► Nr. VO/2018/06494
öffentlich

Lübeck, 21.09.2018

Anfrage

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

Anfrage von AM Ragnar Lüttke DIE LINKE zu VO/2018/06362 "Freigabe zur Fortsetzung der Sanierung des Overbeck Pavillons"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Bezug nehmend auf die Vorlage VO/2018/06362 „Freigabe zur Fortsetzung der Sanierung des Overbeck Pavillons“, stellt sich die Frage, welcher Sanierungsstau entstanden ist. Durch den Sanierungsstau sind neue Kosten entstanden.

1. Um was für Mängel handelte es sich und welche Folgemängel sind entstanden?

2. Wie hoch sind die Aufwendungen, für den entstandenen Sanierungsstau an städtischen Immobilien und Brücken insgesamt, die seit dem Jahre 2012, durch die Einführung des Konsolidierungsfonds mit dem Land Schleswig-Holstein entstanden sind?

Begründung:

Anlagen :

► Nr. VO/2018/06502
öffentlich

Lübeck, 24.09.2018

Anfrage

Bearbeitung: Marco Bröcker (E-Mail: broecker@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

Anfrage BM Prieur (CDU): Verwendung des Geldes aus dem Infrastrukturprogramm

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit

Anfrage:
Als ein Ergebnis der Verhandlungen der Kommunalen Landesverbände mit der Landesregierung über finanzielle Entlastungsmaßnahmen vom 11.1.2018 wurde auch ein Infrastrukturprogramm von insgesamt 34 Mio. EUR ausgestaltet und um weitere 15 Mio. EUR für die Jahre 2018 bis 2020 ergänzt. Daraus entfallen auf die kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein 14,175 Mio. EUR als pauschale Zuweisung ohne Antragsverfahren und Verwendungsnachweispflicht, für die Hansestadt Lübeck werden 4,87 Mio. EUR in den Jahren 2018 bis 2020 erwartet.

Wieviel Geld wurde vom Land SH aus dem Infrastrukturprogramm (2018 – 2020) in diesem Jahr an Lübeck ausgezahlt und wie ist es verwendet worden?

Begründung:

Anlagen :

► Nr. VO/2018/06503
öffentlich

Lübeck, 24.09.2018

Anfrage

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

Anfrage AM Ragnar Lüttke DIE LINKE: Städtische Toiletten in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

1. Wie viele öffentliche und städtische Toilettenplätze gibt es für Frauen und wie viele für Männer? (Männer haben oft zwei Pissoirs und zwei Kabinen, Frauentoiletten haben meist nur 2 Kabinen)

2. Wie viele Gender Toiletten gibt es in Lübeck im öffentlichen und städtischen Bereich?

3. Ist es in Zukunft geplant, verstärkt Gender Toiletten in zu bauen?

4. Wie viele Toiletten für Behinderte gibt es in Lübeck?

Begründung:

Anlagen :

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/05668
öffentlich

Lübeck, 25.05.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Claudia Weiß (E-Mail: Claudia.Weiss@luebeck.de Telefon: 122-4030)

Stand der Pilotphase "Zentralisierte IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beschluss der Bürgerschaft vom 24.11.2016 zur VO/2016/04082 - Bericht IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, mit der Umsetzung des Pilotprojekts gemäß Ziffer 7.2.2 des Konzepts zur IT-Ausstattung an Lübecker Schulen im ersten Quartal 2017 zu beginnen.
2. Der Bürgermeister wird beauftragt, den Gremien im ersten Halbjahr 2017 eine Beschlussvorlage mit einer konkreten Zeitplanung zur weiteren Umsetzung des Konzepts vorzulegen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.105 - Bereich Informationstechnik
Ergebnis: 1.201 - Bereich Haushalt und Steuerung: Kenntnisnahme

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

Begründung: nicht erforderlich

Die Maßnahme ist:
- [ ] Neu
- [ ] Freiwillig
- [X] vorgeschrieben durch: § 48 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 SchulG

Finanzielle Auswirkungen:
- [ ] Nein
- [X] Ja

Bericht:

Nachdem der oben angegebene Start der Pilotphase (1. Quartal 2017) aufgrund der Komplexität der Thematik, Markterkundungen und der Vielzahl der Beteiligten nicht eingehalten werden konnte, wurde zwischenzeitlich sowohl der formale als auch der praktische Start der Pilotphase des Projektes „Zentrale IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen“ vollzogen, so dass nun über den aktuellen Projektstand berichtet werden kann.

Alle bisherigen und zukünftigen Arbeiten laufen in enger Abstimmung mit dem Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen in Schleswig-Holstein (IQSH) und weiteren großen Schulträgern im Land, die vergleichbare Projekte vorantreiben bzw. planen (z.B. Flensburg, Itzehoe, Norderstedt, Neumünster). Ergänzend besteht bundesweit Kontakt mit Schulträgern, die bereits langjährige Erfahrungen mit dem von uns favorisierten System haben (z.B. Hansestadt Bremen, Fulda, Kassel, Hannover).

Globalziele des Projektes: Schaffung einer einheitlichen IT-Infrastruktur mit zentralem Identitäts-Management, zentral angebotenen webbasierten Diensten (Dateiablage und –freigabe, Mail, Echtzeit-Zusammenarbeit uvm.) und der Möglichkeit zur zentralisierten Wartung der schuleigenen Geräte im pädagogischen Netz

Feinziele der Pilotphase: Sammeln von Erfahrungen bei der Einführung des Systems an Schulen verschiedener Schularten (Zeit, Aufwand, auftretende technische Probleme); Ermittlung von Bandbreitenbedarfen im praktischen Betrieb; Bestimmung des pädagogischen Nutzens im schulischen Alltag; Grobabschätzung des Personalbedarfs für die Einführung eines zentralisierten Schul-IT-Supports

Teilnehmende Schulen/Schularten

Als teilnehmende Schulen wurden folgende Standorte ausgewählt. Die zugrundeliegenden Auswahlparameter waren zum einen zumindest anteilig der Schulartproporz, zum anderen die bereits vorhandene Ausstattung, die Planung größerer Um- /Neu-/ Erweiterungsbauten sowie der avisierte Aufschalttermin ins Glasfaser-Landesnetz („Landesnetz2020“).

Stadtschule Travemünde (GS)
Schule an der Wakenitz (GGems)
Katharineum zu Lübeck (Gym)
Oberschule zum Dom (Gym) -> Nachnominierung wegen Glasfaser-Aufschalttermins

Vorleistungen in den Schulen

Alle teilnehmenden Pilotschulen verfügten bereits über eine einheitliche Inhouse-Verkabelung (LAN) und wurden mit einem einheitlichen WLAN-Netz sowie Präsentationstechnik (Beamer/Leinwand oder 65-Zoll-Monitore) in jedem pädagogisch genutztem Raum ausgestattet. Überwiegend mussten lediglich Ausstattungslücken geschlossen werden. Nunmehr liegt ein einheitlicher Ausstattungsgrad vor.

Projektbezogene Vorleistungen

Mit Datum vom 01.11.2017, sind alle für den Start der Pilotphase erforderlichen Aufträge erteilt worden. Dies sind im Einzelnen (alle Angaben inkl. Mehrwertsteuer):

1. Lizenzen und Supportleistungen, Konfiguration eines Master-Servers zur Miete sowie vier Slave-Server zum Kauf, rund 105.300,00 Euro für das Pilotjahr 2018

   Dieser Betrag wird sich nach Ende der Pilotphase für hinzukommende Schulen massiv reduzieren, da hier einmalige Supportleistungen inkludiert sind.

2. Die Universität zu Lübeck - namentlich das Institut für Softwaretechnik und Programmiersprachen - als Urheberin des Konzeptes, zeichnet für die Unterstützung und Beratung im Kontext der Pilotierung verantwortlich und rechnet dies nach Aufwand ab.

Die entsprechenden Haushaltmittel waren im Haushalt 2017 geordnet.

Bisheriger und geplanter Ablauf

- 01.11.2017 **formaler Projektstart** (Erteilung aller für die Pilotierung relevanten Aufträge)

- 05.12.2017 **Auftaktveranstaltung** im Bereich Schule und Sport mit allen Beteiligten sowie IQSH, Schulamt und Stiftungen

- Dez. 2017 Unterzeichnung der ULD-konformen ADV-Formulare (Auftragsdatenverarbeitung) seitens der Schulen,
Übermittlung der einzupflegenden Nutzerdaten sowie der vorhandenen schuleigenen Endgeräte,
mehrere Treffen Bereich Schule und Sport, beteiligte Firmen, Uni -> Einrichtung eines Tools zur Dokumentation, Koordination und Rückmeldung („Confluence“);
Einrichtung des Master-Servers im Rechenzentrum;
Umsetzung des IP-Plans (IP *[z.B. 62.214.78.21]* <-> Domains/ Subdomains *[z.B. schule.luebeck.de]*)

- ab 08.01.2018 **praktischer Projektstart** (Schulbegehungen zur Ermittlung der Einbaubedingungen),
Einbau der Slave-Server in den Schulen parallel zur bestehenden Struktur;
Anlage der Nutzer-Accounts sowie Einpflegen der schulischen Endgeräte ins System;
Einrichtung eines Ticket-/Helpdesk-Systems für den zentralisierten Support (*KIX 2017* -> populäres Open Source-Tool, Auswahl durch beteiligte Partner)

- ab Mai 2018 „Übergabe“ der produktiven Systeme und Ablösung des vorhandenen Systems (z.B. Logodidact, Skolelinux);
fortlaufende Schulungen von Lehrkräften und SchülerInnen -> Einrichtung einer festen „Sprechstunde“ je Schule (Bereich Schule und Sport)

- ab Juni 2018 vorläufige Evaluation der bisherigen Erfahrungen (SchülerInnen und Lehrkräfte) mittels Online-Tool (LEONIE plus o.a.);
Haushaltsplanung für 2019;

- Sept. 2018 Vorlage der Evaluationsergebnisse -> Grundlage für die Anmeldung von Finanzbedarfen für die fortlaufende Einführung des Systems an allen anderen Schulen

- Dez. 2018 offizielles Ende der Pilotphase -> Abschlussevaluation und Auswertung

- ab 2019 Ausrollen des Systems auf weitere Schulen (abhängig von Finanz- und Personalausstattung)

Begleitende Vorhaben (abhängig von Finanz- und Personalausstattung)

Angleichung der infrastrukturellen Ausstattung aller Lübecker Schulen:

- Anschluss aller Lübecker Schulen ans Glasfaser-Landesnetz (Land SH, bis 2020)
- strukturierte Verkabelung (Schulträger HL, noch sieben Schulen ausstehend)
- Einrichtung eines leistungsfähigen und zuverlässigen WLAN-Netzwerkes an jeder Schule (noch ca. 1700 Access Points benötigt)

Realisierung eines zentralisierten Supportkonzeptes

- auf Basis des Helpdesk-/Ticketsystems
- **drei** Support-Säulen:

1. Schul-IT-Ansprechpartner (Lehrkräfte):
   behebt Mini-Probleme (Papierstau, Tonerwechsel …); schreibt präzise Tickets im Helpdesk

2. kleine IT-Support-Firmen:
   als feste Ansprechpartner für Schulen (teilweise bereits vorhanden) -> beheben „mittelgroße“ Probleme mit vertraglich definierten Reaktionszeiten

3. Schul-IT-Support-MitarbeiterInnen bei der Hansestadt Lübeck:
   weisen Tickets zu, erarbeiten Konzepte, führen Schulungen vor Ort durch, übernehmen Fernwartungsarbeiten (Updates, Software-Rollouts…), beheben größere Probleme vor Ort oder veranlassen deren Behebung,

Personalressourcen wurden im Stellenplan 2018 mit 1 Stelle beim Bereich Schule und Sport und 1 Stelle beim Bereich Informationstechnik geordnet. Die Ausschreibung der Stellen befindet sich in Vorbereitung. Zur Orientierung nachfolgend die zuletzt bei verschiedenen Schulträgern für die Aufgabe Schul-IT neu geschaffenen Stellen: 4 Stellen Kiel, 2 Stellen Flensburg, 4 Stellen Elmshorn, 2 Stellen Norderstedt, 2 Stellen Itzehoe, 9 Stellen Fulda, 12 Stellen Hannover

Ausblick

Das im Jahr 2017 als DigitalPakt Schule angekündigte Förderprogramm 2018-2022 (5 Mrd. Euro) des Bundes ist nach wie vor ausstehend, wird jedoch in dieser oder ähnlicher Form mittelfristig erwartet. Aus dem DigitalPakt Schule könnte nach Ende der o.a. Pilotphase, vorrangig zu städtischen Haushaltsmitteln, ein Ausrollen des Systems auf alle Lübecker Schulen vorgenommen werden. Voraussetzung für den Erhalt der Förderung wird (Stand Mitte 2017) u.a. sein, dass Betrieb und Wartung der mit Fördermitteln vorgenommenen IT-Installationen vom Schulträger sichergestellt wird. Für die Koordination dieses Supports, die fachliche Betreuung des Systems sowie für die Beantragung, Umsetzung und Abwicklung der Fördermittel (ca. 2,3 Mio. Euro pro Jahr für die HL) hat sich der Schulträger Hansestadt Lübeck mit den o.a. 2 Stellen rechtzeitig personell aufgestellt.

Eine weitere Voraussetzung für Förderungen aus dem DigitalPakt Schule wird sein, dass ein Medieneinsatzkonzept/ Medienentwicklungsplan für die vom Antrag umfassten Schulen vorliegt. Ein Bürgerschaftsauftrag zur Erstellung einer Medienentwicklungsplanung, verbunden mit der erforderlichen personellen Ausstattung, würde bereits jetzt die Weichen stellen, um zum Zeitpunkt der Fördermittelauslobung auch diese Voraussetzungen der Antragstellung zu erfüllen.

Anlagen :

Senatorin Kathrin Weiher

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06083
öffentlich

Lübeck, 16.05.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Manja Wussow (E-Mail: manja.wussow@luebeck.de Telefon: 122 - 4041)

Bericht über die Schulbudgets an allgemeinbildenden Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Die Produktkontrakte in den Schulprodukten 211001 Grundschulen, 217001 Gymnasien, 218201 Gemeinschaftsschulen und 221001 Förderzentren enthalten die Vereinbarung, über die Bildung der schulbezogenen Budgets zu berichten.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis:	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[x]	Nein
Begründung:		Wird über Schulkonferenzen sichergestellt
Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[x]	freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[x]	Nein
	[ ]	Ja (Anlage 1)

Bericht:
Im Produkthaushalt der Produkte der allgemein bildenden Schulen ist für 2017 und 2018 vereinbart worden, regelmäßig über die Entwicklung der Schulbudgets zu berichten.

Seit dem Jahr 2004 (Bürgerschaftsbeschluss vom 24. Juni 2004) erhalten die allgemein bildenden Schulen, gestaffelt nach Klassenstufen schulartbezogene jährliche Budgets zur Verfügung, um den laufenden sächlichen Bedarf gemäß § 48 Schulgesetz zu decken. Grundlage der Entscheidung waren umfangreiche Diskussionen in einer Arbeitsgruppe aus Vertre-

tern der politischen Parteien, der Schulen und der Verwaltung. In dieser Arbeitsgruppe wurden auch die unterschiedlichen Faktoren für die einzelnen Schularten entwickelt und vereinbart, um den jeweiligen bildungsgangbezogenen Bedarf festzulegen und zugleich Transparenz und Gleichbehandlung für die Schularten sicherzustellen.

Im Jahr 2018 stehen den allgemein bildenden Schulen im Ergebnisplan folgende Beträge zur Verfügung:

Klassenstufe	**Faktor** *siehe oben	**Betrag in Euro 2017 Schüler/Jahr**	**Betrag in Euro 2018 Schüler/Jahr**
Primarstufe Klasse 1-4	0,83	88,37	88,43
Sekundarstufe I Klasse 5-10	1	106,47	106,54
Sekundarstufe II Klasse 11-13	1,07	113,93	114,00
Schüler in Förderschulen	1,7	181,01	181,12

Wesentliche Veränderungen an den bildungsgangbezogenen Festlegungen haben sich bei einer Evaluation im Jahr 2013 nicht ergeben.

Daneben wurden je SchülerIn im Ganztag 5 Euro/Jahr berücksichtigt.

Die Förderzentren haben für die in Regelschulen betreuten integrativ beschulten Kinder zusätzlichen Sachmittelbedarf (z.B. Diagnostikmaterial), der derzeit mit einem Betrag in Höhe von 17,34 € je betreuter SchülerIn bedient wird. Da die allgemeinen Sachmittel der Förderzentren nach der Zahl der direkt dort beschulten Kinder bemessen sind, ist eine ergänzende Sachmittelzuweisung geboten.

Auch die Regelschulen haben für die integrativ beschulten Kinder einen erhöhten Bedarf (z.B. für spezielle Lernmittel). Dieser Bedarf wird durch zusätzliche Sachmittel von 15 Euro/ Jahr bei zielgleichem und 30 Euro/ Jahr bei zieldifferentem Unterricht gewährleistet.

Betrachtet man nun das bereitgestellte Budget 2017 mit den tatsächlich geleisteten Auszahlungen 2017, so lassen sich folgende Feststellungen treffen:

Bis auf die Förderzentren ist das Budget im Ergebnisplan (konsumtiv) nahezu ausgereizt: In den reinen Grundschulen wurde das Budget des Jahres 2017 im Ergebnisplan zu 97,3 %, in den Gymnasien zu 98,8% und in den Grund- und Gemeinschaftsschulen zu 93,6% ausgeschöpft. Lediglich bei den Förderzentren ist mit 82,2% noch Luft vorhanden.

Ausblick auf 2019 im Ergebnisplan (konsumtiv):

Der Bereich Schule und Sport wird mit Ausnahme des Produkts Förderzentren aufgrund der oben beschriebenen Feststellungen für den Ergebnisplan (konsumtiv) eine Steigerung seiner Haushaltsanmeldung um 3% in den schulbudgetrelevanten Haushaltsansätzen vorsehen.

Der Betrag für die Ganztagsbetreuung in Höhe von 5 Euro pro Schüler wird auf 8 Euro erhöht. Die Ganztagsbetreuung in den Schulen nimmt immer weiter an Bedeutung zu, was zu einer Bedarfssteigerung führt.

Es bleibt der Bürgerschaft vorbehalten, ob sie den Mehrbedarf in ihren Haushaltsberatungen berücksichtigt.

Berücksichtigung sozialräumlicher Aspekte in der Schulbudgetzuweisung (konsumtiv):

Der unten stehende Vorschlag greift die allgemein geführte Diskussion zu mehr Bildungsgerechtigkeit auf und setzt sie mit den kommunal verfügbaren Möglichkeiten in einem ersten Ansatz um.

In § 13 des Schulgesetzes ist die grundsätzliche Lern- und Lehrmittelfreiheit geregelt. Hiervon werden in § 13 Absatz 2 für die Dinge Ausnahmen gemacht, die auch im privaten Bereich Verwendung finden können. Daneben dürfen auf der Grundlage des § 13, Absatz 3 Kostenbeiträge für Arbeitsmaterialien erhoben werden.

§ 13 Absatz 6 bietet dem Schulträger die Möglichkeit, in sozialen Härtefällen weitere Lernmittel zur Verfügung zu stellen. Zum besseren Verständnis ist das Schulgesetz als Auszug beigefügt.

Auf dieser Grundlage beabsichtigt der Bereich Schule und Sport in einer Erprobung für 4 Jahre im Grundschulbereich unter Beibehaltung des Gesamtbudgets sowie unter Beachtung der zuletzt in 2013 evaluierten bildungsgangabhängigen Festlegungen in den Grundschulen sowie in den Grundschulteilen der kombinierten Schulen einen Teil des Budgets anhand sozialräumlicher Daten verteilen. Mit dieser sozialräumlichen Ausrichtung soll es den Schulen ermöglicht werden, die Regelung aus § 13 Absatz 6 an ihrer jeweiligen Schule auch mit Leben zu erfüllen. Eine Evaluierung und anschließende Diskussion zur Übernahme der gemachten Erfahrungen für die anderen Schularten soll dann erfolgen.

Als sozialräumlich vorhandene Daten sollen die für den Lübecker Bildungsfonds erhobenen Informationen dienen. Aus dem Verhältnis der bildungsfondsberechtigten Kinder zur Gesamtzahl der SchülerInnen einer Schule wird eine Quote ermittelt, ebenso für die Gesamtzahl der bildungsfondsberechtigten Kinder zur Gesamtzahl der Grundschulkinder.

Selbstverständlich soll der größte Teil des Budgets, wie bisher auch, über die reine Schülerzahl nach Schulstatistik erfolgen. Beabsichtigt ist, 90% der verfügbaren Mittel wie bisher, also pro Schüler, zu verteilen und lediglich die restlichen 10% über die Sozialraumquote.

Da das Gesamtbudget nicht größer wird, kommt es also zu einer Umverteilung. Aus der anliegenden Modellrechnung auf Basis des Budgets 2018, ist erkennbar, in welchem Umfang in etwa diese Umverteilung stattfinden wird. Der Bereich Schule und Sport hält diese Umverteilung für ausgewogen und machbar. Die eintretenden Budgetverminderungen bewegen sich zum Teil deutlich unter 10%, die Budgetsteigerungen liegen bei bis zu 20% an der Schule mit einem sehr hohen Anteil bildungsfondsberechtigter SchülerInnen. Veränderungen in den Verteilungsanteilen ändern an den Grundfeststellungen nichts, können aber bei einem höheren Steuerungsanteil über die Sozialraum-quote die beabsichtigte Umsteuerung deutlicher hervorheben oder bei einer Verringerung dieser Quote abschwächen.

Ausstattungsbudget (investiv):

Im Ausstattungsbereich (Ersatz- und Ergänzungsbeschaffungen) stehen unabhängig von der Schulart im Investitionsplan jährlich 35 Euro je SchülerIn zur Verfügung.

Für die im Rahmen der Inventur in Festwerten geordneten Schulausstattungen (i.d.R. Klassenraumausstattung) stehen daneben mit 15 € im Ergebnishaushalt die Beträge bereit, die zur Erhaltung des Festwertes erforderlich ist.

