |
| 2003 | 212 754 | 213 100 | 212 754 | - | 214 338 | 214 858 | - | - |
| 2004 | 211 874 | 212 700 | 212 626 | - | 213 804 | 214 631 | - | - |
| 2005 | 211 825 | 212 400 | 212 497 | - | 213 983 | 213 948 | 213 899 | 213 899 |
| 2006 | 211 213 | 212 200 | 212 258 | 211 213 | 213 651 | 213 313 | 213 308 | 212 918 |
| 2007 | - | 211 900 | 212 020 | 210 700 | 213 865 | 212 678 | 213 039 | 211 938 |
| 2008 | - | 211 600 | 211 781 | 210 300 | - | 212 044 | 212 840 | 210 957 |
| 2009 | - | 211 300 | 211 543 | 209 800 | - | 211 409 | 212 576 | 209 976 |
| 2010 | - | 211 000 | 211 304 | 209 300 | - | 210 774 | 212 169 | 208 996 |
| 2011 | - | 210 800 | 210 929 | 208 800 | - | 209 843 | 211 737 | 208 015 |
| 2012 | - | 210 400 | 210 554 | 208 200 | - | 208 913 | 211 278 | 207 034 |
| 2013 | - | 210 100 | 210 179 | 207 700 | - | 207 982 | 210 811 | 206 053 |
| 2014 | - | 209 800 | 209 804 | 207 100 | - | 207 052 | 210 382 | 205 073 |
| 2015 | - | 209 400 | 209 429 | 206 500 | - | 206 121 | 209 962 | 204 092 |
| 2016 | - | 209 100 | 208 937 | 205 900 | - | 204 913 | 209 541 | 202 873 |
| 2017 | - | 208 400 | 208 445 | 205 200 | - | 203 706 | 209 111 | 201 654 |
| 2018 | - | 208 300 | 207 953 | 204 600 | - | 202 498 | 208 670 | 200 435 |
| 2019 | - | 207 800 | 207 461 | 203 900 | - | 201 291 | 208 219 | 199 216 |
| 2020 | - | 207 300 | 206 969 | 203 300 | - | 200 083 | 207 764 | 197 997 |
| 2021 | - | - | - | 202 600 | - | - | - | 196 777 |
| 2022 | - | - | - | 201 800 | - | - | - | 195 558 |
| 2023 | - | - | - | 201 100 | - | - | - | 194 339 |
| 2024 | - | - | - | 200 300 | - | - | - | 193 120 |
| 2025 | - | - | - | 199 500 | - | - | - | 191 901 |

Quelle: Statistisches Amt Hansestadt Lübeck.

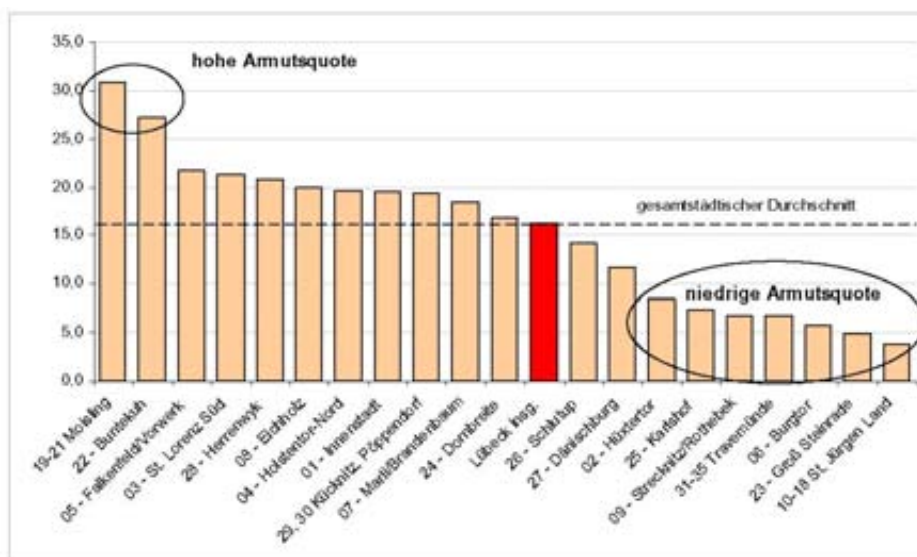


Tabelle 12: Arbeitslose und Arbeitslosenquote im regionalen Vergleich 1985 - 2007

| Jahr ¹⁾ | Arbeitsagentur Lübeck | | darunter Hauptagentur Lübeck | | Schleswig-Holstein | | Deutschland ²⁾ | |
|--------------------|-----------------------|---------------------------------|------------------------------|---------------------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| | Arbeitslose | Arbeitslosenquote ²⁾ | Arbeitslose | Arbeitslosenquote ²⁾ | Arbeitslose | Arbeitslosenquote ²⁾ | Arbeitslose | Arbeitslosenquote ²⁾ |
| 1985 | 20 731 | 13,8 | 13 873 | 14,6 | 117 465 | 11,1 | 2 304 014 | 9,3 |
| 1986 | 20 193 | 13,5 | 13 474 | 14,3 | 114 797 | 10,9 | 2 228 004 | 9,0 |
| 1987 | 19 855 | 12,2 | 13 355 | 12,6 | 111 063 | 10,3 | 2 228 788 | 8,7 |
| 1988 | 20 081 | 12,3 | 13 646 | 12,9 | 108 753 | 10,0 | 2 241 556 | 8,7 |
| 1989 | 18 827 | 11,5 | 12 534 | 11,8 | 101 174 | 9,6 | 2 037 781 | 7,9 |
| 1990 | 17 604 | 10,5 | 11 377 | 10,5 | 93 621 | 8,7 | 1 883 147 | 7,2 |
| 1991 | 15 494 | 9,0 | 10 345 | 9,4 | 80 524 | 7,3 | 1 689 365 | 6,3 |
| 1992 | 15 168 | 8,8 | 10 230 | 9,3 | 80 737 | 7,2 | 1 808 310 | 6,6 |
| 1993 | 17 359 | 9,9 | 11 835 | 10,6 | 93 452 | 8,3 | 3 419 141 | 9,8 |
| 1994 | 18 815 | 10,7 | 12 874 | 11,6 | 102 287 | 9,0 | 3 698 057 | 10,6 |
| 1995 | 18 866 | 10,7 | 12 984 | 11,5 | 102 193 | 9,1 | 3 611 921 | 10,4 |
| 1996 | 20 628 | 11,8 | 14 077 | 12,6 | 113 083 | 10,0 | 3 965 064 | 11,5 |
| 1997 | 22 898 | 13,2 | 15 244 | 14,0 | 126 844 | 11,2 | 4 384 456 | 12,7 |
| 1998 | 22 944 | 13,2 | 14 936 | 13,8 | 128 381 | 11,2 | 4 279 288 | 12,3 |
| 1999 | 22 395 | 12,9 | 14 927 ⁴⁾ | 13,5 | 122 040 | 10,6 | 4 099 209 | 11,7 |
| 2000 | 21 739 | 12,0 | 14 591 | 12,7 | 114 334 | 9,5 | 3 888 652 | 10,7 |
| 2001 | 21 403 | 11,7 | 14 423 | 12,3 | 116 149 | 9,4 | 3 851 636 | 10,3 |
| 2002 | 21 761 | 11,8 | 14 810 | 12,7 | 121 630 | 9,8 | 4 061 345 | 10,8 |
| 2003 | 23 778 | 13,0 | 15 933 | 13,8 | 136 139 | 10,9 | 4 376 795 | 11,6 |
| 2004 | 24 079 | 13,1 | 16 218 | 14,1 | 137 808 | 11,1 | 4 381 281 | 11,7 |
| 2005 ⁵⁾ | 30 042 | 16,5 | 20 610 | 18,0 | 161 524 | 13,0 | 4 860 685 | 13,0 |
| 2006 | 25 691 | 14,0 | 17 293 | 15,1 | 140 783 | 11,3 | 4 487 057 | 12,0 |
| 2007 | 22 492 | 12,3 | 14 978 | 13,1 | 119 557 | 9,6 | 3 776 425 | 10,1 |

Quelle: Landesarbeitsamt Nord (bis 2001) und Bundesagentur für Arbeit, Zentrale Statistikdatenbank (ab 2002) in: Statistisches Jahrbuch 2007, Statistisches Amt Hansestadt Lübeck.

Abbildung 23: Armutsquote nach Stadtbezirken



Quelle: Bundesagentur für Arbeit in Armuts- und Sozialbericht – Sozialatlas 2006, Hansestadt Lübeck.