Im Investitionsplan liegt der Budgetverbrauch in den Grundschulen bei 76,1%, den Gymnasien bei 85,3%, den Grund- und Gemeinschaftsschulen bei 75,9% und den Förderzentren bei

72,6%. Der Bereich erwartet für 2018 daher, dass das zugewiesene Budget ausreichen wird, um den Ausstattungsbedarf der Schulen zu decken. Dies nicht zuletzt deshalb, weil, wie mit dem Bereich Haushalt und Steuerung vereinbart, die Schulen für Ihre Ausstattung die investiven Mittel des laufenden Jahres 2018 erhalten sowie im Bedarfsfall zusätzlich die von ihnen angesparten Beträge des Vorjahres durch unterjährige Bereitstellung. Dies unterstützt den wirtschaftlich vernünftigen Mitteleinsatz.

Anlagen :

1. Verteilungsvorschlag Grundschulen
2. Auszug Schulgesetz

Senatorin Kathrin Weiher

Modellrechnung sozialraumorientiertes Schulbudget

		Gesamtschülerzahl	zu berücksichtigen	Anzahl Bifo-Kinder	Bifo-Quote	Abweichung vom Durchschnitt	Abweichung vom Durchschnitt in %	Zuweisung nach Schülerzahl	Zuweisung nach Abweichungs-koeffizient	Budget gesamt	alte Bemessung Zuweisung nach Schülerzahl	Veränderung alt/neu	
Bugenhagenschule		162	162	62	0,382716049	1,155428731	0,033012249	12.893,15 €	2.105,97 €	14.999,13 €	14.325,72 €	673,40 €	4,70%
Domschule		227	227	50	0,220264317	0,664983141	0,018999518	18.066,33 €	1.212,05 €	19.278,38 €	20.073,70 €	795,32 €	-3,96%
Schule am Koggenweg		262	262	199	0,759541985	2,29307507	0,065516431	20.851,89 €	4.179,53 €	25.031,42 €	23.168,76 €	1.862,66 €	8,04%
Eichholz		162	162	89	0,549382716	1,658599308	0,047388552	12.893,15 €	3.023,09 €	15.916,24 €	14.325,72 €	1.590,52 €	11,10%
Groß Steinrade		76	76	3	0,039473684	0,119171979	0,003404914	6.048,64 €	217,21 €	6.265,85 €	6.720,71 €	454,86 €	-6,77%
Kahlhorstschule		459	459	100	0,217864924	0,657739316	0,018792552	36.530,60 €	1.198,85 €	37.729,44 €	40.589,55 €	2.860,11 €	-7,05%
Kalandschule		333	333	31	0,093093093	0,281050232	0,008030007	26.502,59 €	512,26 €	27.014,85 €	29.447,32 €	2.432,47 €	-8,26%
Lutherschule		239	239	114	0,476987448	1,440036294	0,041143894	19.021,38 €	2.624,72 €	21.646,10 €	21.134,87 €	511,23 €	2,42%
Marienschule	TOP 4.2	222	222	65	0,292792793	0,88394831	0,025255666	17.668,39 €	1.611,15 €	19.279,55 €	19.631,55 €	352,00 €	-1,79%
Mühlenwegschule		188	188	77	0,409574468	1,236514927	0,035328998	14.962,42 €	2.253,77 €	17.216,19 €	16.624,92 €	591,28 €	3,56%
Paul Klee Schule		432	432	55	0,127314815	0,384366413	0,010981898	34.381,74 €	700,58 €	35.082,32 €	38.201,93 €	3.119,62 €	-8,17%
Schule Falkenfeld		138	138	93	0,673913043	2,034559288	0,058130265	10.983,06 €	3.708,34 €	14.691,40 €	12.203,40 €	2.488,00 €	20,39%
Schule Grönauer Baum		169	169	43	0,25443787	0,768153898	0,021947254	13.450,26 €	1.400,10 €	14.850,36 €	14.944,74 €	94,38 €	-0,63%
Schule Lauerholz		326	326	33	0,101226994	0,305606669	0,008731619	25.945,48 €	557,02 €	26.502,50 €	28.828,31 €	2.325,81 €	-8,07%
Schule Marli		196	196	80	0,408163265	1,232254473	0,035207271	15.599,12 €	2.246,00 €	17.845,12 €	17.332,36 €	512,77 €	2,96%
Schule Niendorf		46	46	10	0,217391304	0,656309448	0,018751699	3.661,02 €	1.196,24 €	4.857,26 €	4.067,80 €	789,46 €	19,41%
Paul-Gerhardt-Schule		218	218	94	0,431192661	1,301780758	0,037193736	17.350,04 €	2.372,73 €	19.722,77 €	19.277,83 €	444,94 €	2,31%
Pestalozzi-Schule		237	237	71	0,299578059	0,904433188	0,025840948	18.862,20 €	1.648,49 €	20.510,69 €	20.958,00 €	447,31 €	-2,13%
Schule Rangenberg		98	98	14	0,142857143	0,431289066	0,012322545	7.799,56 €	786,10 €	8.585,66 €	8.666,18 €	80,52 €	-0,93%
Schule Roter Hahn		262	262	139	0,530534351	1,601695652	0,045762733	20.851,89 €	2.919,37 €	23.771,26 €	23.168,76 €	602,50 €	2,60%
Schule Schönböcken		101	101	6	0,059405941	0,179347928	0,005124227	8.038,32 €	326,89 €	8.365,22 €	8.931,47 €	566,25 €	-6,34%
Schule am Stadtpark		232	232	22	0,094827586	0,286286707	0,00817962	18.464,27 €	521,81 €	18.986,08 €	20.515,85 €	1.529,78 €	-7,46%
Stadtschule Travemünde		193	193	62	0,321243523	0,969841733	0,027709764	15.360,36 €	1.767,71 €	17.128,07 €	17.067,07 €	61,00 €	0,36%
Schule Utkiek		158	158	53	0,335443038	1,012710401	0,028934583	12.574,80 €	1.845,84 €	14.420,65 €	13.972,00 €	448,64 €	3,21%
Albert-Schweitzer-Schule		527	168	223	0,423149905	1,27749949	0,036499985	13.370,68 €	2.328,47 €	15.699,15 €	14.856,31 €	842,84 €	5,67%
Heinrich-Mann-Schule-Moisling		500	186	269	0,538	1,624234621	0,046406703	14.803,25 €	2.960,45 €	17.763,70 €	16.448,05 €	1.315,65 €	8,00%
Gemeinschafts. St.Jürgen		1103	197	236	0,213961922	0,645956062	0,018455887	15.678,71 €	1.177,37 €	16.856,08 €	17.420,79 €	564,71 €	-3,24%
Julius-Leber-Schule		552	158	226	0,40942029	1,23604946	0,035315699	12.574,80 €	2.252,92 €	14.827,72 €	13.972,00 €	855,72 €	6,12%
Schule am Meer		373	106	121	0,324396783	0,979361497	0,027981757	8.436,26 €	1.785,06 €	10.221,32 €	9.373,62 €	847,70 €	9,04%
Trave-Gemeinschaftsschule		554	127	217	0,391696751	1,18254168	0,033786905	10.107,59 €	2.155,39 €	12.262,99 €	11.230,66 €	1.032,33 €	9,19%
Baltic-Schule		1054	211	394	0,373814042	1,128553361	0,032244382	16.792,93 €	2.056,99 €	18.849,92 €	18.658,81 €	191,11 €	1,02%
Willy-Brandt-Schule		496	170	158	0,318548387	0,961705053	0,027477287	13.529,85 €	1.752,88 €	15.282,73 €	15.033,17 €	249,56 €	1,66%
Gotthard-Kühl-Schule		702	284	279	0,397435897	1,199868298	0,034281951	22.602,81 €	2.186,97 €	24.789,78 €	25.114,23 €	324,45 €	-1,29%
Schule an der Wakenitz		563	209	218	0,387211368	1,169000203	0,033400006	16.633,76 €	2.130,71 €	18.764,47 €	18.481,95 €	282,51 €	1,53%
Schule Tremser Teich		675	262	254	0,376296296	1,136047346	0,032458496	20.851,89 €	2.070,65 €	22.922,54 €	23.168,76 €	246,23 €	-1,06%
		12235	7214	72,93333333	0,331232935	35	1	574.143,22 €	63.793,69 €	637.936,91 €	637.936,91 €	0,00 €	0,00%

	gesamt	je Schüler
verfügbares Gesamtbudget im Haushaltsjahr	693.409,68 €	96,12 €
Sicherungseinbehalt 8%	55.472,77 €	7,69 €
Verteilmasse	637.936,91 €	88,43 €
Verteilungsanteil nach Schülerzahl 90%	574.143,22 €	79,59 €
Verteilungsanteil nach Abweichung von Bifo-Quote	63.793,69 €	8,84 €

modellhafte Einführung bei allen reinen Grundschulen
sowie den grundschulteilen der kombinierten Schulen ab Haushaltsjahr 2019
konstante Werte für 2019 bis 2022
Evaluation in 2022
endgültige Neuregelung in 2023

(4) Die Eltern unterstützen in ihrem Bereich die pädagogischen Maßnahmen der Schule. Ihnen soll auf Verlangen im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten Gelegenheit gegeben werden, den Unterricht ihres Kindes zu besuchen. Sie sind berechtigt, sich unabhängig von den Zeugnissen über die schulische Entwicklung ihres Kindes unterrichten zu lassen.

§ 12
Schulgeldfreiheit

(1) Die Teilnahme am Unterricht, an anderen Schulveranstaltungen und an Schulprüfungen ist unentgeltlich.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Schulveranstaltungen außerhalb des lehrplanmäßigen Unterrichts, für die Entgelte an Dritte zu entrichten sind oder für die Einrichtungen genutzt werden, die nicht zum Schulvermögen (§ 49 Abs. 1) gehören.

(3) Das für Bildung zuständige Ministerium kann durch Verordnung Höchstbeträge festsetzen, bis zu denen von Schülerinnen und Schülern Entgelte für die in Absatz 2 genannten Veranstaltungen verlangt werden können.

§ 13
Lernmittel

(1) Schülerinnen und Schüler erhalten unentgeltlich, in der Regel leihweise,
1. Schulbücher,
2. Gegenstände, die ausschließlich im Unterricht eingesetzt werden und in der Schule verbleiben,
3. zur Unfallverhütung vorgesehene Schutzkleidung.

(2) Schulbücher sind alle Bücher und Druckschriften, die überwiegend im Unterricht und bei der häuslichen Vor- und Nachbereitung des Unterrichts durch Schülerinnen und Schüler verwendet werden. Nicht zur Verfügung gestellt werden müssen Bücher und Druckschriften, die zwar im Unterricht eingesetzt werden, daneben aber erhebliche Bedeutung für den persönlichen Gebrauch haben können.

(3) Von der Schülerin und vom Schüler können Kostenbeiträge verlangt werden für
1. Sachen, die im Unterricht bestimmter Fächer verarbeitet werden und danach von der Schülerin und vom Schüler verbraucht werden oder ihnen verbleiben,
2. Verpflegung in der Schule.

(4) Die Schulträger stellen jährlich die zur Beschaffung der freien Lernmittel erforderlichen Haushaltsmittel bereit.

(5) Das für Bildung zuständige Ministerium kann durch Verordnung Mindestbeträge für die Gewährung der freien Lernmittel nach Absatz 1 und Höchstbeträge für Kostenbeiträge nach Absatz 3 festsetzen.

(6) Der Schulträger kann in sozialen Härtefällen über die in Absatz 2 Satz 2 genannten Einschränkungen hinaus Lernmittel zur Verfügung stellen.

§ 14
Schuljahr

(1) Das Schuljahr beginnt am 1. August und endet am 31. Juli des folgenden Jahres; das für Bildung zuständige Ministerium kann durch Verordnung für einzelne Schularten oder Schulen abweichende Regelungen treffen, soweit es besondere Umstände erfordern.

(2) Die Dauer und zeitliche Verteilung der Ferien sowie die Einteilung des Schuljahres in Schulhalbjahre regelt das für Bildung zuständige Ministerium durch Verordnung.

§ 15
Beurlaubung

Eine Schülerin oder ein Schüler kann auf Antrag aus wichtigem Grund vom Schulbesuch oder von der Teilnahme an einzelnen Unterrichts- oder Schulveranstaltungen beurlaubt werden.

§ 16
Zeugnis, Leistungsbewertung

(1) Die Schülerin und der Schüler haben am Ende des Schuljahres und beim Verlassen der Schule Anspruch auf ein Zeugnis, in dem die im Unterricht erbrachten Leistungen bewertet und erreichte Abschlüsse beurkundet werden. Das für Bildung zuständige Ministerium regelt durch Verordnung das Nähere über Notenstufen, eine entsprechende Punktebewertung, weitere Formen der Leistungsbewertung, die weiteren Angaben im Zeugnis und von Satz 1 abweichende Zeitpunkte, an denen Zeugnisse erteilt werden.

(2) Die beteiligten Lehrkräfte und die Schulleiterin oder der Schulleiter im Rahmen ihrer oder seiner Aufgaben bewerten die Leistungen der Schülerinnen und Schüler in pädagogischer Verantwortung. Das für Bildung zuständige Ministerium kann nähere Beurteilungsgrundsätze festlegen.

§ 17
Weisungen, Beaufsichtigung

(1) Die Schülerinnen und Schüler haben in der Schule und bei sonstigen Schulveranstaltungen die Weisungen der Schulleiterin oder des Schulleiters und der Lehrkräfte zu befolgen, die dazu bestimmt sind, die pädagogischen Ziele der Schule zu erreichen und die Ordnung an der Schule aufrechtzuerhalten.

(2) Minderjährige Schülerinnen und Schüler sind während des Unterrichts, während des Aufenthalts auf dem Schulgelände in der Unterrichtszeit und bei sonstigen Schulveranstaltungen durch Lehrkräfte zu beaufsichtigen. Durch die Beaufsichtigung sollen die Schülerinnen und Schüler vor Gefahren geschützt werden, die sie aufgrund normaler altersgemäßer Erfahrung nicht selbst übersehen und abwenden können, und vor Handlungen bewahrt werden, deren Auswirkungen sie aufgrund ihrer Entwicklung in der Regel nicht abzuschätzen vermögen. Zur Beaufsichtigung und zur Unfallverhütung können Schülerinnen und Schülern Weisungen erteilt werden.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06255
öffentlich

Lübeck, 08.08.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
1.110 - Personal- und Organisationsservice

Bearbeitung: Gisela Heinrich (E-Mail: gisela.heinrich@luebeck.de Telefon: 122-1120)

Auswirkungen der demografischen Entwicklung in der Verwaltung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Information der politischen Gremien über die geplanten Aktivitäten zur Gestaltung der demografischen Entwicklung in der Verwaltung

Verfahren:

Berichterstattung Beteiligte Bereiche: 1.110 - Personal- und Organisationsservice
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[x] Nein – Kinder und Jugendliche sind von dem Bericht nicht direkt betroffen

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

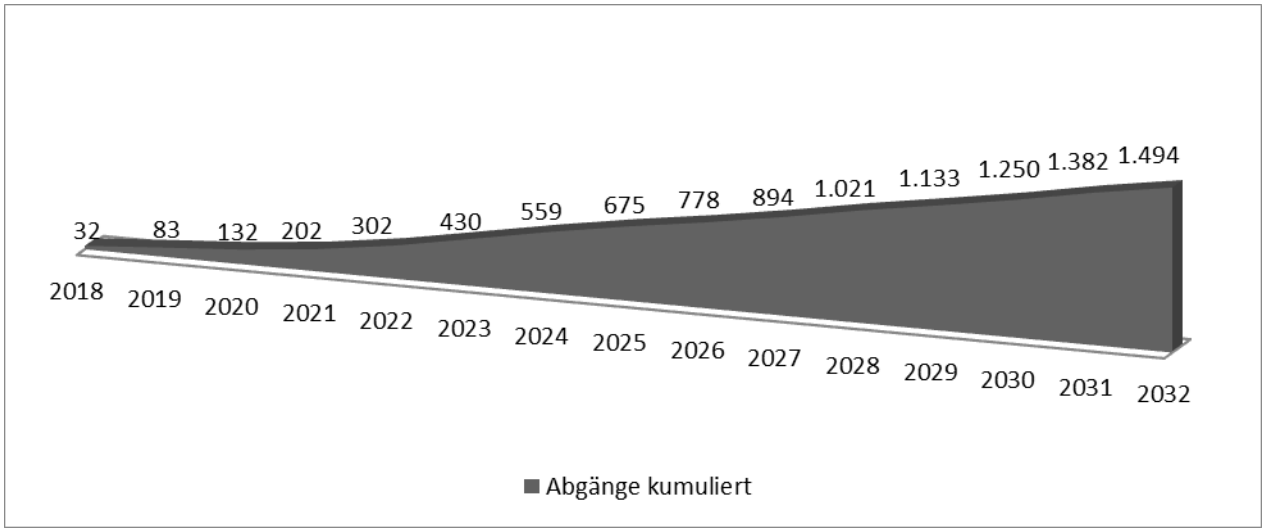
Finanzielle Auswirkungen:
[x] Bericht nein – Haushaltsrelevant ist die Umsetzung der Maßnahmen in Anlage 1 und 2 (Haushalt 2019)
[ ] Ja

Bericht:
Auswirkungen der demografischen Entwicklung in der Verwaltung

Die demografische Entwicklung führt in den Kommunen derzeit zu großen Herausforderungen. Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur sind in allen kommunalen Bereichen mehr und mehr spürbar. Dies betrifft sowohl die künftigen Aufgaben der Kommunalverwaltung sowie auch die Personalstruktur in den Betrieben und Verwaltungseinheiten.

Für die HL (Kernverwaltung) zeigt die Entwicklung der Zahlen einen deutlichen und zunehmenden Alterungsprozess. Aktuell lässt sich feststellen:

- Das Durchschnittsalter liegt bei rund 48 Jahren
- Etwa die Hälfte der MitarbeiterInnen gehört zur Altersgruppe 50 plus
- In den kommenden 15 Jahren wird die HL rund die Hälfte ihrer MitarbeiterInnen aus Altersgründen verlieren (hinzu kommen weitere Fluktuationsgründe).



Alle Bereiche sind hiervon betroffen mit der Folge, dass es zur Sicherung der kommunalen Aufgaben verstärkt darauf ankommt, neues Personal zu gewinnen und die vorhandenen MitarbeiterInnen zu binden. Brennpunkte entstehen insbesondere dort, wo die Altersstruktur sehr schnell zu erhöhten Abgängen führt und wo Berufsgruppen wegbrechen, die in Folge des Fachkräftemangels auf dem Arbeitsmarkt nicht mehr ausreichend zu finden sind. Letzteres betrifft derzeit insbesondere das Ingenieur- und Bauwesen, die Sozial- und Erziehungsberufe, Gesundheitsberufe sowie auch den IT Bereich.

Mit Blick auf den Alterungsprozess in den kommenden 15 Jahren sind auch Arbeitsgebiete mit sehr großem Personalvolumen stark von bevorstehenden Abgängen betroffen: 460 Abgänge in den gewerblich-technischen Berufen (rund 52%), 135 Abgänge bei der Feuerwehr (rund 43%), 629 Abgänge in den Einsatzgebieten der Allgemeinen Verwaltung (rund 43%).

In der beschriebenen Situation haben sich die Anforderungen an die Personalarbeit gravierend geändert und ändern sich laufend weiter. Die Folgen der demografischen Entwicklung erfordern insbesondere eine schnelle Personalgewinnung, was wiederum schnelle, flexible Reaktionsfähigkeit voraussetzt sowie ein wirksames Personalmarketing, das verschiedene Gruppen des externen Arbeitsmarkts erreicht und anspricht. Zudem sind attraktive Möglichkeiten zu schaffen, um die vorhandenen MitarbeiterInnen zum Verbleib bei der HL zu motivieren, ihnen Wertschätzung zu zeigen, berufliche Perspektiven zu eröffnen sowie auch die Gesunderhaltung zu unterstützen. Auch die Verstärkung des Digitalisierungsprozesses stellt neue Anforderungen an das Personal. Laufende Qualifizierung für die Änderung der Arbeitsabläufe und für die Nutzung der Technik stehen auf der Tagesordnung.

Mit dem Ziel, den personalpolitischen Herausforderungen der demografischen Entwicklung gerecht zu werden und die Leistungsfähigkeit der Kommunalverwaltung gegenüber Bürgerinnen und Bürgern zu sichern und auch weiterhin in guter Qualität vorhalten zu können, be-

steht auf zwei Ebenen Handlungsbedarf:

1. Es wird eine abgestimmte, gemeinsame Personalstrategie benötigt, mit der die Herausforderungen der kommenden Jahre gemeistert werden können.
2. Es sind die personellen Voraussetzungen zu schaffen, um die Bearbeitung dieser Anforderungen voranzubringen.

Zu 1.

Die Auswirkungen der demografischen Entwicklung wurden bereits in einer Arbeitsgruppe der Verwaltung analysiert, und es wurden Instrumente und Maßnahmen erarbeitet. In weiteren Schritten hat die Verwaltung aufbauend auf diesen Ergebnissen ein **personalpolitisches Eckpunktepapier** erarbeitet, das kurzfristig in Umsetzung gehen soll. Es umreißt insgesamt eine Personalstrategie, die darauf setzt, als attraktive Arbeitgeberin Hansestadt Lübeck ausreichend Personal zu gewinnen, zu binden und anforderungsbezogen weiter zu qualifizieren, um auch weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern die erforderlichen kommunalen Leistungen in guter Qualität zur Verfügung zu stellen. Die praktische Umsetzung erfolgt auf der Grundlage eines umfassenden Maßnahmenpakets, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Die **„Personalpolitischen Eckpunkte der Hansestadt Lübeck“** sind dem Bericht beigefügt. (S. Anlage 1)

Zu 2.

Um den Anforderungen und unmittelbaren Bedarfen der Verwaltung gerecht zu werden, ist es erforderlich, die Personalarbeit nach modernen, an Aktivität und Erneuerung ausgerichteten Maßstäben weiter zu entwickeln.

Dazu gehört vorrangig auch die ausreichende Personalausstattung der zentralen Personalarbeit im Personal- und Organisationsservice (POS). Die beschriebenen Herausforderungen sind mit dem vorhandenen Personalstamm nicht zu bewältigen. Bereits bei den klassischen Personalaufgaben verursacht die demografische Entwicklung stark angestiegene Fallzahlen, die noch weiterhin ansteigen werden. In der Folge sind in fast allen Aufgabengebieten des POS Wartezeiten entstanden. Vermehrte Abgänge, ein hoher Zuwachs an Stellenbesetzungsverfahren, viele Neueinstellungen und Vertragsänderungen, vermehrte Mitbestimmungssachverhalte und zunehmender Beratungsbedarf sind nur einige Beispiele, die bereits seit einiger Zeit zu Bearbeitungsengpässen führen. Hinzu kommen vermehrte Anforderungen an die Personalentwicklung, sowohl für das Vorgehen im Einzelfall als auch für erforderliche Qualifikationsprogramme und für die konzeptionellen Entwicklungsbedarfe. Die Gestaltung und Umsetzung des Maßnahmenpakets der „Personalpolitischen Eckpunkte“ sowie auch die Weiterentwicklung der strategischen Ausrichtung werden hier in den kommenden Jahren die Handlungsanforderungen deutlich erweitern.

Zudem haben sich die Aufgaben der Personalgewinnung und in der Ausbildung stark verdichtet und z.B. durch die Notwendigkeit erfolgreicher Marketingstrategien auch vergrößert. Insbesondere die Stellenbesetzungsverfahren haben seit 2015 etwa um ein Drittel zugenommen und sind durch vermehrte externe Verfahren auch arbeitsaufwändiger geworden. Bis 2014 belief sich die Anzahl der Stellenbesetzungsverfahren auf 200-220 Fälle. Für 2018 wird mit 320-330 Verfahren gerechnet. In der gleichen Zeit haben sich die extern durchzuführenden Verfahren mit einem teilweise sehr umfangreichen Bewerberkreis verdoppelt. In der Folge liegen bereits seit geraumer Zeit jeweils mindestens rund 50 neue Stellenbesetzungsaufträge für 4-6 Wochen in der Warteschleife bevor sie bearbeitet werden können. Für die einzelnen Verfahren wurde zwar durch die Umstellung der Bewerbungsverfahren auf ein elektronisches Bewerbermanagement mit Online-Portal eine Entlastung erreicht. Die steigenden Fallzahlen führen jedoch weiterhin zu längeren Wartezeiten und einer sehr hohen Belastung der MitarbeiterInnen.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Personalkapazität im POS den Anforderungen anzupassen. (S. Anlage 2) Die haushaltsmäßige und stellenplanmäßige Ordnung wird im Haushalt und Stellenplan 2019 hergestellt. Begleitend werden zudem die Arbeitsabläufe bei Stellenbesetzungsverfahren überprüft.

Anlagen :
Anlage 1: Personalpolitische Eckpunkte der Hansestadt Lübeck Teil 1 und Teil 2

Anlage 2: Zusätzliche Personalbedarfe im Personal- und Organisationsservice

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

Personalpolitische Eckpunkte der Hansestadt Lübeck

Richtlinie

Personal- und Organisationsservice
August 2018

Richtlinie: Personalpolitische Eckpunkte der Hansestadt Lübeck (neu)

Teil 1 – Handlungsrahmen, Ziele und Grundsätze

1. Ausgangssituation

Die bisherige Handlungsrichtlinie „Personalpolitische Eckpunkte zur Haushaltskonsolidierung“ (ppEck) war ausgerichtet auf das Ziel, den Personalabbau als Bestandteil der Haushaltskonsolidierung zu gestalten und zu befördern. Das Konzept wurde 2005 im Rahmen des Programms „Minus 500“ in Kraft gesetzt und im Jahr 2009 redaktionell überarbeitet.

Die Notwendigkeit zur Haushaltskonsolidierung besteht weiterhin, jedoch ist inzwischen wegen der fortschreitenden demografischen Entwicklung bei gleichzeitigem Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt und zunehmender Konkurrenz um neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein personalpolitisches Umsteuern erforderlich geworden.

Die aktuellen Bedingungen des Arbeitsmarktes führen bereits heute dazu, dass die Neueinstellung insbesondere von IngenieurInnen, ErzieherInnen, Pflegepersonal, IT-Fachkräften, ÄrztInnen und zunehmend auch von Personal für allgemeine Verwaltungsaufgaben durch den bestehenden Fachkräftemangel schwieriger geworden ist.

Nach aktuellen Erkenntnissen wird bis zum Jahr 2030 etwa die Hälfte der Beschäftigten der HL – quer durch alle Berufsgruppen und Hierarchien - aus Altersgründen ausscheiden. Zugleich altert das Personal. Das Durchschnittsalter liegt heute knapp unter 50 Lebensjahren.

Zugleich ist das Verwaltungshandeln von den Anforderungen eines tiefgreifenden Kulturwandels betroffen: Die Erwartungen an moderne, serviceorientierte und bürgernahe Dienstleistungen, gekoppelt mit einer zunehmenden Digitalisierung von Verwaltungsprozessen sind gestiegen. Nicht zu unterschätzen ist ebenfalls eine gesellschaftliche Entwicklung hin zu dem Anspruch auf eine gute Vereinbarkeit familiärer und beruflicher Anforderungen und dem Interesse an einer selbstbestimmten und erfüllenden Beschäftigung. Arbeit und Karriere gewinnen einen anderen Stellenwert hin zu einer ausgewogenen Work-Life-Balance.

Zur Sicherung der Leistungsqualität von Verwaltung für die Bürgerinnen und Bürger sind insofern verschiedene Anforderungen zu berücksichtigen - einerseits ein weiterhin ressourcenschonendes Vorgehen, um die Haushaltskonsolidierung nicht aus den Augen zu verlieren und andererseits ein weitreichender – insbesondere auch digitaler - Veränderungsprozess, der ohne Investitionen in Technik, Personal und Organisationsentwicklung nicht zu bewerkstelligen sein wird. Wesentlicher Punkt wird dabei sein, die Attraktivität als Arbeitgeber/Dienststelle für gut qualifizierte und leistungsfähige MitarbeiterInnen zu erhöhen.

Die personalpolitische Ausrichtung der Hansestadt Lübeck ist so zu gestalten, dass sie diesen Anforderungen gerecht wird. Das vorliegende neugefasste Konzept enthält deshalb ein ganzes Spektrum an Grundsätzen, Maßnahmen und Instrumenten, mit deren Umsetzung diese Ausrichtung vorangebracht werden soll. Der Maßnahmenkatalog ist nicht abschließend zu verstehen, sondern als lebendige und kontinuierlich weiter zu entwickelnde Grundlage für das praktische Handeln.

Die vorgestellten Maßnahmen sind teilweise bereits ausgearbeitet und verwaltungsseitig abgestimmt oder werden bereits umgesetzt, teilweise handelt es sich noch um Ideen, die erst konzeptionell zu erarbeiten sind. Es ist grundsätzlich möglich, Maßnahmenentwicklung und Praxis zu verflechten und die Umsetzung durch Pilotphasen, Tests und Modellprojekte auszuprobieren. Im Kern geht es vielfach auch um die Beschleunigung von Prozessen und die Bereitstellung der damit verbundenen Ressourcen.

Zur Verankerung der neu gefassten ppEck wurden die Ideen für geeignete und zukunftsweisende Maßnahmen und Instrumente bereits frühzeitig mit den Mitgliedern der AG Personal diskutiert. Einbezogen sind dort in der Federführung des Personal- und Organisationsservices (POS) VertreterInnen des Zentralen Controllings, der Fachbereiche, Bereichsleitungen, die Frauenbeauftragte, der Gesamtpersonalrat und die Gesamtschwerbehindertenvertretung. Die vielfältigen Rückmeldungen aus der abschließenden schriftlichen Verwaltungsbeteiligung wurden weitestgehend aufgenommen.

2. Ziele

Die grundlegende Neufassung der ppEck soll dazu beitragen, die **künftige Leistungsfähigkeit und qualitativ gute Aufgabenwahrnehmung der Verwaltung im Rahmen der weiteren Haushaltskonsolidierung und der Gestaltung des demografischen Wandels** sicher zu stellen. Dies betrifft insbesondere die Sicherung der Personalgewinnung und der Personalbindung sowie die Erhaltung und Förderung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit des älter werdenden Personals.

Vor diesem Hintergrund geben die neu gefassten ppEck Umsetzungsgrundsätze (Regeln) und Maßnahmen an die Hand für:

- die Bereitstellung attraktiver Arbeitsplätze zur Personalbindung und –gewinnung
- die Befähigkeit zur Selbstorganisation und Förderung des lebenslangen Lernens
- die Durchführung professioneller Stellenbesetzungsverfahren
- die Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf
- die personalpolitische Steuerung der Haushaltskonsolidierung
- die Gestaltung des Wissenstransfers/der Wissenssicherung bei Personalwechsel
- den Erhalt und die Förderung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Personals

Die Ziele sind eingebettet in eine Verwaltungskultur, die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als wertvollste Ressource ansieht und gekennzeichnet ist durch **Wertschätzung der/des Einzelnen, Vertrauen , Partizipation und Verantwortung.** Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung ist zudem das effekive und konstruktive Zusammenwirken der verschiedenen Beteiligten über alle Fachbereichs- und Bereichsgrenzen hinweg.

3. Handlungsschwerpunkte

Zur Verfolgung der Ziele werden mehrere Handlungsschwerpunkte definiert, die im weiteren durch geeignete Maßnahmen/Instrumente auszugestalten sind.

3.1 Hansestadt Lübeck als attraktiver Arbeitgeber

Für die Bewältigung der Aufgaben in den bevorstehenden Jahren benötigt die HL in zunehmendem Umfang geeignetes und teilweise fachlich gut vorqualifiziertes Personal. Fachkräftemangel und der zur Zeit generell unergiebige Arbeitsmarkterschweren dies sowie auch die bereits spürbare Konkurrenz der (öffentlichen) Arbeitgeber in der Region um die vorhandenen Kräfte. Es muss deshalb darum gehen, die Attraktivität des Arbeitgebers HL zu verstärken und die vorhandenen Qualitäten besser heraus zu stellen. Dazu gehören Aktivitäten auf verschiedenen Ebenen, die sowohl die Arbeitssituation vor Ort, die beruflichen Entwicklungsperspektiven als auch die gute Vereinbarkeit familiärer und beruflicher Anforderungen umfassen und flexible Möglichkeiten den Übergang vom Arbeitsleben in den Ruhestand zu gestalten.

Die bei der HL bereits vorhandenen Maßnahmen zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind verstärkt umzusetzen und zu ergänzen, um MitarbeiterInnen in verschiedenen Lebensphasen im Arbeitsprozess gleiche Chancen zu bieten und um eine Beschäftigung bei der HL für familiär eingebundene BewerberInnen attraktiv zu machen. Eine dafür geeignete erweiterte Nutzung tariflicher und beamtenrechtlicher Möglichkeiten ist zu prüfen.

Bei Absprachen zur individuellen Arbeitszeitgestaltung (z.B. Teilzeitarbeit, Telearbeit, Verteilung der wöchentlichen Wochenarbeitszeit) ist von den Führungskräften darauf zu achten, dass die dienstlichen Belange gesichert bleiben. Wenn nicht alle Anträge genehmigt werden können, sind die zeitlichen Bedarfe von MitarbeiterInnen mit familiären Anforderungen (Kindererziehung, Pflege) vorrangig zu berücksichtigen. Die dafür erforderlichen Abwägungen und Entscheidung sind von den Bereichsleitungen zu treffen.

3.2 Externe und interne Personalgewinnung einschließlich Ausbildung

Zur Sicherung der Leistungen der Stadtverwaltung gegenüber ihren BürgerInnen wird eine zeitnahe und erfolgreiche Personalgewinnung und eine ausreichende Anzahl an Nachwuchskräften benötigt.

Wegen der zunehmenden Anzahl frei werdender Stellen sind laufend mehr Stellenbesetzungsverfahren durchzuführen. Zudem ist für die Qualität der Auswahlverfahren ein hohes Maß an Professionalität gefordert, insbesondere um Fehlentscheidungen bei den stark ansteigenden Neueinstellungen zu vermeiden. In allen Fällen folgt die Personalauswahl dabei dem Prinzip der Bestenauslese nach Leistung, Eignung und Befähigung. Rechtsprechung, Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt sowie auch eine unübersichtliche Vielfalt an Bildungsabschlüssen und individuellen Vorstellungen tragen dazu bei, dass die Verfahren komplexer, schwieriger und aufwändiger geworden sind. Mehrmalige Ausschreibungen einer zu besetzenden Stelle sind keine Seltenheit. Führungskräfte und Personalsachbearbeitung müssen eng zusammenarbeiten, um eine rechtlich abgesicherte und zugleich zur Aufgabe passende Personalauswahl zu sichern. Zur Durchführung zügiger Stellenbesetzungsverfahren ist geeignete technische Unterstützung unverzichtbar.

Das Image von Verwaltung gilt es weiter zu verbessern. Deshalb ist das Bild einer modernen, bürger- wie auch mitarbeiterorientierten Verwaltung zu stärken. Betreffend Bezahlung ist die öffentliche Verwaltung weitgehend im Hintertreffen gegenüber der Privatwirtschaft. Die öffentliche Verwaltung muss deshalb mit anderen nicht monetären Vorzügen punkten: Familienfreundlichkeit, flexible Arbeitszeitmodelle, wohnortnaher und sicherer Arbeitsplatz, stabiles organisatorisches Umfeld, mehr Dienstleistung und Gestaltung am Gemeinwesen als ökonomischer Anpassungs- und Verwertungsdruck.

Die vorhandenen familienfreundlichen und den verschiedenen Lebensphasen angepassten Arbeitsmöglichkeiten sowie auch die vorhandenen Qualifizierungs- und Entwicklungschancen sind bei vielen potenziellen BewerberInnen unbekannt. Es ist deshalb wichtig, die Arbeitsmöglichkeiten und beruflichen Perspektiven der Beschäftigten in der Stadtverwaltung aufzuzeigen und besser öffentlich zu vermarkten.

Im Zusammenhang mit den altersbedingt steigenden Abgangszahlen spielen Nachwuchskräfte eine entscheidende Rolle. Eine Ausweitung der Ausbildungszahlen wurde bereits vorgenommen. Aufgrund der vorhandenen Situation auf dem Ausbildungsmarkt wäre es jedoch trügerisch, zu stark oder alleinig auf die Ausweitung der Ausbildungsplätze zu setzen. Die Auswahlverfahren der letzten Jahre haben auch im Segment der Ausbildung gezeigt, dass die Zahl der geeigneten BewerberInnen begrenzt ist und dass häufig bereits ausgewählte BewerberInnen aufgrund weitreichender Alternativen wieder abspringen. Auszubildende fordern inzwischen verstärkt eine gute Qualität ihrer Ausbildung und einen attraktiven Ausbildungsplatz. Die Betreuung der Auszubildenden durch qualifizierte Ausbilder und Ausbilderinnen ist insofern wichtiger geworden. Es bestehen gute Chancen, nach der Ausbildung übernommen zu werden. Die Übernahme erfolgt entsprechend der tariflichen Vorgaben.

Ebenso sind neue Wege bei der Personalgewinnung zu gehen. Der Fachkräftemangel z.B. in den Ingenieurberufen, der IT und den sozialen Berufen legt nahe, frühzeitig an potenzielle MitarbeiterInnen heran zu treten und sich an deren Ausbildung zu beteiligen (z.B. duales Studium).

3.3 Personalbindung

Monetäre Bindungsprogramme können immer nur eine Ausnahme darstellen. Deshalb geht es darum, andere Anreize und Maßnahmen vorzuhalten, die zu einer langfristigen Personalbindung beitragen. Eine nachhaltig orientierte Personalentwicklung, die den MitarbeiterInnen Perspektiven eröffnet, ist ein wichtiger Baustein zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Verwaltung. Hierzu gehört ebenfalls, im Bedarfsfall auf freiwilliger Basis das Personal über den Zeitpunkt des Eintritts des Pensions-/Rentenalters an die HL zu binden.

Die Vielfalt der Einsatzbereiche und der Aufgaben bietet den MitarbeiterInnen der HL je nach Qualifikation und Fachgebiet verschiedenste Entwicklungsmöglichkeiten und Perspektiven. Die berufliche Weiterentwicklung erfolgt für BeamtInnen wie auch für tarifbeschäftigte MitarbeiterInnen auf der Grundlage der Chancengleichheit. Dieses Prinzip sichert Frauen und Männern jeden Alters und jeder Herkunft ihren Leistungen entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten. Qualifizierungsmaßnahmen spielen in diesem Prozess eine entscheidende Rolle sowie auch Rahmenbedingungen, die eine gute Vereinbarkeit von Familie und Erwerbsarbeit ermöglichen.

Auch ein gutes Arbeitsklima und ein akzeptables Arbeitsumfeld spielen bei der Personalbindung eine erhebliche Rolle. Dabei sind die verschiedenen Bedarfsmomente der unterschiedlichen Beschäftigtengruppen zu bedenken.

3.4. Angebote zur Personalentwicklung

Durch die verstärkten Altersabgänge in den bevorstehenden Jahren und dem beobachtbaren Fachkräftemangel bekommt die Qualifizierung des bereits vorhandenen Personals eine merkbar größere Bedeutung als in der Vergangenheit. Hinzu kommen die gestiegenen Erwartungen an eine moderne, serviceorientierte und bürgernahe Verwaltung, die in Teilen einen Kulturwandel mit dem bisherigen Verwaltungshandeln mitbringt. Damit verbunden ist eine zunehmende Digitalisierung von Verwaltungsprozessen. Die Befähigung zur Selbstorganisation und die Förderung zum lebenslangen Lernen ist eine weitere Herausforderung, der sich die Verwaltung künftig stellen muss. Im Zusammenwirken zwischen Fachbereichen/Bereichen und dem POS sind deshalb verstärkt und gezielt geeignete Qualifizierungsmaßnahmen zu entwickeln und durchzuführen.

Um den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Perspektiven bei der HL zu eröffnen werden auch Weiterbildungsangebote eröffnet, z.B. Verwaltungslehrgänge für die Integration verwaltungsfremder MitarbeiterInnen und Programme für die Übernahme von Führungspositionen. Ergänzend zur Vorbereitung auf Führungspositionen sollen auch Fachkarrieren stärker in den Fokus rücken.

3.5 Wissenstransfer bei Personalwechsel

Die hohe Anzahl der Altersaustritte trägt ohne Gegensteuerung zu einem enormen Wissensverlust bei. Es muss das Ziel sein, bei einem Personalwechsel zu vermeiden, dass die Qualität der Arbeitsergebnisse durch Wissenslücken beeinträchtigt wird. Die Sicherstellung des Wissenstransfers ist eine Führungsaufgabe in den Bereichen, die mithilfe verschiedener Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten zu unterstützen ist.

3.6 Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Personals

Die Gesundheitsförderung ist Bestandteil des seit 2015 bei der HL vorhandenen Konzeptes zum betrieblichen Gesundheitsmanagement. Ziel ist, die Fehlzeiten nachhaltig zu senken und die Gesundheit der MitarbeiterInnen vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung zu erhalten. Gefährdungsbeurteilungen und das betriebliche Eingliederungsmanagement sind hierbei wichtige Instrumente. Auch präventive Maßnahmen sollen dazu dienen, dass die MitarbeiterInnen motiviert und ohne Beeinträchtigungen ihre Aufgaben erfüllen können.

4. Maßnahmen und Instrumente

Um den Auswirkungen der demografischen Entwicklung wirkungsvoll gegenzusteuern sind vielfältige Maßnahmen und Instrumente erforderlich, die in Teil 2 dargestellt werden. Mit ihnen können und sollen die Handlungsschwerpunkte in der Verwaltungspraxis gestaltet werden. Die Maßnahmen bedingen sich teilweise gegenseitig und sind häufig mehreren Handlungsschwerpunkten zuzuordnen. Der jeweilige Zusammenhang wird bei Darstellung der Maßnahmen kenntlich gemacht. Zu berücksichtigen ist, dass die Maßnahmen einen sehr unterschiedlichen Entwicklungsstand haben, teilweise sind sie umsetzungsreif oder es wurde mit der Umsetzung bereits begonnen, teilweise ist

noch eine konzeptionelle Ausgestaltung erforderlich und es sind Spielregeln für die gesamtstädtische Umsetzung zu entwickeln und abzustimmen.

Die Maßnahmen werden im Teil 2 thematisch gebündelt dargestellt. Für alle Maßnahmen gilt, dass diese im Einklang mit den dienstlichen/betrieblichen Belangen stehen müssen. Anhand verschiedener Priorisierungsvorschlägen (AG Personal, POS, Bürgermeister) werden die Maßnahmen noch in eine Arbeits- und Zeitplanung überführt. Mit dem Auftrag, die Maßnahmen für die Umsetzung zu konkretisieren und die erforderlichen Realisierungsschritte zu initiieren und zu begleiten, wird ein projektförmig arbeitendes Umsetzungsteam im POS eingesetzt.

5. Umsetzungsgrundsätze – Wiederbesetzung von Stellen

Bei der Umsetzung der Maßnahmen und Instrumente ist an verschiedenen Stellen das Vorgehen bei Stellenbesetzungen berührt. Hierfür bestehen folgende Absprachen und Rahmenvorgaben:

Verfahren

1. Die in den vergangenen Jahren praktizierte Wartezeit bei der Wiederbesetzung von Stellen ist aufgehoben.
2. Die Wiederbesetzung einer vakanten Stelle erfolgt grundsätzlich zum Zeitpunkt des Ausscheidens des bisherigen Stelleninhabers/der bisherigen Stelleninhaberin. Bei Leitungspositionen ab Teamleitung/Sachgebietsleitung und bei exponierten fachlichen Positionen kann die Bereichsleitung in Absprache mit der Fachbereichsleitung/dem Fachbereichscontrolling eine um vier Wochen vorgezogene Stellenbesetzung initiieren. Eine darüber hinausgehende Vorziehung der Wiederbesetzung bis zu drei Monaten ist in begründeten Ausnahmefällen durch den Bürgermeister zu genehmigen. Die Überschneidung der Anwesenheit des/r bisherigen und des/r neuen StelleninhaberIn wird zur Sicherung des Wissenstransfers genutzt.
3. Die Unverzichtbarkeit der Wiederbesetzung ist zu begründen.
4. Weiterhin wird bei allen Vakanzen eine vorrangige Wiederbesetzung durch Vermittlung über die Koordinierungsstelle interner Arbeitsmarkt (KiA) geprüft. Die hierfür bestehenden Regelungen bleiben erhalten.
5. Grundsätzlich werden vakante Stellen zuerst intern ausgeschrieben. Bei Stellen, die voraussehbar durch interne Ausschreibung nicht wiederbesetzbar sind, kann die interne und externe Ausschreibung gleichzeitig erfolgen.
6. In alle externen Ausschreibungen ist der Bürgermeister eingebunden.
7. Wiederbesetzungsanträge für Bereichsleitungsstellen werden ebenfalls dem Bürgermeister zur Genehmigung vorgelegt. Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass über die Besetzung von Bereichsleitungsstellen gemäß § 9 Hauptsatzung der Hauptausschuss entscheidet.
8. Das Verfahren zur Widerbesetzung einer Stelle wird künftig in digitaler Form gestaltet. (Formular, Workflow)
9. Um Prozesse zu beschleunigen, ist es erforderlich, dass die Wiederbesetzungsanträge von den Bereichen mit allen erforderlichen Unterlagen – einschließlich des in jedem Fall erforderlichen Anforderungsprofils - zur Verfügung gestellt werden. Der POS nimmt die Bearbeitung unverzüglich nach Eingang der vollständigen Unterlagen auf.