Tabelle 13: Haushalte im Vergleich 2003 und 2007 sowie Prognosen

| Haushaltstyp | | Jahr 2003 | | | | | | Jahr 2007 | | Prognose InWIS | | Prognose für die Veränderung nach InWis | | reale Veränderung nach Jahrbuch | |
|-----------------|-----------|------------|-------|----------------------------|-------|----------------------------|-------|----------------------------|-------|--------------------|-------|---|-------|---------------------------------|-------|
| | | Nach InWIS | | nach Stat. Jahrbuch Lübeck | | Unterschied Jahrbuch InWIS | | nach Stat. Jahrbuch Lübeck | | Jahr 2010 aus 2003 | | 2003 zu 2010 | | 2003 zu 2007 | |
| Single | insgesamt | 47.736 | 43,2% | 56.893 | 49,7% | 9.157 | 6,5% | 58.126 | 50,1% | 48.063 | 43,9% | 327 | 0,7% | 1.233 | 0,4% |
| Paar ohne Kind | insgesamt | 28.484 | 25,8% | 23.989 | 21,0% | -4.495 | -4,8% | 26.049 | 22,4% | 29.906 | 27,3% | 1.422 | 1,5% | 2.060 | 1,5% |
| Paar mit Kind | insgesamt | 22.653 | 20,5% | 19.308 | 16,9% | -3.345 | -3,6% | 18.124 | 15,6% | 20.460 | 18,7% | -2.193 | -1,8% | -1.184 | -1,3% |
| Alleinerziehend | insgesamt | 5.415 | 4,9% | 5.018 | 4,4% | -397 | -0,5% | 6.373 | 5,5% | 5.879 | 5,4% | 464 | 0,5% | 1.355 | 1,1% |
| sonstige | insgesamt | 6.188 | 5,6% | 9.253 | 8,1% | 3.065 | 2,5% | 7.451 | 6,4% | 5.110 | 4,7% | -1.078 | -0,9% | -1.802 | -1,7% |
| Summe | | 110.476 | | 114.461 | | 3.985 | | 116.123 | | 109.418 | | -1.058 | | 1.662 | |

Alleinerziehende 2007 anders definiert
nach alter Definition 5.400

Quelle: Hansestadt Lübeck, Statistisches Jahrbuch 2003/ 2007, InWIS F & B GmbH, Wohnungsmarktanalyse- und -prognose für die Hansestadt Lübeck 2004



Abbildung 24: Stadtteilvergleich nach statistischen Daten

| Zusammenfassende Darstellung ausgewählter Indikatoren aller Stadtteile | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------|------------|----------|------------|---------------|----------------|--------------|---------|----------|------------|-----------------------------|
| | Stadteil | Innenstadt | St. Jürgen | Moisting | Bunteschuh | SE Larenz Süd | SE Larenz Nord | St. Gertraud | Schlopp | Kücknitz | Travenhede | Lübeck Durchschn. Grundlage |
| Ländliche Umwelt | Größe in % | 2,2 | 9,1 | 12,4 | 4,1 | 2,3 | 47,9 | 25,7 | 2,1 | 24,5 | 41,5 | 214,6 |
| | Anteil der Fläche an Gesamtfläche in % | 1 | 2,9 | 3,9 | 1,4 | 1,4 | 17,4 | 9,4 | 3,1 | 13,1 | 19,1 | 10,1 |
| | Erweiterter | 10,1 | 47,4 | 11,1 | 10,1 | 14,1 | 40,1 | 41,1 | 8,1 | 11,1 | 11,1 | 21,1 |
| | Anteil EW an Gesamtfläche in % | 2 | 17,1 | 17,1 | 2 | 4 | 37,1 | 37,1 | 4 | 2 | 4 | 10,1 |
| | Bevölkerungsdruck Einwohner | 8,1 | 3,1 | 3,1 | 13,1 | 2,1 | 13,1 | 13,1 | 10,1 | 4 | 4 | 10,1 |
| | Landwirtschaftsflächenanteil (ohne Forst) in % | 2,1 | 6,1 | 2,1 | 4,1 | 3,1 | 2,1 | 4,1 | 3,1 | 2,1 | 2,1 | 23,1 |
| | Grünanlage (Parkfläche) in % | 15,1 | 4,1 | 13,1 | 8,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 23,1 |
| | Grünanlage (Parkfläche) in % | 4,1 | 2,1 | 1,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 23,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Sozialstruktur | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Wirtschaft/Wohnen | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Umwelt | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| | Anteil in % | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |

Erklärung:
Anteil an der Gesamtfläche, abgesehen von der Fläche
Anteil an der Fläche, die Bestandteil der Fläche ist
Anteil an der Fläche, die Bestandteil der Fläche ist
Anteil an der Fläche, die Bestandteil der Fläche ist
Anteil an der Fläche, die Bestandteil der Fläche ist



| 15 | Abbildungsverzeichnis | Seite |
|---------------|---|--------------|
| Abbildung 1: | Einbindung Lübecks in die Region | 10 |
| Abbildung 2: | Lübeck in der Region..... | 11 |
| Abbildung 3: | Mitglieder des Regionalen Einzelhandelsforum..... | 13 |
| Abbildung 4: | Touristische Raumgliederung und Raumdefinition des ERL | 14 |
| Abbildung 5: | Überregionale Einbindung | 16 |
| Abbildung 6: | Die Entwicklungslinien der Stadt | 21 |
| Abbildung 7: | Beispiele für Siedlungsstrukturen bis 1910 (von links oben): Altstadt, geschlossener Blockrand Siedlungsstruktur bis 1910, Villen und villenähnliche Bebauung; Beispiele für Siedlungsstrukturen nach 1910 (links unten) geschlossene Siedlungsstrukturen; offene Siedlungsstrukturen in Großbausiedlung; Ein- und Zweifamilienhäuser | 22 |
| Abbildung 8: | Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen 1995 bis 2005 und Prognose 2006 bis 2020..... | 31 |
| Abbildung 9: | Entwicklung der Arbeitslosigkeit in Lübeck 2000 bis 2006 | 32 |
| Abbildung 10: | Kinderarmut am 31.12.2006 nach Stadtbezirken (Kinderarmutsquote)..... | 33 |
| Abbildung 11: | Eine Auswahl an Initiativen und Netzwerken in der Hansestadt Lübeck | 38 |
| Abbildung 12: | Entwicklung des Sozialwohnungsbestandes nach Stadtteilen 2008 - 2020 | 48 |
| Abbildung 13: | Prognose der Entwicklung des Sozialwohnungsbestandes 2007 bis 2020 (ohne Neuförderung) | 50 |
| Abbildung 14: | Pflegeplatzversorgung 2006 nach Stadtteilen | 62 |
| Abbildung 15: | Lageplan der Lübecker Museen | 75 |
| Abbildung 16: | Kitaversorgung nach Stadtbezirken..... | 81 |
| Abbildung 17: | Grundschulempfehlungen 2002 – 2006..... | 85 |
| Abbildung 18: | Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten seit 1998 im Vergleich..... | 101 |
| Abbildung 19: | Entwicklung der Beschäftigtendichte seit 1998 im Vergleich..... | 101 |
| Abbildung 20: | Entwicklung der Arbeitslosenquote (bez. auf alle Erwerbspersonen) 1998 – 2006..... | 102 |
| Abbildung 21: | Übersicht über die Terminals des Lübecker Hafens..... | 105 |
| Abbildung 22: | Veränderung der EinwohnerInnenzahl in den Kreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein 2007 bis 2025..... | 193 |
| Abbildung 23: | Armutsquote nach Stadtbezirken..... | 194 |
| Abbildung 24: | Stadtteilvergleich nach statistischen Daten | 196 |



| 16 | Tabellenverzeichnis | Seite |
|-------------|---|-------|
| Tabelle 1: | Entwicklung der Bedarfe und Potenziale im Wohnungsbestand 2004 und 2007/ 2009..... | 46 |
| Tabelle 2: | Aktivitäten im geförderten Wohnungsbau 2004 - 2008 in Wohneinheiten | 48 |
| Tabelle 3: | Wohnflächenpotenziale nach Wohnbaurichtlinienbericht 2007, geändert nach HL, Bereich Stadtplanung 2009..... | 53 |
| Tabelle 4: | Entwicklung der Einrichtungen zur Pflege..... | 61 |
| Tabelle 5: | Entwicklung der teil- und vollstationären Einrichtungen der Behindertenhilfe und Fallzahlen | 63 |
| Tabelle 6: | Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2006 – 2020 | 79 |
| Tabelle 7: | Entwicklung der Zahl der Einrichtungen der Familien- und Jugendhilfe | 89 |
| Tabelle 8: | Prognose der regionalökonomischen Effekte mit/ohne Ausbau des Flughafens Lübeck für das Jahr 2020 | 109 |
| Tabelle 9: | Kaukraft- und Zentralitätskennziffern der Hansestadt Lübeck im interkommunalen Vergleich..... | 113 |
| Tabelle 10: | Anlagen für den Radverkehr | 130 |
| Tabelle 11: | Bevölkerungsprognosen für Lübeck im Vergleich..... | 193 |
| Tabelle 12: | Arbeitslose und Arbeitslosenquote im regionalen Vergleich 1985 - 2007 | 194 |
| Tabelle 13: | Haushalte im Vergleich 2003 und 2007 sowie Prognosen..... | 195 |