6. Sonstiges

1. Die ppEck gelten für die Kernverwaltung.
2. Sie werden 5 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.
3. Rechte des Personalrats und der Gleichstellungsbeauftragten bleiben unberührt.
4. Die ppEck treten zum 01.09.2018 in Kraft. Sie gelten einschließlich der in Teil 2 dargestellten Maßnahmen.

Lübeck,

Datum Bürgermeister

Anlage

Teil 2 – Instrumente und Maßnahmen (nach inhaltlichen Schwerpunkten) zur Umsetzung der Handlungsschwerpunkte

Teil 2 – Instrumente und Maßnahmen zur Umsetzung der Handlungsschwerpunkte

In Teil 2 werden die Instrumente und Umsetzungsmaßnahmen der Grundsätze und Handlungsschwerpunkte aus Teil 1 dargestellt.

Instrumente	Maßnahmen	HSP[1]
Flexible Arbeitszeiten / Teilzeitmodelle	1. Die HL bietet ihren MitarbeiterInnen vielfältige flexibel gestaltbare Arbeitszeitmodelle. Zur Nutzung geeigneter Umsetzungsformen werden positive Erfahrungen, Best Practice Beispiele und Handreichungen zur Verfügung gestellt. Die dienstlichen Anforderungen sind jeweils zu berücksichtigen. Der flexible Auf- und Abbau von Stunden sowie ein Wechsel von Vollzeit in Teilzeit und wieder zurück in Vollzeit wird von der HL zeitnah gewährt. Sofern die Rückkehr in Vollzeit auf dem jeweiligen Arbeitsplatz nicht möglich ist, erfolgt eine Vermittlung durch die „Koordinierungsstelle interner Arbeitsmarkt“ (KiA). Auch die in den vorausgehenden ppEck bereits enthaltenen überjährigen Teilzeitmodelle (Sabbatical) sind nutzbar. Grundsätzlich liegt dabei die arbeitsfreie Zeit in der zweiten Häfte des jeweils vereinbarten Zeitraums. Die genauen zeitlichen Modalitäten sind im Bereich festzulegen. Beispiele für Zeitabläufe und Hinweise zur Handhabung werden zur Verfügung gestellt. Modelle zur Nutzung von Teilzeit in Führungspositionen sind im Einzelfall zu prüfen. Da Präsenzzeiten zu sichern sind, ist Telearbeit ist in diesen Fällen nicht möglich.	**3.1** **3.2** **3.3**
	2. Weitere Möglichkeiten zur familienfreundlichen Gestaltung der Arbeitszeit bestehen im Rahmen der Dienstvereinbarungen „Flexible Arbeits- und Servicezeiten“ und „Telearbeit bei der HL“. Flexiblere Nutzungsmöglichkeiten sind in weiteren Schritten zu prüfen. Mit der elektronischen Zeiterfassung wird zudem die Möglichkeit eröffnet, Arbeitszeitkonten zu führen, mit denen sowohl auf Arbeitsspitzen als auch auf persönliche Bedarfe reagiert werden kann. Die Arbeitszeitkonten folgen dem Ampelprinzip wie es in der geplanten Dienstvereinbarung zur elektronischen Zeiterfassung festgehalten ist.[2]	**3.1** **3.2** **3.3**
Flexible Altersgrenze	3. Die Ermessensspielräume für einen Ausstieg vor Erreichen der Altersgrenze sollen im Rahmen der dienstlichen Belange genutzt werden. Um mehr Rücksicht zu nehmen auf die individuelle Lebensplanung von älteren MitarbeiterInnen oder Anforderungen im Familienumfeld sind die gesetzlich und tariflich vorhandenen Ausstiegsmöglichkeiten im Einzelfall zu überprüfen[3] Die in den bisherigen personalpolitischen Eckpunkten enthaltene Möglichkeit, in Ausnahmefällen einen vorzeitigen	**3.1** **3.3** **3.6**

[1] HSP = Handlungsschwerpunkt aus Teil 1 der ppEck
[2] DV zu Telearbeit und Flexiblen Arbeits- und Servicezeiten s. Intranet, DV zur elektronischen Zeiterfassung wird zur Zeit abgestimmt
[3] Tarifvertrag Altersteilzeit (TV ATZ); Tarifvertrag zur Regelung der flexibler Arbeitszeiten für ältere Beschäftigte (TV-FALTER); Landesbeamtengesetz SH § 63 a Altersteilzeit 63plus

	Auflösungsvertrag mit Abfindung zu schließen, bleibt als Einzelfallregelung erhalten. Es handelt sich für beide Seiten um eine freiwillige Maßnahme. Der Berechnungsschlüssel orientiert sich weiterhin an den zeitlichen Bemessungsgrößen des Rationalisierungsschutzvertrages[4] und basiert auf den tatsächlich anfallenden Personalkosten.	
	4. Zur Bindung von Personal über das reguläre Renten- bzw. Ruhestandsalter hinaus werden die tariflichen und dienstrechtlichen Möglichkeiten im Einzelfall genutzt. Im Falle eines dringenden Bedarfs zur Weiterbeschäftigung bietet die HL leistungsstarken BeamtInnen als Anreiz zum Hinausschieben des Ruhestandes einen Zuschlag entsprechend §9a SHBesG i.V.m. §35 (4) LBG an. (z.Zt. befristet bis 31.12.2019) Diese Regelung ist nur aus dienstlichen Gründen möglich. In jedem Einzelfall ist die Dringlichkeit im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nachzuweisen. Die Genehmigung erfolgt durch den Bürgermeister. Eine Darstellung des Genehmigungsverfahrens bei Tarifbeschäftigten und BeamtInnen ist noch zu erstellen.	**3.1** **3.3**
Garantierter KiTa-Platz	5. Die HL unterstützt ihre MitarbeiterInnen im Hinblick auf eine geeignete Kinderunterbringung, z.B. bei der Organisation eines Kita-Platzes. Um hier den richtigen Weg zu finden, soll eine Bedarfsabfrage durchgeführt werden. Ergänzend werden auch Notfallplätze zur Verfügung gestellt. Ein in die Verwaltungsabläufe integrierbares und funktionierendes Konzept einschließlich vertraglicher Überlegungen ist hierfür zu erarbeiten und eine klare Zuständigkeit ist fest zu legen.	**3.1** **3.2**
Angebote zur Personalentwicklung	6. Interne Qualifizierung: Die interne Fortbildung sichert die jeweils voraussehbaren, gesamtstädtischen Bildungs- und Qualifizierungsbedarfe, die kontinuierlich an die aktuelle Entwicklung anzupassen sind. Die für eine erfolgreiche Verwaltungsarbeit notwendigen Kompetenzen werden durch Schulungen, Fortbildungsreihen, Workshops unterstützt. Die beamtenrechtlich erforderliche laufbahnbezogene Fortbildung kann hiermit ebenfalls weitgehend abgedeckt werden. Dazu gehört auch die Anwendung neuer Lernformen wie z.B. E-Learning. Neben rein wissensorientierten Themen spielen der versierte Umgang mit EDV, die Vorbereitung auf digitalisierte Arbeitsprozesse sowie generell die Bereitschaft zu Veränderungsprozessen eine zentrale Rolle. Erforderliche externe Fortbildung, insbesondere zu bereichs- und fachspezifischen Themen, wird ergänzend von den Bereichen in Eigenverantwortung veranlasst.	**3.1** **3.4**
	7. Den MitarbeiterInnen der HL steht ein Jahresgespräch mit ihrem bzw. ihrer Vorgesetzten zu. In diesem Gespräch geht es unter anderem auch um Qualifizierungsbedarfe und Qualifizierungswünsche.[5]	**3.1** **3.4**
	8. Führen im Fokus: Fester Bestandteil der internen Fortbildung ist ein ganzes Spektrum an Qualifizierungsangeboten für Führungskräfte sowie auch die Vorbereitung geeigneter MitarbeiterInnen auf die Übernahme von Führungsauf-	**3.1** **3.4**

[4] Tarifvertrag über den Rationalisierungsschutz für Angestellte (RatSchTVAng) v. 9. Januar 1987, zuletzt geändert am 29. Oktober 2001
[5] Siehe Richtlinie „MitarbeiterInnengespräche“, siehe http://www.intranet.luebeck.de/fb1/110/Personalmanagement/MAG-Gespräche%20mit%20Unterschrift%20BGM.pdf

	gaben. Die Führungskräfteentwicklung basiert bei auf inzwischen bewährten Grundlagen im Konzept „Führungskräfteentwicklung bei der HL“ sowie in der darauf aufbauenden Umsetzungsplanung „Qualifizierungsmaßnahmen für Führungskräfte“.[6]	
	9. Verstärkung Qualifizierungslehrgänge: Zur Verstärkung des Personals der Allgemeinen Verwaltung werden die Qualifizierungslehrgänge für die 1. und 2. Angestelltenprüfung durch Inhouse-Veranstaltungen verstärkt. Die Lehrgänge werden je nach Bedarf nacheinander durchgeführt. Unter Einbeziehung von MitarbeiterInnen, die durch Auswahl bei einem Stellenbesetzungsverfahren zum Zuge kommen und nachträglich prüfungspflichtig sind, sollen bis auf weiteres jährlich bis zu 15 leistungsstarke Verwaltungsangestellte oder geeignete Beschäftigte anderer Berufsgruppen zum 1. bzw. 2. Angestelltenlehrgang zugelassen werden. Für die das Vorgehen sowie das Auswahlprozedere ist das Verfahren zu klären.	**3.1** **3.3** **3.4**
	10. Dualer oder berufsbegleitender Studienabschluss: In einigen Berufen, die stark vom Fachkräftemangel betroffen sind, wird in begrenztem Umfang die Möglichkeit eines dualen Studiums oder der berufsbegleitende Erwerb eines Studienabschlusses unterstützt. Als Gegenleistung binden sich die studierenden MitarbeiterInnen für mindestens 5 Jahre nach Studienabschluss an die HL. Ein früheres Ausscheiden löst eine (anteilige) finanzielle Rückzahlungsverpflichtung aus. Das Vorgehen wird erprobt mit jeweils 2-4 Bachelor-Plätzen für ein duales Studium im Bauwesen, IT und Sozialpädagogik. Die konkreten Förderbedingungen und Konditionen der Studienmöglichkeit werden in Zusammenarbeit mit den fachlich betroffenen Bereichen erarbeitet und in einem Umsetzungskonzept dargestellt. Für den höheren Allgemeinen Verwaltungsdienst (Angestellte und BeamtInnen) und weitere zu bestimmende Fachgebiete wird die Förderung eines berufsbegleitenden Masterstudiums geprüft.	**3.1** **3.2** **3.3** **3.4**
Fachbereichs- und bereichsübergreifende Zusammenarbeit	11. Zur Unterstützung und Weiterentwicklung der bereichs- und fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit werden regelmäßig Hospitationen durchgeführt. Dies soll dazu dienen, das Verständnis für andere Aufgaben und Prozesse zu erweitern und Einblicke in die dortigen Vorgehensweisen und Selbstverständnisse zu bekommen. Die Bereichsleitungen stellen sicher, dass jährlich mindestens zwei Hospitationen von MitarbeiterInnen in einem anderen Bereich stattfinden. Die Planung und Absprache – auch über Ausnahmen in der Anzahl bei sehr kleinen Bereichen - erfolgt zwischen den beiden betroffenen Bereichsleitungen in Abstimmung mit den jeweiligen Fachbereichsleitungen.	**3.1** **3.4** **3.5**
Förderung der Mobilität	12. Die Hansestadt Lübeck unterstützt MitarbeiterInnen, wenn diese zugunsten des Klimaschutzes und zur Förderung ihrer Gesundheit auf den Weg zur Arbeit mit dem eigenen Auto verzichten. Für Nutzerinnen und Nutzer des öffent-	**3.1** **3.6**

[6] Siehe Konzepte und Informationen dazu http://www.intranet.luebeck.de/fb1/110/Personalmanagement/index.html.

	lichen Nahverkehrs steht das kostensparende Programm NAH.SH zur Verfügung, mit dem rabattierte Monatskarten gekauft werden können.[7] Eine Nutzung des für RadfahrerInnen und Arbeitgeberinnen attraktiven Programms „JobRad“ist grundsätzlich vorgesehen. Das Programm bietet die grundsätzliche Möglichkeit, durch Entgeltumwandlung ein Fahrrad zu leasen Hierfür ist allerdings eine tarifvertragliche Öffnungsklausel erforderlich, die derzeit nicht zur Verfügung steht. [8]	
Begrüßungskultur	13. Die HL pflegt eine positive Begrüßungskultur. Ausdruck findet dies in mehreren Maßnahmen. Beim Arbeitsbeginn wird allen neuen MitarbeiterInnen ein Begrüßungspaket überreicht, mit dem ein freundliches Willkommen bei der HL ausgedrückt wird und erste Informationen gegeben werden. Die Begrüßungspakete sind für alle neuen MitarbeiterInnen gleich und werden zentral vorbereitet. Ein persönlicher Empfang am Arbeitsplatz, der von den Bereichen zu organisieren ist, wird vorausgesetzt. Zudem werden an neue MitarbeiterInnen beim Einstellungsgespräch Informationen und interessante Unterlagen über den Arbeitgeber HL überreicht. Enthalten sind hier auch Hinweise auf Informationsveranstaltungen zur Vermittlung von städtischen Basiskompetenzen. Daneben wird interessierten MitarbeiterInnen der direkte Kontakt mit dem Bürgermeister im Rahmen einer jährlich stattfindenden Einladung ermöglicht. Die Begrüßungsaktivitäten werden in einer Leitlinie zum gemeinsamen Vorgehen zusammengefasst, konkretisiert und weiterentwickelt.	**3.1** **3.2**
Auslandsaufenthalt	14. MitarbeiterInnen (z.B. nach ihrer Bachelor-Prüfung bzw. nach der 2. Angestelltenprüfung) können sich für die gemeinsame Durchführung eines Projektes bewerben, in dem Kontakte mit Partnerstädten aufgenommen werden mit dem Ziel, einen Auslandsaufenthalt zu organisieren. Als erstes ist ein Rahmenplan zu erarbeiten und abzustimmen. Das Projekt wird vom POS gemeinsam mit den für die Kontakte mit den Partnerstädten Verantwortlichen betreut und koordiniert.	**3.1** **3.4**
Personalmarketing	15. Die Außendarstellung der HL ist neu zu gestalten. Berufe, Arbeitsformen, Entwicklungsperspektiven und betriebliche Kultur der HL sind in einem gemeinsamen modernen Design mit hohen sichtbaren Wiedererkennungseffekt (Marke HL) darzustellen. Ein Handlungsrahmen für das Personalmarketing ist noch festzulegen. a. Über Printmedien, im Internet und in den Sozialen Medien wird zielgruppenorientiert für die HL als Arbeitgeber geworben. Weitere Werbeformen und Kampagnen z.B. für einzelne Berufsgruppen sind entspre-	**3.2**

[7] Siehe \\hlue-ap-9054\110\vordruck\Firmenabo Tarifbestimmungen.pdf
[8] Der Kommunal Arbeitgeberverband SH hat per Rundschreiben A 14/2018 erneut darauf hingewiesen, dass eine tarifliche Vereinbarung nicht zustande gekommen ist.

	chend der gemeinsamen Ausrichtung der HL abzustimmen. Die Attraktivität der HL als öffentlicher Arbeitgeber ist sprachlich gut verständlich zu beschreiben und für die verschiedenen Formen der Arbeitgeberwerbung verfügbar zu machen. • Beim Relaunch von www.luebeck.de wird eine Rubrik „Arbeiten bei der Hansestadt Lübeck“ geschaffen. Dieser Ort enthält verschiedene, ausbaubare und interessante Informationen über die Arbeitswelt der Stadtverwaltung HL, die in gut verständlicher Sprache dargestellt und für Interessierte leicht auffindbar sind. • Externe Stellenausschreibungen sind attraktiv zu gestalten und die Inhalte kurz und verständlich zu formulieren. Mehrere Stellenausschreibungen in den gleichen Printmedien sind gut sichtbar unter „Die Hansestadt Lübeck stellt ein“ zusammenzufassen. • Für Azubis geeignete, moderne Formen der Ansprache sind in die Veröffentlichungen aufzunehmen. Dazu gehören neben auf die Adressatengruppe zugeschnittene Flyer auch die Nutzung des Internets, der Sozialen Medien und eine Azubi-App. Vorteile und Qualitäten wie z.B. gute Übernahmeperspektiven und Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Rahmen eines Ausbildungsversprechens sind hervorzuheben. • Die interkulturelle Öffnung der Verwaltung ist weiter zu führen, und es sind Darstellungsformen zu entwickeln, die Menschen mit Migrationshintergrund ansprechen und helfen, Vorurteile abzubauen.	
Stellenbesetzungsverfahren	16. Zur Beschleunigung der Durchführung von Stellenbesetzungsverfahren wird ein elektronisches Bewerbermanagementsystem mit Online-Portal („Interamt“) genutzt mit dem der Aufwand pro Verfahren verringert werden kann. Durch die laufend weiter ansteigende Anzahl zu besetzender Stellen steht diese Maßnahme in enger Verbindung mit den Maßnahmen zum Personalmarketing und zur Attraktivitätssteigerung. Wesentlicher Faktor ist zudem eine auf schnelle Bearbeitung ausgerichtete Personalausstattung. Das Verfahren zur Widerbesetzung einer Stelle wird künftig in digitaler Form gestaltet. (Formular, Workflow)	**3.2**
	17. Um weiterhin ausreichend Personal u.a. für die Aufgaben des Allgemeinen Verwaltungsdienstes zu finden, wird die Chance genutzt, verstärkt auch der Verwaltungsarbeit verwandte Berufsgruppen (z.B. Bürofachangestellte) in die Auswahl bei Stellenbesetzung einzubeziehen und bei Bedarf entsprechend der tariflichen Vorschriften nach zu qualifizieren. Beschäftigungsinteressierte mit speziellen Arbeitszeitanforderungen (z.B. Familien mit Erziehungs- und/oder Pflegeaufgaben) sind über die vorhandenen familienfreundlichen Maßnahmen zu informieren und es sind im Rahmen der betrieblichen Anforderungen jeweils individuell passende Lösungen zu vereinbaren.	**3.2**
Sammelausschreibungen	18. Da derzeit vermehrt auch Stellen des allgemeinen Verwaltungsdienstes (z.B. A 10/EG 9b, 9c- Stellen und EG 5 Stellen) intern nicht mehr besetzbar sind, werden diese Stellen inzwischen vermehrt auch extern ausgeschrieben. Neue MitarbeiterInnen für dieses Stellensegment müssen grundsätzlich für die gesamtstädtische Anforderung einer breiten Verwendbarkeit geeignet sein. Mit dem Ziel, die Personalgewinnung hier insgesamt zu intensivieren und zu ver-	**3.2**

	einfachen, werden ergänzend zu Einzelausschreibungen auch Sammelausschreibungen durchgeführt. Die Sammelausschreibungen erfolgen nach Bedarf und in Abstimmung mit dem Bürgermeister. Ein abgestimmtes Verfahren samt Prozessbeschreibung und Zeitplan ist zu entwickeln.	
Qualitätssicherung der Personalauswahl	19. Zur Qualitätssicherung sind insbesondere bei Neueinstellungen und bei der Besetzung von Führungs- und anderen Schlüsselpositionen fachlich-methodisch angereicherte und abgesicherte Personal-Auswahlverfahren anzuwenden. Die Auswahlentscheidung erfolgt grundsätzlich durch Anwendung des Mehraugenprinzips. Eine Richtlinie zur Personalauswahl für Führungspositionen[9] ist in Arbeit. Die Ausweitung des Vorgehens auf weitere Auswahlverfahren ist danach zu prüfen. Eine entsprechende Fortbildung für Führungskräfte zur Personalauswahl wird angeboten. Sie ist für Bereichsleitungen verpflichtend.	**3.2**
Interner Arbeitsmarkt	20. Die Regelungen zur Aktivierung des internen Arbeitsmarktes bleiben bestehen. Vorrangige Personalvermittlungen und Hospitationen sind bewährte Vorgehensweisen, um Umsetzungen, Rückkehr nach der Elternzeit und die Reintegration von Langzeiterkrankten zu ermöglichen. Aufgrund steigenden Qualifizierungsbedarfs im Zusammenhang mit Personalumsetzungen ist diese Aufgabe noch zu verstärken und auszubauen. Dazu wird unter Einbeziehung des BEM eine ergänzende Richtlinie zur Umqualifizierung aus gesundheitlichen und organisatorischen Gründen erarbeitet. Als Anreiz für die aufnehmenden Bereiche übernimmt bei schwer vermittelbaren Fällen • der abgebende Bereich die Kosten der Hospitation • der POS bei Bedarf die Qualifizierungskosten aus einem zu schaffenden zentralen Budget • und der abgebende Bereich 1/3 der Personalkosten bei schwer vermittelbaren MitarbeiterInnen für ein Jahr. Bei der Richtlinienerarbeitung ist auf eine positiv ausgerichtete Begrifflichkeit zu achten.	**3.2.** **3.4**
Integr. von Menschen mit Migrationshintergrund /Geflüchteten	21. Die gezielte Öffnung der Verwaltung für Menschen mit Migrationshintergrund ist weiter zu führen. Begleitend wird bei Bedarf ein gesondertes Qualifizierungsprogramm für diesen Personenkreis zur Verfügung gestellt. Zudem wird das erforderliche Know-How zum Umgang mit Ausbildungsdokumenten, Studienabschlüssen usw. aufgebaut.	**3.2** **3.4**
Ausschöpfung Stufenzuordnung	22. Ausschöpfung Stufenzuordnung: Bei der Personalgewinnung werden die tariflichen Möglichkeiten für eine höhere Stufenzuordnung genutzt, wenn die Personalgewinnung ansonsten in Frage steht.	**3.2**
Ausgleichszulage	23. Für BeamtInnen, die sich wertgleich aus einem Bundesland zur HL bewerben, das eine höhere Besoldung für die jeweilige Besoldungsgruppe vorsieht, wird gemäß § 58 a SHBesG eine Ausgleichszulage bezahlt. Es erfolgt eine sukzessive Angleichung an das Besoldungsniveau in SH.	**3.2**

[9] Derzeit in der Abstimmung

Bedarfsgerechte Ausbildung	24. Es sind am Bedarf orientierte Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen. Die Ausbildung ist in guter Qualität und mit modernen pädagogischen Ansätzen durchzuführen. Ausreichend für die Zielgruppe qualifizierte AnsprechpartnerInnen stehen zur Verfügung für Anfragen, Beratung, Veranstaltungen, Berufsmessen usw. Zudem wird die Übernahme der Aufgaben als Ausbilder und Ausbilderin stärker wertgeschätzt und in den Stellenbeschreibungen sichtbar gemacht. Die AusbilderInnen werden für die Aufgabe qualifiziert, und von der Ausbildungsleitung werden Supervisionen/Coachings für AusbilderInnen organisiert. Gleiches gilt für die PraxisanleiterInnen. Eine schriftliche Darstellung der Aufgaben „AusbilderIn“ und „PraxisanleiterIn“ samt Beschreibung der Rahmenbedingungen wird erarbeitet und bekannt gemacht. Um sicher zu stellen, dass ausreichend Ausbildungsplätze zur Verfügung stehen, orientiert sich die Verteilung der Nachwuchskräfte nach der Ausbildung künftig proportional an der Anzahl der Auszubildenden in den jeweiligen Fachbereichen. Über Ausnahmen hiervon entscheidet der Bürgermeister.	**3.1** **3.2** **3.4**
	Zur Sicherung der Kindertagesbetreuung ist ein Meinungsbildungsprozess darüber herzustellen, ob bzw. wie die HL die Ausbildung zum/zur ErzieherIn als duales Angebot erwirken will und kann .	**3.2**
Praktika	25. Praktika stellen eine wichtige Möglichkeit dar, das Aufgabenspektrum und die Arbeitsweise der HL erlebbar zu machen. Das persönliche Kennenlernen eröffnet damit einen Kreis an potenziellen BewerberInnen. Betreute Praktikumsplätze sind entsprechend zur Verfügung zu stellen. Neue Interessentengruppen, wie z.B. Geflüchtete und insgesamt Menschen mit Migrationshintergrund, sind gezielt anzusprechen. Hierfür bestehende Förderprogramme sind zu nutzen. Für Schülerpraktika wird zusammen mit den Auszubildenden ein Konzept entwickelt. Auch Praktika für Studierende sind in Kooperation mit Hochschulen systematisch zu entwickeln.	**3.3**
Halteprämien	26. Im Einzelfall nutzt die Hansestadt Lübeck die mit dem Kommunalen Arbeitgeberverband abgestimmten Möglichkeiten zur Zahlung von Arbeitsmarktzulagen als „Halteprämie“ Dies ist dann der Fall, wenn ein konkret nachvollziehbarer Abwanderungsgedanke erkennbar ist. Entsprechend §9 SHBesG kann auch für BeamtInnen ein Bleibezuschlag gezahlt werden. Die Gefahr der Abwanderung muss auch in diesen Fällen erkennbar und von den BeamtInnen dargelegt werden. Die HL nutzt diese Möglichkeit ausschließlich in der Form eines definierten sukzessiven Abschmelzens der Zulage in mehreren Schritten (Abbaupfad). Die Genehmigung erfolgt in jedem Einzelfall über den Bürgermeister.	**3.3**
Amtszulage	27. Für ausgewählte Stellen der Besoldungsgruppen A9 / A 13-Stellen mit gesteigerten Anforderungen an Fach- oder Führungsverantwortung (max. 10%) wird die Möglichkeit einer Amtszulage geprüft. Die höhere Wertigkeit muss durch eine Bewertung festgestellt werden. Die Stellen sind auszuschreiben. Damit wird ein Anreiz für leistungsstarke BeamtInnen geschaffen, für die ein Übergang in den ehemaligen höheren Dienst nicht vorgesehen ist.	**3.1** **3.3** **3.4**

Anerkennung von Einsatz und Leistung	28. Zur Anerkennung des Einsatzes und Engagements für die Stadt werden Jubiläen mit einem Jubiläumspaket gewürdigt.	**3.1**
	29. Für Tarifbeschäftigte sowie auch für BeamtInnen sind die leistungsorientierten Bezahlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten im Rahmen der tariflichen und gesetzlichen Vorgaben weiter zu führen und auszubauen. Für die Nutzung des leistungsorientierten Stufenaufstiegs nach § 18 TVöD ist eine Umsetzungsrichtlinie zu erarbeiten. Dafür sind Erfahrungen anderer Städte zu nutzen.	**3.1**
Wissenstransfer bei Personalwechsel	30. Bereichsleitungen identifizieren proaktiv Art und Umfang des kritischen Wissens. Langfristig sind Arbeitsplätze und deren Aufgaben so zu gestalten, dass Grundlagenwissen grundsätzlich bei mehreren MitarbeiterInnen vorhanden ist. Das gilt auch für stark spezialisierte Wissensgebiete. Ein Leitfaden zum Wissensmanagement für Führungskräfte ist zu erarbeiten. Hierfür sind die Erkenntnisse und Erfahrungen anderer Verwaltungen und Behörden auszuwerten.	**3.5**
	Zur Sicherung des Wissenstransfers bei Personalwechsel kann bei Leitungspositionen ab Teamleitung/Sachgebietsleitung und bei exponierten fachlichen Positionen die Bereichsleitung in Absprache mit dem Fachbereichscontrolling eine um vier Wochen vorgezogene Stellenbesetzung initiieren. Eine darüber hinausgehende Vorziehung der Wiederbesetzung bis zu drei Monaten ist in begründeten Ausnahmefällen vom Bürgermeister zu entscheiden.	**3.5**
Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Personals	31. Gefährdungsbeurteilungen sind durchzuführen und bei Veränderungen zu aktualisieren. Hilfestellungen für die Bereiche sind zu gewährleisten. Der Arbeitsschutz prüft hierfür geeignete externe Unterstützungsmaßnahmen.	**3.6**
	32. Das Gesundheitsmanagement organisiert alle 2 Jahre gemeinsam mit anderen Akteuren der Verwaltung (z.B. Arbeitsschutz, Personalräte, Betriebssport) einen Gesundheitstag. Krankenkassen sowie auch Gesundheitsprojekte werden einbezogen. Finanzielle Fördermöglichkeiten sind zu nutzen. Überbetriebliche Kooperationsformen sind zu prüfen. Die Teilnahme am Gesundheitstag erfolgt während der Dienstzeit.	**3.1** **3.6**
	33. Für alle MitarbeiterInnen der Stadt wird jährlich eine kostenfreie Grippeschutzimpfung angeboten.	**3.1** **3.6**
	34. Zur ergonomischen Verbesserung der Arbeitsplatzausstattung werden bei der Neubeschaffung von Schreibtischen nur noch höhenverstellbare Modelle eingekauft.	**3.1** **3.6**
	35. Die HL fördert die Gesundheit ihrer MitarbeiterInnen, indem eine „aktive Pause“ initiiert und unterstützt wird. Zuerst sind die Konditionen und Fördermöglichkeit in einem Konzept zusammenzufassen. Das Vorgehen wird vorlau-	**3.6**

	fend in einigen Bereichen getestet.	
	36. Das Gesundheitsmanagement prüft die Nutzung eines IT-Portals, mit dem die MitarbeiterInnen Ratschläge für eine gesunde Lebensführung erhalten.	**3.6**
	37. Gewährung eines Bonus für gesundheitserhaltende Maßnahmen. Hierzu ist eine Richtlinie zu erarbeiten.	**3.6**
	38. Re-Integration von langzeiterkrankten MitarbeiterInnen mit Hilfe des Betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM) und Ermöglichung der Rückkehr aus dem Ruhestand für langzeiterkrankte BeamtInnen. Hierzu sind noch Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.	**3.6**
Betriebliches Vorschlagswesen	39. Das Betriebliche Vorschlagswesen wird im Sinne eines modernen Ideenmanagements ausgebaut. Der vorhandene Regelrahmen ist in eine neue Richtlinie zu überführen.	**3.1** **3.4**
Arbeitsplatzqualität	40. Die Verbesserung der Arbeitsplatzqualität ist eine laufende Aufgabe. IT- Ausstattung, Raumgestaltung und ergonomische Möblierung sind modernen Anforderungen an einen Büroarbeitsplatz anzupassen. Die Raumrichtwerte sind einzuhalten.	**3.1** **3.6**

1.110 – Personal- und Organisationsservice Lübeck, 20. August 2018

gh

… in aller Kürze: „Personalpolitischen Eckpunkte der HL“ (ppEck)

Neue Ausrichtung der ppEck - Tenor und Hauptzielsetzung:

Sicherung guter Verwaltungsleistung für Bürgerinnen und Bürger durch gezielte Gestaltung der demografischen Entwicklung innerhalb der Verwaltung

- 6 Handlungsschwerpunkte, denen insgesamt 40 Maßnahmen zugeordnet werden
- Veränderte Grundsätze zur Wiederbesetzung von vakanten Stellen

Vorschläge aus der Verwaltungsbeteiligung (Workshop der AG Personal und schriftliches Beteiligungsverfahren) wurden sehr weitgehend eingearbeitet.

Handlungsschwerpunkte:

- HL als attraktive Arbeitgeberin
- Nachwuchs- und Personalgewinnung
- Personalbindung
- Personalentwicklung
- Wissenstransfer bei Personalwechsel
- Gesundheit und Leistungsfähigkeit

Wesentliche Änderungen bei der (Wieder)Besetzung vakanter Stellen:

- Künftig verschnellter Ablauf des Genehmigungsverfahrens in digitaler Form
- Bei Stellen, die voraussichtlich intern nicht besetzbar sind, kann externe Ausschreibung gleichzeitig erfolgen
- Grundsätzlich nahtlose Wiederbesetzung, wenn eine Stelle vakant wird. Bei allen Leitungspositionen und bei exponierten fachlichen Positionen kann eine um 4 Wochen vorgezogene Wiederbesetzung im Fachbereich initiiert werden. Darüberhinausgehende Überschneidungszeiten bis zu 3 Monaten liegen in der Entscheidung des Bürgermeisters.

Umsetzungsvoraussetzungen

Für die Umsetzung werden mehrere zusätzliche Stellen beim POS geschaffen. U.a. auch für 2 MitarbeiterInnen, die sich direkt um die Umsetzung der ppEck kümmern.

Nächste Schritte

Es wird zur Zeit ein Bericht für die Gremien über die Auswirkungen der demografischen Entwicklung in der Verwaltung erstellt. Der Bericht enthält in den Anlagen die ppEck sowie auch die Liste des zusätzlichen Personals für den POS.

Zeitliche Stationen:

- Information der AG Personal über den Stand der ppEck am 21. August 2018
- Senatsbehandlung am 3. September 2018
- Bericht im Hauptausschuss am 25. September 2018
- Bericht in der Bürgerschaft am 27. September 2018

40 Maßnahmen zu Realisierung der Handlungsschwerpunkte

(Hier nur einige Akzente)

Anlage 2

Darstellung der zusätzlichen Personalbedarfe im POS (vorbehaltlich der Stellenbewertung)

Personalgewinnung

Die laufende Fallsteigerung wird sich schon aus demografischen Gründen weiter fortsetzen Dazu kommt eine größere Wechselbereitschaft der MitarbeiterInnen. Zudem werden die fachlichen Anforderungen an die Stellenbesetzungsverfahren komplexer (weniger reine Routine, mehr Beratung, Auskünfte, Sonderverfahren mit anderen Abläufen, mehr Rechtsprechung, die zu berücksichtigen ist, statistische Dokumentation usw.) Hinzu kommt die Herausforderung, deutlich stärker die erforderlichen Personalmarketingaspekte in die laufende Arbeit zu integrieren. Da der aktuelle Personalbestand trotz Einführung von Interamt noch nicht einmal ausreicht, um rein quantitativ das operative Tagesgeschäft in zufriedenstellender Geschwindigkeit zu bearbeiten, sind viele ebenfalls erforderlichen Verbesserungen in der Außenwirkung nicht oder nur rudimentär bearbeitet worden – Präsentationen auf Jobmessen, Verbesserung der Ausschreibungen, gute Sichtbarkeit der Anzeigen, Anpassung der Texte usw., Aktualisierung des Wiederbesetzungsantrags, inhaltliche Entwicklungsbedarfe usw.

- Bedarf: zusätzlich 3 VZ-Kräfte (A 10 und A 11 bzw. EG 9c und EG 10)

Ausbildung

Ähnlich wie in der Personalgewinnung reicht die Personalausstattung nicht aus, um qualitative Entwicklungen und Standardsetzungen usw. voranzubringen. Das Ausbildungsmarketing ist auszubauen und es bedarf einer erweiterten Zusammenarbeit mit den AusbilderInnen vor Ort. Auch die Auszubildenden selber sind inzwischen eine sehr heterogene Gruppe, die teilweise eine stärkere Betreuung benötigt, um mit Konflikten, hohen Fehlzeiten u.ä. umzugehen. In Konkurrenz zu anderen Ausbildungsstätten besteht ein deutlicher Bedarf, den Qualitätsstandard der Ausbildung zu definieren und dann auch zu sichern. Um dies im laufenden Geschäft zu überprüfen ist der persönliche Kontakt zu den Auszubildenden und den Ausbildern erforderlich.

- Bedarf: zusätzlich 2 VZ-Kräfte (A 10 und A 11 bzw. EG 9c und EG 10)

Personalpolitische Eckpunkte/Maßnahmeninitiierung und Umsetzung

Die Planung, Initiierung und Umsetzung des Maßnahmenpakets der „Personalpolitischen Eckpunkte“ muss zur Erlangung tatsächlicher Realisierungserfolge aktiv betrieben werden. In diesem Zusammenhang wird und muss es auch darum gehen, die umfangreichen Instrumente und Maßnahmen zu konkretisieren und insgesamt die Personalstrategie der HL umzusetzen, aufeinander abzustimmen und laufend weiter zu entwickeln. Für diese Aufgaben soll ein kleines (Projekt)Team die Fäden in der Hand halten und für zügige Entwicklung, Umsetzung und Wirkungskontrolle sorgen.

- Bedarf: 2 VZ-Kräfte (A 14 und A 12 bzw. EG 14 und EG 11)

Stellenbewertung

Mit derzeit 2 Vollzeitstellen für die Bearbeitung der gesamten Stellenbewertungen kann der POS den quantitativen Anforderungen nicht nachzukommen. Es bestehen recht lange Wartezeiten, insbesondere für die Bearbeitung der persönlichen Anträge. Vorrangig werden die Stellenbewertungen durchgeführt, die zwingend sind für eine Ausschreibung. Zudem ist eine sukzessive Umstellung auf ein aktuelleres Bewertungsmodell und die Verknüpfung der Stellenbewertungen mit dem Stellenplan erforderlich.

- Bedarf: zusätzlich 1 VZ-Kraft (A 11 bzw. EG 10)

Serviceteam Personalwirtschaft

In diesem Team werden alle laufenden Einzelanträge bearbeitet und die Gehälter vorbereitet und gebucht. Das Team besteht aus beamten- und tarifrechtlich geschulten MitarbeiterInnen des gehobenen und des mittleren Dienstes. Die wachsenden Fallzahlen schlagen auch hier durch, sodass wegen einer enorm hohen Schlagzahl im Team kaum Möglichkeiten vorhanden sind, das laufende

Tagesgeschäft zu ergänzen durch Entwicklungsaufgaben, die im tariflichen und dienstrechtlichen Zusammenhang erforderlich sind. Z.B. ist die Beurteilungsrichtlinie sehr alt und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen, neue beamtenrechtliche Handlungsmöglichkeiten sind zu prüfen, die Absprachen zur leistungsorientierten Bezahlung sind seit vielen Jahren unangetastet geblieben, die DV flexible Arbeitszeiten ist absehbar neu zu gestalten usw.

- Bedarf: zusätzlich 1 VZ-Kraft (A 11 bzw. EG 10)

Fachadministration

In verschiedenen Einheiten sind Fachverfahren eingesetzt, die vom Bereich IT nicht betreut werden. Fachadministrative Aufgaben sind bereits in verschiedenen Teams des POS vorhanden ohne dass hierfür qualifizierte MitarbeiterInnen vorgesehen sind - für dPersonalmanagement (ehemals KoPers), Interamt und die Beihilfesoftware. Weitere Fachverfahren wie die Zeiterfassung und die elektronische Personalakte sind die nächsten geplanten Schritte. Die Fachadministration für die verschiedenen Systeme soll aus ökonomischen Gründen auf eine Stelle zusammengeführt werden.

- Bedarf: Beginn mit 1 VZ-Kraft (A 10 bzw. EG 9c)

Betriebliches Vorschlagswesen/Ideenmanagement

Die bisherige Richtlinie ist sehr veraltet. Es werden Vorschläge eingereicht, deren Bearbeitung aus Kapazitätsgründen viel zu lange dauert. Um praxisorientierte Vorschläge der MitarbeiterInnen zur Verwaltungsmodernisierung aufzugreifen und diesen Prozess insgesamt zu verstärken, bedarf es eines neuen Konzeptes mit Klärung und Zuordnung des einsetzbaren Budgets, mit Qualitätsanforderungen und Machbarkeitsdefinition sowie die Koordinierung und Durchführung eines dann abgestimmten neuen Verfahrens sowie auch Kapazitäten für die laufende Umsetzung.

- Bedarf: Beginn mit 1 VZ-Kraft (A 11 bzw. EG 10)

E-Personalakte

Zur Vereinfachung und Beschleunigung der Personalverwaltungsprozesse sollte die Einführung der E-Personalakte zügig umgesetzt werden. Zur Einführung ist ein Projekt aufzustellen, in dem auch die Prozessveränderungen entwickelt und umgesetzt werden.

- Bedarf: Beginn mit 1 VZ-Kraft (A 11 bzw. EG 10)

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06308
öffentlich

Lübeck, 16.08.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Zwischenbericht zum Wechsel vom Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) in den Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV-Tarif) - gerechterer ÖPNV-Tarif für Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Antrag in der Bürgerschaft am 28.09.2017 der Fraktion Freie Wähler & Linke (VO/2017/05274) in ergänzter Fassung des Antrages der SPD-Fraktion (VO/2017/05377) zum Thema „Wechsel in den HVV-Tarif prüfen“
Interfraktioneller Antrag in der Bürgerschaft am 22.02.2018 der Fraktionen SPD, GAL und BfL (VO/2018/05833) sowie Antrag der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ (VO/2018/05824) zum Thema „Gerechter ÖPNV-Tarif für Lübeck“

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrs GmbH (SL/LVG)

Ergebnis: Die Stellungnahmen von SL/LVG sind als Anlagen beigefügt.

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

Begründung: Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt, auf die als Anlage 4 beigefügte Rückmeldung wird verwiesen.

Die Maßnahme ist:
- [X] neu
- [X] freiwillig
- [ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:
- [X] Nein
- [ ] Ja (Anlage 1)

Bericht:

A. Zwischenbericht

I. Ausgangslage/Hintergrund

In der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.09.2017 wurde folgender Antrag der Fraktion Freie Wähler & Linke (VO/2017/05274) in ergänzter Fassung des Antrages der SPD-Fraktion (VO/2017/05377) einstimmig angenommen.

> *Wechsel in den HVV prüfen*
> *Der HVV-Tarif ist der Nahverkehrstarif der Metropolregion Hamburg und für Lübeck sinnvoller als der bisherige SH-Tarif. Die Fahrpreise sind im HVV-Tarif zudem günstiger.*
> *Der Bürgermeister wird aufgefordert, einen Bericht vorzulegen, in dem der Weg eines möglichen Wechsels von dem SH-Tarif in den Tarifverbund HVV dargelegt wird und folgende Aspekte besonders beschrieben werden:*
> *Die rechtlichen Bedingungen eines Wechsels, die Kosten für die Aufnahme in den HVV-Tarifverbund, die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehr und die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehrskunden.*
>
> *Ergänzung SPD-Antrag:*
> *Der Bürgermeister wird gebeten, im Hinblick auf einen Wechsel der Hansestadt Lübeck vom SH-Tarif zum HVV, Gespräche mit dem Land Schleswig-Holstein aufzunehmen, mit dem Ziel eine Klärung und Einigung hinsichtlich der Übernahme der tarifbedingten Kosten durch das Land zu erreichen.*

In der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 22.02.2018 wurden folgende Anträge angenommen:

Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD, GAL und BfL, VO/2018/5833:

Der Bürgermeister wird beauftragt, der Lübecker Bürgerschaft bis Oktober 2018 zu berichten, welche Möglichkeiten es gibt, den Tarif für die Benutzung von Bus und Bahn im Tarifgebiet des Lübecker Stadtverkehrs gerechter zu gestalten. Dabei geht es vor allem darum, neben der zentralen Tarifzone 6000 weitere Fahrbeziehungen (z.B. von den Stadtteilen Moisling, Kücknitz, Travemünde und Schlutup zur Altstadt) in die Preisstufe°2 einzubeziehen.
Darüber hinaus ist zu berichten über die Möglichkeiten zur Rückkehr zum Einheitstarif, die selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen (z.B. Studenten, Schüler, Auszubildende), die tariflichen Auswirkungen eines HVV-Beitritts und Modelle zur Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV. Dabei ist für die verschiedenen Tarifmodelle darzustellen, welche Einnahmeverluste und Mehrkosten sich daraus für den Stadtverkehr Lübeck und die Hansestadt Lübeck ergeben würden. Zudem ist darzustellen, ob die Tarifmodelle kompatibel sind zum jetzigen SH-Tarif und inwieweit die Lübecker Umlandgemeinden bereit sind, sich an den Kosten eines veränderten ÖPNV-Tarifs zu beteiligen.

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, VO/2018/05824:

Die Bürgerschaft bekräftigt ihren im September 2017 getroffenen Beschluss, einen Beitritt der Stadt Lübeck zum HVV zu erreichen.
Der Bürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis Oktober 2018 zu berichten, welche Schritte er zur Umsetzung eingeleitet hat. In dem Bericht möge auch aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten bestehen, das gesamte Stadtgebiet in die Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) einzubeziehen und welche Auswirkungen ein Beitritt zum HVV hierauf hätte.

Darüber hinaus ist zu berichten über die Möglichkeiten zur Rückkehr zum Einheitstarif, die selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen (z.B. Studenten, Schüler, Auszubildende), die tariflichen Auswirkungen des HVV-Beitritts und Modelle zur Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV. Dabei ist für die verschiedenen Tarifmodelle darzustellen, welche Einnahmeverluste und Mehrkosten sich daraus für den Stadtverkehr Lübeck und die Hansestadt Lübeck ergeben würden.

Die vorgenannten Aufträge wurden dem Fachbereich Planen und Bauen (FB 5) und innerhalb des FB 5 dem Bereich Stadtplanung und Bauordnung (Bereich 610) übertragen. Mit der Bearbeitung wurde unverzüglich begonnen.

Die Fachbereichsleitung des FB 5 hat mit Schreiben vom 12.12.2017 zunächst die Geschäftsführung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) sowie den Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) angeschrieben und vor dem Hintergrund des Bürgerschaftsbeschlusses um eine Einschätzung und Stellungnahme gebeten.
Die Geschäftsführung der Stadtverkehr Lübeck GmbH und der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (SL/LVG) wurde per Mail am 09.01.2018 bzw. am 06.03.2018 ebenfalls um eine Einschätzung und Stellungnahme gebeten.
Zusätzlich wurden der Fahrgastverband Pro Bahn (Pro Bahn), die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesverband Nord und der Omnibusverband Nord (VDV/OVN) und Interessensvertretungen von Kindern und Jugendlichen um eine Einschätzung gebeten.
Die eingegangenen Stellungnahmen bzw. Rückmeldungen sind diesem Bericht zur Information als Anlagen 1-7 beigefügt.

Bevor auf die einzelnen Punkte des Bürgerschaftsauftrages eingegangen wird, hält die Verwaltung es für sinnvoll, einige grundlegende Informationen voranzustellen:

Bei dem HVV handelt es sich um einen Aufgabenträgerverbund, in dem sich mehrere ÖPNV-Aufgabenträger zu einem Verbund mit diversen Aufgaben zusammengeschlossen haben. Eine Aufgabe hierbei ist die Festlegung der Regularien zum Tarif innerhalb des Verbundes (HVV-Tarif). Daneben nimmt der HVV viele weitere administrative Aufgaben für die Verbundmitglieder war.

Neben dem HVV gibt es seit Oktober 2014 die NAH.SH GmbH. Hierbei handelt es sich ebenfalls um einen Aufgabenträgerverbund. Die Hansestadt Lübeck ist seit der Gründung Mitglied in der NAH.SH. Gesellschafter der NAH.SH sind neben allen Kreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein das Land Schleswig-Holstein. Der Mitgliedschaft in der NAH.SH hat die Bürgerschaft am 27.03.2014 (VO/2014/01395) zugestimmt.
Organe in der NAH.SH sind der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung. Daneben gibt es den Verbundausschuss (VA), hier werden Informationen ausgetauscht, Abstimmungen vorbereitet und bei Bedarf Beschlüsse gefasst. Im VA sind alle Kreise und kreisfreien Städte sowie das Land mit Stimmrecht vertreten. Ein Vertreter des HVV hat ein Gastrecht.
Die Stimmrechte der Kreise, die auch Mitglied im HVV sind (Hamburger Randkreise Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Segeberg, Pinneberg), sind eingeschränkt.

Die Festlegung der Tarife des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) erfolgt durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH). Hierbei handelt es sich um eine Gesellschaft der Verkehrsunternehmen, die in Schleswig-Holstein Verkehrsleistungen erbringen.
Die NSH ist „Tarifführer“ und bestimmt in ihren Gremien über den SH-Tarif und nimmt neben der Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen weitere administrative Aufgaben für die Verkehrsunternehmen wahr.
Die SL/LVG ist Gesellschafter der NSH mit bestimmten Stimmrechten.
Die anderen Aufgabenträger aus Schleswig-Holstein werden in der NSH durch die NAH.SH vertreten. Die NAH.SH stimmt sich hierzu im Vorwege mit den anderen Aufgabenträgern im Verbundausschuss ab.

II. Rechtliche und formale Bedingungen für einen Wechsel vom Aufgabenträgerverbund des Landes Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) zum HVV

Bevor im HVV Aktivitäten hinsichtlich einer Aufnahme der Hansestadt Lübeck (HL) in den HVV aufgenommen werden, müssten die Landesregierungen als Gesellschafter im HVV einen entsprechenden Beschluss im Aufsichtsrat fassen und den HVV beauftragen tätig zu werden.

Im Vorwege wäre zu klären und zu entscheiden, ob eine Mitgliedschaft in beiden Verbünden gewollt und möglich ist. Hierzu sind alle Bedingungen und Auswirkungen zu klären und abzuwägen.
Gegebenenfalls wäre eine Kündigung der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen in der NAH.SH sowie in der NSH erforderlich.

Der HVV bzw. seine Gesellschafter müssten einer Mitgliedschaft der HL in der Gesellschafterversammlung zustimmen.
Bezüglich einer Aufnahme in den HVV-Tarif wäre ein Beschluss im Aufsichtsrat des HVV erforderlich.

III. Finanzielle Auswirkungen bei einem Wechsel von der NAH.SH bzw. der NSH zum HVV

Die nachstehenden Aussagen gelten auch für die Variante, dass die HL Gesellschafterin in beiden Verbünden ist.

Eine Einschätzung der Auswirkungen kann ohne eine externe Unterstützung nicht erfolgen, da die zu berücksichtigenden Parameter sehr vielfältig sind.
Es wird daher vorgeschlagen, ein Gutachterbüro mit der Erstellung einer Studie zu beauftragen, die alle finanziellen und sonstigen Auswirkungen und Varianten für alle Akteure und Betroffenen (z.B. KundInnen, Verkehrsunternehmen, HL, Nachbarkreise, Länder, Aufgabenträger usw.) untersucht und aufzeigt.
Hierbei sind selbstverständlich alle „Akteure“ und insbesondere die Länder, der HVV und die NAH.SH einzubeziehen.

1) Auswirkungen für die Hansestadt Lübeck

Mit der Aufnahme in den HVV müssten die HL und SL/LVG Entscheidungszuständigkeiten über das regionale Tarifsortiment und weitere Gestaltungskompetenzen an die zuständigen Gremien im HVV abgeben.

Wenn mit einer Mitgliedschaft im HVV bzw. einer Aufnahme in den HVV-Tarif das Ziel verfolgt wird, für alle KundInnen einen günstigeren Tarif zu erreichen, ist davon auszugehen, dass zusätzliche Kosten für die Hansestadt Lübeck entstehen. Hierbei handelt es sich um administrative Kosten für den HVV und zusätzlich um Aufwendungen die im Rahmen der entstehenden Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste entstehen.
Sollte die Bereitschaft bestehen, höhere ÖPNV-Tarife als bisher in Kauf zu nehmen, könnten die entstehenden Mehrausgaben hierüber finanziert werden.

Neben den finanziellen Auswirkungen sind auch die mit einer Mitgliedschaft im HVV verbundenen Verpflichtungen, z. B. die Einhaltung der Qualitätsvorgaben, die Vorgaben zum Corporate Design u. a. aufzuzeigen und zu bewerten.

2) Auswirkungen für SL/LVG

Durch die geringere Tarifergiebigkeit im HVV kann es zu Mindereinnahmen bei SL/LVG kommen, die entweder durch eine Reduzierung des Angebotes, Erhöhung der Tarife oder Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers ausgeglichen werden müssten.

Vor dem Hintergrund der anstehenden und geplanten erneuten Direktvergabe der Verkehrsleistungen in der „Region Lübeck“ an SL/LVG wären die Auswirkungen eines Wechsel in den HVV bzw. eines Tarifwechsels ebenfalls zu untersuchen. Nach einer ersten internen Einschätzung von SL/LVG und der Verwaltung hätte eine solche Entscheidung gravierende Auswirkungen auf das Vergabeverfahren und die zu erstellenden Verträge.
Auf die Stellungnahmen des Stadtverkehrs vom 20.11.2017/21.02.2018/17.05.2018, die als Anlage 6 beigefügt sind, wird hierzu ergänzend verwiesen.

3) Auswirkungen auf die KundInnen des ÖPNV in Lübeck

Durch eine Mitgliedschaft im HVV kommt es nicht automatisch zu Verbesserungen des Leistungsangebots.
Für einen geringen Teil der KundInnen von SL/LVG (ca. 4 %), den Pendlern nach Hamburg, kann es zu Verbesserungen beim Tarif kommen, da das sogenannte Großkunden-Abo genutzt werden könnte.
Allerdings haben die „Pendler“ bereits heute die Möglichkeit, das Angebot des “Job-Tickets“ im SH-Tarif zu nutzen.
Für einen etwas größeren Teil der KundInnen von SL/LVG (ca. 7 %) entsteht zwischen der HL und dem Kreis Ostholstein eine „Tarifgrenze“ (HVV-Tarif und SH-Tarif).
Ob und inwieweit es zu einem „günstigeren Tarif“ für die ÖPNV-NutzerInnen kommt, hängt von der Bereitschaft der Beteiligten ab, zusätzliche Mittel für den ÖPNV bereitzustellen.
Hierbei ist nicht nur die Bereitschaft der HL, sondern auch die des Landes erforderlich, da nach den derzeitigen Regularien das Land bei den Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen erheblichen Anteil der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste übernehmen müsste.

IV. Rückkehr zum „Einheitstarif“

Ob und unter welchen Voraussetzungen für welche NutzerInnen und mit welchen Auswirkungen die Rückkehr zu einem „Einheitstarif“ möglich sein könnte, kann nur im Rahmen der bereits erwähnten Untersuchung durch einen neutralen und kompetenten Gutachter geprüft und bewertet werden.

V. Selektive Entgeltbefreiung für bestimmte Bevölkerungsgruppen

Die selektive Entgeltbefreiung für bestimmte Bevölkerungsgruppen setzt voraus, dass hierfür die erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden können. Hierzu gehört z. B., dass die entstehenden Mindereinnahmen anderweitig gedeckt werden müssen. Die Entgeltbefreiung darf nicht zu Lasten der anderen NutzerInnen gehen.
Eine entsprechende Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen und der finanziellen Auswirkungen müsste im Vorwege erfolgen. Es wäre zu prüfen, ob dies ebenfalls durch das bereits erwähnte Gutachterbüro möglich wäre.

VI. Ausweitung der Tarifzone 6000 auf weitere Stadtteile

Die Ausweitung der Tarifzone 6000 auf weitere Stadtteile würde zu Mindereinnahmen bei SL/LVG führen, die auszugleichen wären. In welcher Form dies sinnvoll und finanzierbar wäre, bedarf ebenfalls einer genaueren Untersuchung.
Auf die Stellungnahme der SL/LVG vom 20.11.2017 wird hierzu verwiesen (siehe Anlage 6).

VII. Möglichkeiten der finanziellen Beteiligung der Umlandgemeinden

Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Kreise und nicht die Gemeinden. Insofern sind die Kreise Ansprechpartner für die HL.
Mit den Umlandkreisen Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Segeberg bestehen bereits Vereinbarungen bezüglich der finanziellen Beteiligung an den ÖPNV-Leistungen auf dem jeweiligen Territorium.

Ob die jeweiligen Aufgabenträger bereit sind, einen rabattierten Tarif mit zu finanzieren wäre zu klären, wenn die hierfür entstehenden Kosten bekannt sind. Die Ermittlung dieser zusätzlichen Aufwendungen wäre ebenfalls Inhalt des zu vergebenden Auftrages.

VIII. Möglichkeiten/Modelle eines umlagefinanzierten ÖPNV

Eine Rechtsgrundlage, um einen umlagefinanzierten ÖPNV einzuführen, kann derzeit nicht erkannt werden. Grundlage für die Erhebung eines Beitrages/einer Gebühr könnte das Kommunalabgabengesetz (KAG) sein. Allerdings wäre hierfür nach derzeitiger Einschätzung des Bereiches Recht zunächst eine Gesetzesänderung erforderlich.

Eine Subventionierung des ÖPNV aus allgemeinen Haushaltsmitteln wäre grundsätzlich möglich.

B. Aktuelle Bestrebungen des Landes zur Gründung einer „Norddeutschen Tarifallianz“

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Forderungen nach einer Ausweitung des HVV wurde im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung folgendes festgehalten:
„Wir streben einen transparenten Nordtarif mit fairen Tarifzonen und durchgängigem Fahrkartensystem für Hamburg, Schleswig-Holstein und den Norden Niedersachsens an. Als Zwischenlösung werden wir den HVV-Beitritt des Kreises Steinburg unterstützen. Eine weitere Erweiterung des HVV ist nicht vorgesehen.“
Ziel einer engeren norddeutschen Tarifkooperation soll sein, die nach wie vor empfundenen Barrieren zwischen den Tarifgebieten soweit wie möglich abzubauen. Hierzu hat der Landtag am 21.07.2016 (Drucksache 18/4467) den Beschluss gefasst, entsprechende Verhandlungen mit der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Land Niedersachsen aufzunehmen.

Nach einer entsprechenden Verabredung zwischen den Ländern wurde von der NAH.SH ein Gutachten beauftragt mit dem Ziel, mögliche Wege zur Gründung eines Norddeutschen Tarifverbundes aufzuzeigen.
Das beauftragte Büro BSL – Transportation Consultans (BSL) hat zunächst die Ausgangslage am Fahrgastmarkt untersucht (Ist-Analyse), die Ziele und Interessen der Akteure abgefragt und daraus mögliche Handlungsszenarien abgeleitet. Seit Mitte des Jahres 2018 liegen die Ergebnisse im Entwurf vor und wurden inzwischen von den Akteuren abgenommen. Die Ergebnisse sind in einer Kurzfassung dieser Vorlage zur Information beigefügt (Anlage 8).

Nach der Sommerpause soll eine Facharbeitsgruppe damit beginnen, zu den einzelnen Themenfeldern, die die Gutachter identifiziert haben, die konkreten Handlungsschritte zu entwickeln: Tarif, Vertrieb, Kommunikation, Organisation. Die Zielvorstellungen der „norddeutschen Tarifallianz“ (siehe Anlage 8, Punkt 4 der Kurzfassung):

- Tarif: Die einzelnen aneinander angrenzenden bzw. sich überlappenden Tarife greifen an den Tarifgrenzen harmonisch in Bezug auf Preisniveau, Sorten und Nutzungsbestimmungen ineinander.
- Vertrieb: Angleichung der Vertriebsstrukturen und gemeinsame Weiterentwicklung von vertrieblichen Innovationen. Nutzung von Synergien in Bezug auf zentrale Vertriebsaufgaben.
- Kommunikation: Der Fahrgast soll eine abgestimmte und möglichst einheitliche (Marken)kommunikation vorfinden. Dort, wo erforderlich wird gemeinsam kommuniziert (Wiedererkennungswert).
- Organisation: Schaffung eines institutionalisierten und verbindlichen Abstimmungsweges über gemeinsame Ideen und Ziele zur Gestaltung des Verkehrsraumes

Im Kern geht es also um eine neue Form der Zusammenarbeit der Verkehrsverbünde und Aufgabenträger. Der Weg ist dabei mit dem Gutachten nicht beendet, sondern beginnt jetzt.

C. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung beabsichtigt folgendes weiteres Vorgehen:

I. Unterstützung der Bestrebungen der Bundesländer – „Tarifallianz“

Als Mitglied der Verbundgesellschaft NAH.SH werden die folgenden Bestrebungen des Landes unterstützt:

- Bestehende Preisunterschiede an den Verbundgrenzen zu nivellieren, damit aus der Sicht der Bürger und Bürgerinnen keine Ungleichbehandlung erfolgt. Dies kann beispielsweise durch das Angebot für günstigere Job-Tickets in Richtung Hamburg oder durch „Talzeitangebote“ (Angebote in den Nebenverkehrszeiten) erfolgen.
- Die Vermarktung des ÖPNV in Lübeck stärker in die Gesamtmarkenstrategie des Verbundes NAH.SH integrieren.
- Die Entwicklung gemeinsamer Lösungen von NAH.SH und HVV im Vertrieb fördern und diese in Lübeck anwenden.
- Sicherstellung der Einbindung aller Aufgabenträger in Schleswig-Holstein bei den Abstimmungs- und Entscheidungsprozessen.

II. Aktualisierung des Positionspapiers aus dem Jahr 2011

Wie bereits im voranstehenden Bericht mehrfach erwähnt, ist als Grundlage für weitere Entscheidungen auf der Basis des 2011 erstellten Positionspapiers zur „Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV)“ eine Untersuchung/Aktualisierung in Auftrag zu geben, welche die im vorstehenden Zwischenbericht aufgeworfenen Fragen zu den Vor- und Nachteilen für alle Akteure und den finanziellen und sonstigen Auswirkungen aufzeigt. Hierbei sind auch mögliche Varianten zu bewerten und Finanzierungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Die Verwaltung wird hierfür gemeinsam mit SL/LVG ein Leistungsverzeichnis erstellen und entsprechende Angebote einholen.

Anlagen :
Anlage 1 – AW HVV Schreiben an Glogau

Anlage 2 – AW VDV OVN

Anlage 3 – AW Pro Bahn

Anlage 4 – Gemeinsame Stellungnahme der Lübecker Hochschulen

Anlage 5 – AW MWAVTT an BM HL

Anlage 6 – Stellungnahme SL-LVG Bericht für den Aufsichtsrat

Anlage 7 – AW IHK

Anlage 8 – Kurzbericht zum Gutachten Nordtarif

Senatorin Joanna Hagen

Frau
Senatorin Joanna Glogau
Hansestadt Lübeck
Bereich 5.610
23539 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Bausenator
25. JAN. 2018
z.R. | z.St. | z.U. | z.E. | z.K. | z.V.

Lutz Aigner
Sprecher der Geschäftsführung

Hamburger
Verkehrsverbund GmbH
Steindamm 94
D-20099 Hamburg

Telefon: (0 40) 32 57 75 - 110
Telefax: (0 40) 32 57 75 - 819
E-Mail: aigner@hvv.de

22.01.2018

Mitgliedschaft der Hansestadt Lübeck im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Sehr geehrte Frau Senatorin Glogau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12.12.2017 in dem Sie um unsere Einschätzung zum Bürgerschaftsbeschluss zur Integration der Hansestadt Lübeck in den HVV bitten.

Eine Integration des Lübecker Stadtverkehrs in den HVV hätte mehrere Aspekte:

1. HVV Integration des Stadtverkehrs
2. Integration der Schienenverbindung nach Hamburg (von Lübeck bis Reinfeld)
3. Tarifliche Anbindung des Kreises Ostholstein an das dann neue HVV-Tarifgebiet

Zu 1: Eine Integration des Stadtverkehrs in den HVV liegt in der Obliegenheit des Aufgabenträgers Lübeck. Hier läge auch die finanzielle Verantwortung. Die Integration bedeutet automatisch, dass Lübeck Gesellschafter beim HVV würde mit entsprechender anteiliger Finanzierungsverpflichtung an den administrativen Kosten des HVV. Eine Integration des Stadtverkehrs macht m. E. aber nur Sinn, wenn auch die Schienenanbindung nach Hamburg gänzlich in den HVV integriert würde.

Zu 2: Formal wäre für eine Integration des Schienenverkehrs in den HVV das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger zuständig. Hier läge grundsätzlich auch die Finanzierungslast.

Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste wirken sich finanziell immer auf die gesamte Strecke aus. D.h., dass auch Hamburg als Aufgabenträger für den Hamburger Schienenverkehr mit entscheidungsrelevant ist.

Zu 3: Zwischen dem Stadtverkehr in Lübeck und dem Landkreis Ostholstein bestehen enge verkehrliche Verflechtungen. Diese müssten tariflich und vertrieblich neu organisiert werden.

In Schleswig-Holstein gibt es eine verkehrspolitische Diskussion über die mögliche Ausweitung des HVV. Als alternatives Angebot steht die engere Verflechtung der beiden Tarifsysteme HVV-Tarif und SH-Tarif auf der Tagesordnung. Diese Diskussion wird gutachterlich begleitet. Das Gutachten wird in Kürze vorliegen. Danach wird es weitere Gespräche geben.

Eine Ausweitung des HVV bedeutet zunächst einmal eine verstärkte Subventionierung von ÖPNV-Preisen. Wir wissen, dass mit Qualitätsverbesserungen (i. b. Taktdichte) Kunden eher für den ÖPNV zu gewinnen sind als mit Preissenkungen. Es sei denn, diese wären drastisch. Auch wenn die Ausweitungswünsche standortpolitisch im Rahmen der Metropolregion durchaus nachvollziehbar sind, so sind sie verkehrlich problematisch, insbesondere wg. der tariflichen Trennung bedeutender Pendlerbeziehungen.

Da eine Ausweitung des HVV-Tarifs ohne Beteiligung der beiden Länder nicht realisierbar ist, würde ich entsprechende Gespräche mit Herrn Staatsrat Rieckhof und Herrn Staatssekretär Dr. Rohlfs empfehlen.

Eine Ausweitung des HVV bedürfte folgender Schritte:

1. Grundsätzliche Einigung mit den Ländern. Einbeziehung HVV und NAH.SH.
2. Gutachterliche Bewertung der Durchtarifierung und Harmonisierungsverluste.
3. Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen über Mindererlöse und Ausgleichszahlungen.
4. Technische und formale Umsetzung
5. Lösung des Tarif- und Vertriebsproblems Ostholstein.

Unsere Erfahrung mit Ausweitungen in der Vergangenheit zeigt, dass dieser Prozess mehrere Jahre in Anspruch nimmt.

Ich hoffe, mit dieser ersten Einschätzung hilfreich zu sein.

Für ein Gespräch stehe ich selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Aigner

Anlage 2

Drochner, Doris

Von:	Dr. Schack <schack@ovn-online.de>
Gesendet:	Dienstag, 13. März 2018 16:25
An:	Drochner, Doris
Betreff:	AW-OVN-VDV-Schack
Anlagen:	Gemeins. Schreiben VDV-OVN zur Ausweitung HVV.pdf

Sehr geehrte Frau Drochner,

ich danke Ihnen zunächst für Ihre Anfrage und das Interesse an einer Bewertung der Verkehrsunternehmen bzw. der diese repräsentierenden Verbände zu einem möglichen Beitritt Lübecks in den HVV.

Zwar haben Sie mich als Vertreter des OVN befragt, aber da es hier tatsächlich eine gemeinsame Position mit dem VDV Nord gibt, möchte ich Ihnen diese auch kurz skizzieren. Zudem füge ich in der Anlage ein Schreiben an den Verkehrsminister vom 3.12.2015 bei, das inhaltlich nach wie vor aktuell ist.

Die Verkehrsunternehmen haben sich ausdrücklich gegen eine Aufnahme Steinburgs in den HVV ausgesprochen, müssen aber konstatieren, dass es sich hierbei nicht mehr um eine sachliche, sondern emotional geführte Debatte handelt mit dem Ziel, die Einlösung von Wahlversprechen zu erzwingen, ohne zuvor eine vernünftige Abwägung vorgenommen zu haben. Wir sind uns sicher, dass der Beitritt einzelner Kreise (bzw. kreisfreier Städte wie Lübeck) zusätzliche Kosten von jeweils 2-4 Mio. EUR p.a. verursacht, ohne dass damit eine auch nur leichte Verbesserung des Nahverkehrs verbunden wäre. Auf der anderen Seite verbliebe ein Rest an SH-Tarif, der für sich allein nicht mehr lebensfähig ist. Und nicht nur dass, es zeichnet sich zudem ab, dass die zusätzlichen Kosten für eine künstliche Herabsenkung der Ticketpreise aus dem Topf der Kommunalisierungsmittel entnommen werden müssten, der, wie Sie wissen, trotz der gerade durchgeführten Erhöhung und Dynamisierung immer noch viel zu klein ist, um den ÖPNV im Land dauerhaft zumindest zu stabilisieren. Aus dem Verkehrsministerium ist zu hören, dass die ggf. neuen zusätzlichen Mittel für den HVV-Beitritt der betroffenen Kreise auf die den Kreisen zustehenden Mittel aus der FinanzierungsVO angerechnet werden könnten. Wenn das so wäre, hieße das, der einzelne Kreis finanziert sich seinen Beitritt selbst. Was das aber für den bestehenden ÖPNV bedeutete, liegt auf der Hand.

Wir verstehen, dass in der Metropolregion eine Sogwirkung hin zum HVV spürbar ist. Allerdings könnte man dem Wunsch insbesondere der Pendler ebenso gut gerecht werden, wenn man in dieser Region das Großkundenabo des HVV finanzierte, anstatt weitere Kreise aus der Anwendung des SH-Tarifs herauszuziehen. Vor allem wäre es aus unserer Sicht unabdingbar erforderlich, der Bevölkerung und insbesondere den ÖPNV-Nutzern die tatsächliche Faktenlage aufzuzeigen und diese nicht in der falschen Annahme zu belassen, durch einen HVV-Beitritt werde die Anbindung besser und der ÖPNV attraktiver.

Was aus unserer Sicht insbesondere nicht geht, ist, dass die Bestandsverkehre des ÖPNV finanzielle Nachteile zu erdulden hätten, die Unternehmen mit sog. Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten belastet würden und der ÖPNV im Land durch den HVV-Beitritt einzelner Kreise über die Streichung von Linien oder eine Verschlechterung der Taktfrequenz weiter an Attraktivität verlöre. Das stünde diametral gegenläufig zum politisch beschlossenen Ziel einer Verkehrswende und wäre das Ende eines bewährten landesweiten SH-Tarifs.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

OVN VDV Nord

OVN/VDV-Nord, Auguste.Viktoria-Str. 14, 24103 Kiel

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und
Technologie des Landes Schleswig-Holstein
Herrn Minister Reinhard Meyer
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Ihr Zeichen:	
Ihre Nachricht vom:	
Unser Zeichen:	
Unsere Nachricht vom:	
Ihr Ansprechpartner:	Dr. Joachim Schack
Telefon:	+49 431 61427
Fax:	+49 431 677170
E-Mail:	schack@ovn-online.de
Datum:	3.12.2015

Position von OVN und VDV Nord zur möglichen Ausweitung des HVV in Schleswig-Holstein

Sehr geehrter Herr Minister,

die in Schleswig-Holstein für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Verbände Omnibus Verband Nord (OVN) und Landesgruppe Nord des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV Nord) haben Kenntnis davon erhalten, dass es dieser Tage von Seiten einiger Kreise im Süden Schleswig-Holsteins Bestrebungen gibt, sich unter Aufgabe des bislang geltenden Schleswig-Holstein-Tarifs dem Tarifsystem des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) anzuschließen. Dem Vernehmen nach sind die Anträge auf eine Mitgliedschaft im HVV bereits in Vorbereitung.

Sehr geehrter Herr Minister,

uns macht diese Entwicklung Sorgen, weil wir den erfolgreichen SH-Tarif im Falle einer weiteren Reduzierung des Geltungsbereichs in diesem Land für nicht überlebensfähig halten. Zudem wäre eine Ausweitung des HVV in Schleswig-Holstein ein sehr teures Verfahren, das vor dem Hintergrund sehr knapper finanzieller Ressourcen nicht finanzierbar ist. Die wenigen zur Verfügung stehenden Mittel sollten aus unserer Sicht, anstatt Tarife künstlich zu senken, sowohl auf Landes- als auch auf Kreisebene, lieber dafür genutzt werden, die Bestandsverkehre zu sichern und ggf. auszubauen und für den Fahrgast attraktiver zu gestalten.

Wir möchten Sie daher bitten, sich auch weiterhin für ein gutes und erfolgreiches SH-Tarifsystem unter Erhaltung des geltenden Tarifbereichs einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Schack
(Geschäftsführer)

Auguste-Viktoria-Str. 14 - 24103 Kiel
Tel. 0431-6 14 27 – Fax. 0431-67 71 70 - info@ovn-online.de

Anlage 3

Drochner, Doris

Von: Stefan Barkleit <barkleit@pro-bahn-sh.de>
Gesendet: Donnerstag, 15. März 2018 09:41
An: Drochner, Doris
Betreff: Re: Mitgliedschaft der Hansestadt Lübeck im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Sehr geehrte Frau Drochner,

zunächst einmal vielen Dank für Ihre Anfrage hinsichtlich eines Beitritts der Hansestadt Lübeck in den HVV.

Wie in den Lübecker Nachrichten berichtet, hat sich der Fahrgastverband PRO BAHN kritisch zu einer weiteren Ausweitung des Tarifgebietes des HVV auf die Hansestadt Lübeck (und auf die Stadt Neumünster sowie die Kreise Steinburg und Ostholstein) und stattdessen für eine ausführliche verkehrspolitische Diskussion und eine anschließende Einführung eines Nord(-deutschland-)Tarifes ausgesprochen. Dafür ist unserer Auffassung nach eine Veröffentlichung des noch von der rot-grün-blauen Landesregierung und der NAH.SH beauftragten Gutachtens hilfreich.

Unsere Auffassung stützt sich auf folgende Aspekte:

1. Eine Erweiterung des Tarifgebietes des HVV löst die Probleme aufgrund der unterschiedliche Tarifsysteme des HVV und des SH-Tarifes nicht, sondern verlagert diese nur in andere Regionen, in denen die Fahrgäste dann die Tarif-Grenzen überschreiten müssen.

2. Es besteht ein erheblicher Bedarf an zusätzlichen Ausgleichszahlungen aufgrund der geringeren Erlöse des Tarifsystems des HVV, ohne das mit der Erweiterung des Tarifgebietes des HVV ein Ausbau des Angebotes im Nahverkehr mit Bahnen und Bussen erfolgt.

Aus der Sicht der Fahrgäste ist kurzum festzustellen: Der Fahrkarten-Preis wird günstiger, Bahnen und Busse bleiben überfüllt. Im Zweifel erhalten wir eine Fahrkarte für Bahnen und Busse, in denen wir nur einen Stehplatz erhalten oder erst gar nicht mitkommen.

3. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen um eine Reduzierung der in größeren Städten ausgestoßenen Emissionen und der in der Hauptverkehrszeit und teilweise auch in der Normalverkehrszeit hohen Fahrgastnachfrage werben wir dafür, anstelle einer Erweiterung des Tarifgebietes des HVV auf die Hansestadt Lübeck einen Ausbau des Angebotes im Stadtverkehr Lübeck zu prüfen und der Bürgerschaft aufzuzeigen, was der Stadtverkehr Lübeck mit den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen noch zusätzlich leisten kann beziehungsweise wie die finanziellen Rahmenbedingungen erweitert werden müssen, damit der Stadtverkehr Lübeck sein Angebot deutlich ausbauen kann.

Aus der Sicht der Fahrgäste muss das Ziel sein, das Angebot im Stadtverkehr Lübeck dergestalt auszubauen, dass die Fahrgastnachfrage in den kommenden Jahren deutlich gesteigert werden kann. Hierfür gilt es, seitens der Verkehrspolitiker den zusätzlichen Zuschussbedarf bereitzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Landesvorsitzender Schleswig-Holstein/ Hamburg

Mail vom 16.04.18

Anlage 4

Gemeinsame Stellungnahme der Lübecker Hochschulen zur Anfrage der Hansestadt Lübeck zum HVV-Beitritt und des landesweiten Semestertickets vom 05.04.18

Junge Menschen sind wie kaum eine andere Altersgruppe von der Mobilität durch einen guten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abhängig. Dementsprechend stehen wir allen Maßnahmen die zur Verbesserung des ÖPNV beitragen grundsätzlich positiv gegenüber. Hinzu kommt, dass die Basis an Unterstützer*innen einer Reduktion des Autoverkehrs innerhalb der Studierenden deutlich höher ist, als in anderen Statusgruppen. Uns ist jedoch auch bewusst, dass die Finanzierung geklärt werden muss und diese über eine Sinnhaftigkeit entscheidet.

Das landesweite Semesterticket stellt für uns als Studierende eine großartige Chance der Mobilitätsverbesserung dar. Sicher ist jedoch, dass in Lübeck alle Studierenden befragt werden und die Befürwortung stark von den Konditionen, insbesondere finanzieller Natur, abhängen werden. Wir hoffen zudem, dass es von Seiten der Politik keine weiteren Vorstöße geben wird, welche die Verhandlungen mit den Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen erschweren könnten. Wir möchten an dieser Stelle auf die Veröffentlichungen der "Projektgruppe Semesterticket" der Landesastenkonferenz Schleswig-Holstein (LAK-SH) verweisen. Hierbei insbesondere auf die Stellungnahme vom 31.03.18 und das offene Informationsschreiben vom 05.04.18.

Der Eintritt in den HVV wäre für uns aus heutiger Sicht ein großer Fortschritt. Hamburg hat für uns als nächstgelegene Metropole eine hohe Attraktivität, da die Möglichkeiten in vielen Bereichen erhöht werden. Schon heute suchen viele Studierende nach Praktika oder Abschlussarbeiten in Hamburg, da der Markt in Lübeck im Verhältnis nicht alle Wünsche abdeckt. Hinzu kommen die dualen Studiengänge oder das Lehramtstudium an der Musikhochschule, für die viele Studierende nach Hamburg pendeln müssen. Zwar bekommen die Studierenden in Unternehmen die Kosten meist von den Arbeitgeber*innen bezuschusst, aber die Senkung dieser Kosten erhöht die Chance für andere ebenfalls in den Genuss von attraktiven Arbeitgeber*innen in Hamburg zu kommen. Hinzu kommt, dass die Kosten für das Semesterticket in Hamburg der Lehramtsstudierende potentiell wegfallen würden und dies eine direkte Entlastung wäre.

Die ASten der Lübecker Hochschulen

AStA Fachhochschule Lübeck University of Applied Sciences

AStA MUSIKHOCHSCHULE LÜBECK

Allgemeiner Studierendenausschuss der Universität zu Lübeck

Anlage 5

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

SH

Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Der Bürgermeister der
Hansestadt Lübeck
Herrn Jan Lindenau
23539 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Bürgermeisterkanzlei
Eing.: 15. Mai 2018
Az.: Anl.:

Minister

8. Mai 2018

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

vielen Dank für das Schreiben Ihres Vorgängers, Herr Bernd Saxe, vom 03.04.2018 an Herrn Ministerpräsidenten Günther, er hat mich gebeten Ihnen zu antworten.

Ich kann Ihren Wunsch nach einem Beitritt der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) zwar nachvollziehen, halte ihn jedoch nicht für sinnvoll.
Allein ein Beitritt zum HVV, wird nicht deutlich mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Es ist viel wichtiger, ein attraktives Angebot zu einem angemessenen Preis vorzuhalten.
Zu diesem attraktiven Angebot zählt auch der geplante bessere Takt im Bahnverkehr zwischen Kiel und Lübeck, sowie die in Planung befindliche neue Bahnstation in Lübeck-Moisling. Auch der Halbstundentakt zwischen Ihrer Stadt und dem Hamburger Hauptbahnhof ist entscheidend dafür, dass sich der ÖPNV als Alternative zum PKW behaupten kann.
Ich halte es daher für sinnvoller, diese Angebote aus Mitteln des Landes umzusetzen, als Tarife noch weiter zu subventionieren und in der Folge eventuell das Verkehrsangebot einschränken zu müssen.
Auch würden Sie durch einen HVV-Beitritt für die mehr als 20.000 Pendler aus und nach Ostholstein und Kiel eine Tarifgrenze aufbauen, die auf wenig Verständnis stoßen würde.
Um jedoch die gefühlten Tarifungerechtigkeiten im Lande abzubauen, setze ich mich weiterhin für einen gemeinsamen Nordtarif mit Hamburg ein. Denn eine Lösung für ganz Schleswig-Holstein ist sicher auch aus Ihrer Sicht besser, als die Tariflandschaft weiter zu zerstückeln.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bernd Buchholz

1 2k. a:
2.000
5.000
5.610
2-2.dk1

3. Fraktionen
zus Kenntnis

Dienstgebäude: Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel | Telefon 0431 988-4400 | Telefax 0431 988-6174815 | ministerbuero@wimi.landsh.de |
De-Mail: poststelle@wimi.landsh.de-mail.de | www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de | Buslinie 41, 42, 51 |
E-Mail-Adressen: Kein Zugang für verschlüsselte Dokumente.

Anlage 6

STADTVERKEHR LÜBECK

Datum:	17.05.2018
zuständige Geschäftsführer:	Herr Ortz
Telefon:	888-2000
Aufsichtsratssitzung Nr.	02 / 2018
Tagesordnungspunkt:	**3.4**

Bericht für den Aufsichtsrat (– am 05.06.2018)

Gegenstand: Beantwortung von Anfragen aus der Bürgerschaft

In der Bürgerschaftssitzung vom 22. März 2018 wurde unter ***Punkt 5.5 mit VO Nr. 05887*** der Antrag der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen „Verkehrsangebote vernetzen" abschließend an den Bauausschuss und als Arbeitsmaterial an die Stadtverkehr Lübeck GmbH überwiesen. Der Antrag ist als Anlage 1 zur Kenntnisnahme beigefügt.

In der Bürgerschaftssitzung vom 22.02.2018 wurden zwei neue Beschlüsse zum ÖPNV-Tarif in Lübeck gefasst. Mit der Bearbeitung wurde der Fachbereich 5 beauftragt. Die Stadtverkehr Lübeck GmbH wurde durch den Fachbereich 5 um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme zum HVV-Tarif aus der Aufsichtsratssitzung 01/2018 TOP 3.5 wurde nach der Sitzung an den Fachbereich 5 gegeben (Anlage 2).
Ergänzend wird der Bericht aus der Aufsichtsratssitzung 05/2017 TOP 3.6 (Anlage 3) sowie eine weitere Stellungnahme, die sich in der Anlage 4 befindet, nach der Aufsichtsratssitzung 02/2018 an den Fachbereich 5 gegeben.

Geschäftsführer

Anlage 1 - TOP 3.4 – AR-Sitzung 02/2018

Sitzung der Bürgerschaft am 22. März 2018

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.5 mit VO Nr. 5887 den nachstehend aufgeführten Antrag der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ einstimmig **abschließend** an den Bauausschuss sowie als Arbeitsmaterial an den Aufsichtsrat der Stadtverkehr Lübeck GmbH überwiesen:

(Verkehrsangebote vernetzen)

Der Bürgermeister wird gebeten, der Bürgerschaft in der Novembersitzung 2018 zu berichten, welche Möglichkeiten bestehen, das Angebot verschiedener Verkehrsträger für die Nutzerinnen und Nutzer - trägerübergreifend - zu vernetzen.

Es sollen alle Verkehrsträger in das Angebot aufgenommen werden, die über die rein individuelle Nutzung des Eigentümers hinausgehen,

also
- Stadtbusse
- Bahnen
- Taxen
- Car-Sharing-Angebote
- bestehende oder zu entwickelnde Fahrradverleihangebote
- Mietwagenanbieter.

Die Vernetzung kann etwa über die Entwicklung einer App oder anderer elektronischer Instrumente erfolgen. Falls möglich können bei Einverständnis bereits existierende Angebote einzelner Verkehrsträger übernommen und ausgebaut werden. Es ist anzustreben, dass auch die Bezahlung der Nutzung über die App abgewickelt werden kann.

Zentral ist, dass das Angebot allen an der Mitarbeit interessierten Anbietern von nicht rein individuellem Verkehr offen steht.

Der Bericht soll auch Kosten und evtl. Refinanzierungsquellen sowie Dritt- und Förderquellen aufzeigen.

Auftrag an:

FB 5: Planen und Bauen
FB 2: Wirtschaft und Soziales
(als geschäftsführende Fachbereiche)

Es wird um Mitteilung für den Kontrollbericht gebeten, wann und mit welchem Ergebnis der Antrag im Ausschuss beraten worden ist.

STADTVERKEHR LÜBECK

Datum:	21.02.2018
zuständige Geschäftsführer:	Herr Ortz
Telefon:	888-2000
Aufsichtsratssitzung Nr.	01 / 2018
Tagesordnungspunkt:	**3.5**

Bericht für den Aufsichtsrat

Gegenstand: Bürgerschaftsauftrag Studie HVV Stellungnahme SL und LVG

Stellungnahme des Teilkonzerns Stadtverkehr Lübeck zu folgendem Beschluss der Bürgerschaft aus der Sitzung vom 28.09.2017:

„Der HVV-Tarif ist der Nahverkehrstarif für die Metropolregion Hamburg und für Lübeck sinnvoller als der bisherige SH-Tarif. Die Fahrpreise sind im HVV zudem niedriger.
Der Bürgermeister wird aufgefordert, einen Bericht vorzulegen, in dem der Weg eines möglichen Wechsels von dem SH-Tarif in den Tarifverbund HVV dargelegt wird und folgende Aspekte besonders beschrieben werden:
Die rechtlichen Bedingungen eines Wechsels, die Kosten für die Aufnahme in den HVV-Tarifverbund, die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehr und die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehrskunden.

Der Bürgermeister wird gebeten, im Hinblick auf einen Wechsel der Hansestadt Lübeck vom SH-Tarif zum HVV, Gespräche mit dem Land Schleswig Holstein aufzunehmen, mit dem Ziel, eine Klärung und Einigung hinsichtlich der Übernahme der tarifbedingten Kosten durch das Land zu erreichen."

Die Linienkonzessionen von SL und LVG laufen in 2020 aus. Sollte die Bürgerschaft vorher den Wechsel in den HVV-Tarif beschließen, hat dieses gravierende Auswirkungen auf das Vergabeverfahren und zu erstellende Verträge.

SL und LVG weisen allerdings darauf hin, dass ein möglicher Beschluss der Bürgerschaft vom SH-Tarif in den HVV zu wechseln keinerlei Auswirkungen auf die vorhandene ÖPNV-Leistung (Linien, Takte, etc.) hat. Es handelt sich lediglich um einen Tarifwechsel.

SL und LVG verweisen auf die Studie aus 2011 von mobilité „Integration in den HVV", in der dieses Vorhaben bereits untersucht wurde, **allerdings empfehlen SL und LVG, die Studie dringend anhand aktueller Zahlen und Entwicklungen zu überarbeiten.** Aufgrund diverser Veränderungen in der Zwischenzeit ist davon auszugehen, dass die

in 2011 getroffenen Aussagen zu den Nachfrageeffekten heute so nicht mehr stimmen. Hierzu folgende Beispiele:

- Die Studie wurde erstellt, als es noch die Tarifgemeinschaft Lübeck gab und das Tarifniveau noch unter dem des SH-Tarifs lag. Die **Stufe III des SH-Tarifs** wurde am 01.08.2011, mit einigen Ausnahmen in der Preisstufe 3, umgesetzt. In der Preisstufe 3 erfolgte die Anpassung auf das SH-Tarif-Niveau zum 01.08.2012.

- **Preisanpassungen** sowohl im SH-Tarif als auch im HVV

	SH-Tarif	**HVV**	
01.08.2012	2,5 %	2,8 %	Anhand der Darstellung kann man erkennen, dass im HVV die Preissteigerungen in den letzten Jahren immer höher waren als im SH-Tarif. Deshalb wäre eine Überarbeitung der Studie mit aktuellen Zahlen dringend geboten.
01.08.2013	2,8 %	3,5 %	
01.08.2014	2,4 %	3,2 %	
01.08.2015	1,91 %	2,6 %	
01.08.2016	0,96 %	1,9 %	
01.08.2017	1,02 %	1,4 %	

- **Tarifbestimmungen** - es gibt nach wie vor Unterschiede zwischen SH-Tarif und HVV, allerdings wurden auch schon Harmonisierungen, wie z.B. beim Betriebsschluss, umgesetzt. Hintergrund ist, dass einige Verkehrsunternehmen in beiden Verbünden unterwegs sind. Die Harmonisierung sollte der Vereinfachung dienen.

- **Sortimente** – Im SH-Tarif ist ein Kernsortiment vorgegeben. Daneben kann es unter bestimmten Voraussetzungen auch regionale Angebote geben. In der Region Lübeck sind das bspw. Kurzstrecke, Mehrfahrtenkarte, OstseeCard Travemünde. Ob es im HVV die Möglichkeit gibt regionale Sortimente oder auch ergänzende Tarifbestimmungen (Nutzung Fähren) beizubehalten, müsste geklärt werden.

  Nah.sh-Firmenabo – In der damaligen Studie wurde das Fehlen eines Job-Ticket-Angebotes, insbesondere für die Relation Lübeck-Hamburg, bemängelt. Die Lücke ist nun geschlossen. Am 01.09.2013 wurde für alle Relationen im SH-Tarif das nah.sh-Firmenabo eingeführt. Das nah.sh-Firmenabo ist auf jeden Fall günstiger als 2 Tickets (1*HVV, 1*SHT).

Auswirkungen auf die Fahrgäste der Region Lübeck:

- Im **Gebiet der Hansestadt Lübeck** würde der HVV-Tarif (Preise, Sortimente, Bestimmungen) gelten. Im Binnenverkehr der **Tarifzonen Bad Schwartau, Stockelsdorf und Sereetz** sowie im ein-/ausbrechenden Verkehr in die Hansestadt Lübeck und das übrige SH-Gebiet würde der SH-Tarif angewandt. Zu klären wäre noch die Zuordnung Herrnburgs.

  Für die Fahrgäste aus den ostholsteinischen Gemeinden wird es, was das Kernsortiment betrifft, keine Änderungen geben. Da die ergänzenden Tarifbestimmungen vermutlich wegfallen, würden allerdings Zusatznutzen für die Zeitkartenkunden, wie bspw. Nutzung der Priwallfähren, flexibler Startbeginn bei Schülerzeitkarten, „Netz Region Lübeck“ etc. wegfallen. Die Vermarktung als „Region Lübeck“ wäre dann nicht mehr gegeben.

Der Schulungs- und Kommunikationsbedarf würde für das Fahrpersonal steigen. Die Mitarbeiter/innen müssten Kenntnisse zum HVV-Tarif, aber auch zum SH-Tarif, haben.

Einnahmeaufteilung

- Die Einnahmeaufteilung im SH-Tarif erfolgt vertriebsdatengestützt. D.h. auf Basis der „von-nach-über" verkauften Fahrkarten können die Fahrgeldeinnahmen den Verkehrsunternehmen genau zugeordnet werden. Damit ist die Abrechnung gut überprüfbar und sehr transparent. Im HVV werden regelmäßige Erhebungen durchgeführt, die die Grundlage für die Einnahmeaufteilungsschlüssel bilden. Wie transparent die Einnahmeaufteilung ist, ist aktuell schwer abschätzbar und stellt auf jeden Fall ein Risiko dar, das in der Studie nicht bewertet wurde.

Nicht berücksichtigte Initialisierungskosten

- Nach Durchsicht der Studie aus 2011 ist aufgefallen, dass bei den Initialisierungskosten die Umrüstung aller Haltestellen auf den HVV-Standard nicht berücksichtigt ist. Die gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck geschlossenen Verträge mit der Wall AG laufen bis 2027, die Kosten, die bei SL und LVG für die Umrüstung entstehen würden, wären für eine Aktualisierung der Studie zu prüfen.

Geschäftsführer

Anlage 3 – TOP 3.4 – AR-Sitzung 02/2018

STADTVERKEHR LÜBECK

Datum:	20.11.2017
zuständige Geschäftsführer:	Herr Ortz
Telefon:	888-2000
Aufsichtsratssitzung Nr.	05 / 2017
Tagesordnungspunkt:	**3.6**

Bericht für den Aufsichtsrat

Gegenstand: Bewertung einer „gerechteren" Zoneneinteilung des Tarifes in Lübeck

Im Rahmen der Bürgermeisterwahl wurde unter anderem das Thema „gerechtere" Zoneneinteilung des Tarifes in Lübeck genannt.

SL und LVG haben sich bereits ab 2001 mit der Umsetzung der Zonen A/B und der Analyse des Netzes beschäftigt. Ab 2004 wurde sich sukzessive von einem politisch beschlossenen Einheitstarif getrennt. Zum einen wurde dieser als ungerecht empfunden, da für eine kurze Stadtfahrt ebenso viel Geld verlangt wurde, wie für eine Fahrt von Travemünde nach Lübeck, zum anderen war es wirtschaftlich nicht mehr darstellbar, da der Einheitstarif seitens der Hansestadt Lübeck subventioniert wurde. Zudem sind SL/LVG dem SH-Tarif beigetreten, damit die Fahrgäste im Tarifgebiet Lübeck den ÖPNV-NutzerInnen in ganz Schleswig-Holstein gleichgestellt werden konnten.

Zum heutigen Zeitpunkt gelten folgende Bürgerschaftsbeschlüsse und Rahmenbedingungen für SL und LVG:

- Am 24.06.2004 gab es den Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zur Einführung des SH-Tarifes in Lübeck.
- Am 02.12.2004 beschloss der Aufsichtsrat der SL die Umsetzung des SH-Tarifes im Tarifgebiet der TGL für die Unternehmen SL und LVG zum 01.04.2005. Für den Bereich der TGL wurde die Stufe 2 eingeführt, für die ein- und ausbrechenden Verkehre die Stufe 3.
- Am 24.02.2005 wurde durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die weitere Umsetzung des SH-Tarifes beschlossen.
- Am 27.11.2008 beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Fortführung der Tarifgemeinschaft Lübeck mit der Maßgabe, den landesweit gültigen SH-Tarif spätestens zum Fahrplanwechsel 2011/2012 in Lübeck in allen Stufen einzuführen. Die Zustimmung des Aufsichtsrates, den SH-Tarif Stufe 3 schrittweise umzusetzen wurde am 23.06.2009 erteilt.

Damit wurden die TGL-Tarifbestimmungen zum 01.08.2011 durch die Tarifbestimmungen des SH-Tarifes ersetzt. Somit unterliegen alle Änderungen im SH-Tarif dem TaKoV (Tarifanwendungs- und Kooperationsvereinbarung). Dieser regelt unter anderem folgendes:

§ 2 Geltungsbereich, Tarifanwendung und -entwicklung

1. Eigene neue Tarifangebote von Verkehrsunternehmen sind zulässig, soweit die Fahrtstrecke über den vorbezeichneten Geltungsbereich hinausreicht.
2. Tarifangebote sind auch zulässig, wenn der SH-Tarif kein vergleichbares Tarifangebot vorhält, der SH-Tarif und der HVV-Tarif nicht unterlaufen werden, ihre einheitliche Anwendbarkeit nicht in Frage gestellt wird und die nachweislich betroffenen Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger diesen zustimmen.

Es wird von einzelnen BürgerInnen und Interessensvertretungen immer wieder die Frage nach einem Einheitstarif (z.B. für das Lübecker Stadtgebiet) gestellt, da die heutige Aufteilung der Tarifzonen teilweise als ungerecht empfunden wird. Da die Verkehrsnachfrage im Wesentlichen radial auf die Lübecker Innenstadt ausgerichtet ist, wurden damals für die Einteilung der Tarifzonenstruktur konzentrische Vollkreisringe gewählt, die später weiter unterteilt wurden. Die Zonengrenzen orientieren sich an den örtlichen Gegebenheiten und natürlichen Grenzen, so dass die Tarifgrenzen für den Fahrgast nachvollziehbar sein sollen.

Grundsätzlich besteht bei einer Einteilung in Tarifzonen immer die Gefahr, dass sich die Fahrgäste, die direkt an einer Tarifzonengrenze wohnen, benachteiligt fühlen.
Beispiele, die an SL und LVG herangetragen wurden:
Eine Fahrt vom Moislinger Baum zum Verwaltungszentrum Mühlentor (17 Haltestellen in der Tarifzone 6000) findet in der Preisstufe 2 statt. Für eine Fahrt von der benachbarten Haltestelle August-Bebel-Straße zum Verwaltungszentrum (8 Haltestellen in den Tarifzonen 6004 und 6000) findet die Preisstufe 3 Anwendung. Ein Fahrgast aus Sereetz zahlt zum Kohlmarkt (31 Haltestellen in 3 Tarifzonen) den gleichen Fahrpreis wie ein Fahrgast aus Schlutup (16 Haltestellen in 2 Tarifzonen).
Der Vergleich ist nicht ganz klar formuliert. Denn die Kernzone 6000 entspricht der Preisstufe 2. Schlutup grenzt direkt an die Kernzone 6000. Die Preisermittlung im SH-Tarif erfolgt nicht durch abzählen der Zonen. Außerdem ist in der Region Lübeck der Preis bei Preisstufe 3 gedeckelt.

SL und LVG haben dieses Thema, soweit dies ohne weitere Untersuchungen durch externe Berater möglich war, beleuchtet.

<u>Fragestellung:</u>

Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätte ein Einheitstarif in Lübeck, in dem der Busfahrpreis innerhalb des Stadtgebietes nicht mehr nach Tarifzonen aufgeteilt ist?

Prämissen:

- Es wird für die Berechnung davon ausgegangen, dass mit Stadtgebiet die gesamte Region Lübeck gemeint ist, zu der auch Bad Schwartau, Stockelsdorf usw. zählen.
- Aktuell ist das Lübecker Stadtgebiet in Tarifzonen aufgeteilt. Je nach gewählter Busverbindung und Zonenübergang werden hierfür Fahrpreise in den Preisstufen 1-3 verkauft. Für den Einheitstarif wird angenommen, dass im gesamten Stadtgebiet zukünftig ausschließlich die Preisstufe 2 Gültigkeit hat.
- Es werden keine Nachfrageveränderungen (Elastizitäten) berücksichtigt.

Ergebnis:
Unter den oben getroffenen Prämissen würde ein Einheitstarif in der Region Lübeck zu einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen in Höhe von etwa 2,3 Mio. € netto jährlich führen. Darüber hinaus würden sich auch die Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten um weitere 0,3 Mio. € netto reduzieren.
Die Ergebnisbelastung für den SL-Teilkonzern läge somit in Summe bei etwa 2,6 Mio. € netto, die jährlich auszugleichen wären.

Sofern die Umlandgemeinden wie Ostholstein, Herzogtum Lauenburg usw. von den Regelungen des Einheitstarifes ausgenommen werden würde die wirtschaftliche Belastung anhand der Schlüsselung für die geleisteten Fahrplankilometer etwa 2,2 Mio. € netto betragen.

Darüber hinaus würden andere Verkehrsunternehmen Ansprüche an den SL-Teilkonzern geltend machen, da auch sie über den Einnahmeaufteilungsvertrag innerhalb des SH-Tarifs weniger Fahrgeldeinnahmen vom Kunden erhalten würden als bisher. Diese Mindereinnahmen, die sich nicht eindeutig beziffern lassen, würden gegenüber dem SL-Teilkonzern als Forderung geltend gemacht werden und müssten durch die Hansestadt Lübeck dauerhaft ausgeglichen werden.

Es besteht zusätzlich die Gefahr der Tarifunterlaufung im SH-Tarif, sollte es einen Einheitstarif z. B. auf Basis der heutigen Preisstufe 2 geben. Das bedeutet, dass eine Stückelung (separates Kaufen der Karte für Lübeck und dann den restlichen Fahrweg) günstiger sein könnte, als die Gesamtstrecke heute. Diese Tarifunterlaufungen gab es in der Vergangenheit auf der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck beim Übergang zwischen SH-Tarif und HVV-Tarif. Es wurde gemeinsam durch die zuständigen Aufgabenträger, mit dem HVV und der NSH beschlossen, diese Unterlaufungen zu verhindern und zukünftig zu vermeiden. Es wurde im TaKoV vereinbart, dass diese nicht zulässig sind.

Sollte eine genaue Untersuchung gewünscht sein, ist eine Vollerhebung in der Region Lübeck notwendig, wie sie zuletzt für die Liniennetzoptimierung in den Jahren 2008 - 2009 erstellt wurde. Es müssen die Quelle-Zielbeziehungen der Fahrgäste zu unterschiedlichen Tageszeiten in den verschiedenen Jahreszeiten erfragt werden.

Eine solche Erhebung dauert inkl. Auswertung ca. 1,5 Jahre. Für den gesamten Prozess der Ausschreibung ist weiterhin ein Vorlauf von ca. einem halben Jahr nach Beschluss notwendig. Die Kosten belaufen sich schätzungsweise auf 600.000 €

Sollte die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Bürgermeister beauftragen, dass SL und LVG eine Änderung der Zoneneinteilung in der Region Lübeck bei der NSH

beantragen sollen, ist eine Zustimmung aller Gesellschafter notwendig. Sollten sich hierdurch die Einnahmen verringern und Ausgleichszahlungen an andere Verkehrsunternehmen notwendig werden, sind diese durch die Hansestadt Lübeck zu tragen.

Geschäftsführer

STADTVERKEHR LÜBECK

Der Fachbereich 5 Planen und Bauen hat die SL um Stellungnahme zu den Bürgerschaftsbeschlüssen vom 22. Februar 2018 unter dem Stichwort „Gerechter ÖPNV-Tarif für Lübeck" gebeten.
Hierbei geht es insbesondere um die Beantwortung folgender Fragestellungen:

1. Beitritt der Stadt Lübeck zum HVV
2. Ausweitung der Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) auf das gesamte Stadtgebiet
3. Ausweitung der Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) auf weitere Stadtteile
4. selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen
5. Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV
6. Bereitschaft der Umlandgemeinden an einer Finanzierungsbeteiligung

1. Grundsätzliche Einschätzung

Alle oben genannten Maßnahmen führen zunächst in direkter Konsequenz zu Einnahmeminderungen. Für ein Unternehmen, dessen Leistungsfähigkeit auch an der Wirtschaftlichkeit gemessen wird, ist dies nur tragbar, wenn ein Ausgleich der entgangenen Einnahmen und der zusätzlichen Aufwendungen erfolgt. Sinkende Einnahmen und steigernde Aufwendungen können in dieser Größenordnung nicht durch den SL-TK aufgefangen werden. Neben den reinen Einnahmerückgängen wird es bei einer Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen auch zu einer erheblichen Reduzierung der Ausgleichzahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten kommen. Die Ausgleichszahlungen werden anhand des Schwerbehindertenquotienten auf Basis der tatsächlich erzielten Einnahmen ermittelt. Eine Absenkung der Fahrgeldeinnahmen führt also direkt auch zu einer Absenkung der Ausgleichzahlungen. Auch diese Einnahmenausfälle müssten kompensiert werden. Des Weiteren ist die Prüfung der steuerlichen Auswirkung erforderlich. Eine selektive Entgeltbefreiung gibt es bereits heute an der Fähre. Priwallbewohner mit gemeldetem Erstwohnsitz dürfen die Fähre als Person und mit dem Fahrrad entgeltfrei nutzen. Die SL zahlt für die entgangenen Einnahmen die entgangene Umsatzsteuer an das Finanzamt. Es entfallen also nicht nur Umsatzerlöse, es entstehen sogar zusätzlichen Mehraufwendungen. In der SWLH fallen überdies kalkulatorische gewinnabhängige Steuern an. Ebenso muss berücksichtigt werden, dass Tarifanpassungen im SH-Verbund abzustimmen sind. Darüber hinaus führen Vergünstigungen u.U. zu Zahlungsansprüchen durch andere Verkehrsunternehmen. Überdies müssen Kontrollsysteme und Nachweise für die Berechtigung einer Vergünstigung oder Entgeltbefreiung erbracht werden. Dies erfordert einen höheren administrativen Aufwand. Sofern es weiterhin zahlende Fahrgäste gibt, müssen auch alle Vertriebskanäle weiter aufrechterhalten werden.
Im Folgenden werden die Stellungnahmen zu den oben genannten Fragen ausgeführt. Die Berechnungen erfolgen hierbei stets nur auf dem jetzigen Nachfrageniveau unter Berücksichtigung der jeweils genannten Prämissen. Für eine seriöse und belastbare Prognose der jeweiligen Auswirkungen sind neben der Klärung von juristischen Fragestellungen auch umfangreiche Befragungen und Gutachten notwendig.

1.1. Ausweitung der Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) auf weitere Stadtteile

Eine Ausweitung der Tarifzone 6000 auf weitere Stadtteile würde sicherlich von den betroffenen Anwohnern begrüßt werden. Eine selektive Ausweitung auf bestimmte Stadtteile wird jedoch immer auch von eben den Stadtteilen als ungerecht empfunden, die nicht begünstigt werden. Je nachdem, auf welche Stadtteile die Tarifzone 6000 ausgeweitet wird, fallen Mindereinnahmen in unterschiedlicher Größenordnung an. Diese wären inklusive Schwerbehindertenerstattung und möglicher Steuerbelastungen entsprechend auszugleichen. Darüber hinaus ist auch in diesem Fall unter Umständen eine Kapazitätsausweitung notwendig, wenn die Nachfrage aufgrund der Preisreduzierung überproportional ansteigen würde.
Im Übrigen wird auch hier auf die Stellungnahme aus der Aufsichtsratssitzung 01/2018 TOP 3.5 verwiesen.

1.2. Selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen

Bereits heute sind bestimmte Fahrscheinarten in Bezug auf einen Einzelfahrschein für Erwachsene stark rabattiert. So erhalten Jugendliche in der Preisstufe 3 im ABO bei einer angenommenen Nutzungshäufigkeit von 60 Fahrten eine 73%-ige Rabattierung.

Preisstufe 3	01.08.2017	Einzelfahrscheine	Mehrfahrtenkarte	Wochenkarte	Monatskarte	ABO
Erwachsene	Preis	3,20 €	11,40 €	26,30 €	76,20 €	63,50 €
	Fahrtenanteil	1	4	12	60	60
	Rabattierung	0%	-11%	-32%	-60%	-67%
Jugendliche	Preis	1,90 €	6,80 €	20,50 €	59,20 €	52,12 €
	Fahrtenanteil	1	4	12	60	60
	Rabattierung	-41%	-47%	-47%	-69%	-73%

Das Semesterticket berechtigt Studenten zu einem Preis von 53,60 € für insgesamt sechs Monate zur Nutzung des ÖPNV-Angebots im Lübeck. Die Rabattierung auf einen Einzelfahrschein für einen Erwachsenen beträgt somit bei vollständiger Nutzung bereits heute 95%. Die Besonderheit hierbei ist allerdings, dass es sich um eine Art Umlagefinanzierung handelt, da sich alle Studenten unabhängig von der Nutzung an der Finanzierung beteiligen.
Eine entgeltfreie Beförderung von Lübecker Studenten würde zu einem Einnahmeausfall in Höhe von 940 T€ führen. Darüber hinaus entfallen für die entgangenen Einnahmen Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten in Höhe von 100 T€.
Eine entgeltfreie Beförderung von Jugendlichen und Schülern innerhalb der Region Lübeck würde auf Basis der heutigen Nutzung zu einem Einnahmeausfall in Höhe von 5.500 T€ führen. Darüber hinaus entfallen für die entgangenen Einnahmen Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten in Höhe von 600 T€. In beiden Fällen müssten steuerliche Aspekte berücksichtigt werden, da grundsätzlich weiterhin Steuerzahlungen durch SL und den SWLH-Konzern zu leisten wären.
Neben den entgangenen Einnahmen sind jedoch auch zusätzliche administrative Aufwendungen notwendig. Zur Sicherstellung einer Kontrollmöglichkeit und zur Vermeidung von Missbrauch müssten die Berechtigten einer entgeltfreien Beförderung einen Berechtigungsnachweis erbringen und diesen auf Fahrten bei sich führen. Wie dieser

Berechtigungsnachweis dann in der Praxis erfolgen kann, hängt auch von der berechtigten Personengruppe ab (z.B. Studentenausweis, Personalausweis, Schülerausweis). Darüber hinaus ist es für planerische Entscheidungen notwendig, dass die Nutzungsdaten dieser Personengruppen ebenfalls ermittelt werden, um so die Auslastung und bevorzugte Relationen (Einstieg-Ausstieg) zu ermitteln. Erst dann können fundierte Kapazitätsanpassungen, Taktveränderungen und Linienverlaufsanpassungen vorgenommen werden. Die entgangenen Einnahmen müssen quantifizierbar sein, um den Ausgleichsanspruch geltend machen zu können. Letztendlich ist auch immer eine Einbindung in den SH-Tarif notwendig. Es ist davon auszugehen, dass zusätzlich Ausgleichsansprüche von anderen Verkehrsunternehmen gegenüber der SL und der LVG geltend gemacht werden, die ebenfalls Leistungen innerhalb der Region Lübeck erbringen.
Letztlich führt eine Entgeltbefreiung zu sinkenden Einnahmen und zu steigenden Aufwendungen. Diese müssen ausgeglichen werden, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten. Konkrete Zahlen können hierbei auf Basis des Status Quo erst genannt werden, wenn die betroffenen Personengruppen identifiziert und konkret benannt sind. In wie weit sich das Nutzerverhalten und damit auch die Ausgleichsansprüche sowie notwendige Kapazitätsanpassungen verändern, kann nur durch ein Gutachten und durch Befragungen seriös prognostiziert werden.

1.3. Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV

Für die Stellungnahme zur Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV müssen diverse Detailfragen erörtert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Wie erfolgt die Einbindung in den SH-Tarif bzw. in den HVV?
- Müssen Ausgleichszahlungen an andere Unternehmen erfolgen?
- Es muss eine Abgrenzung von Nutzergruppen erfolgen. Sind nur Lübecker Bürger berechtigt? Wie werden die Umlandgemeinden, insbesondere Ostholstein (Bad Schwartau, Stockelsdorf) und Herzogtum Lauenburg eingebunden? Zahlen Touristen weiterhin ein Fahrgeld?
- Wer genau zahlt die Umlage? Gibt es Altersgrenzen? Soll es Rabattierungen für Jugendliche und Senioren geben? Werden bestimmte Bevölkerungsgruppen, z.B. Arbeitslose, befreit?
- Wie wird die Berechtigung zur Nutzung nachgewiesen und kontrolliert?
- Bewertung steuerlicher Aspekte analog zur entgeltfreien Beförderung von Privalldauerbewohnern.
- Wie erfolgt die Dynamisierung der „Bürgerumlage“?
- Rechtliche Fragestellungen hinsichtlich Direktvergabe müssen geklärt werden.
- Wie verändern sich Nachfrage und Fahrgastströme. Sind Angebotsanpassungen erforderlich?

Für eine erste, grobe Einschätzung auf Basis der heutigen Fahrgastzahlen wird von folgenden Prämissen ausgegangen:

- Die Bürgerumlage betrifft alle Bürger der Hansestadt Lübeck, es handelt sich quasi um eine Zwangsumlage. Touristen und Umlandgemeinden zahlen weiterhin den SH-Tarif. Somit muss die gesamte Vertriebsinfrastruktur aufrecht erhalten bleiben.
- Es werden alle Personen durch die SL und die LVG entgeltfrei mit den Bussen und den Priwallfähren des SL-Teilkonzerns befördert. Die Beförderung von Fahrzeugen auf den Priwallfähren ist weiterhin entgeltpflichtig.
- Es werden keine Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte und keine Kommunalisierungsmittel an den SL-Teilkonzern ausgezahlt. Sonstige Einnahmen bleiben erhalten (Werbeeinnahmen, Mieterträge, Mineralölsteuer, etc.).
- Die Umlage erfolgt netto exklusive Umsatzsteuer. Rentner und Schüler bzw. Auszubildende erhalten eine 50%-ige Rabattierung auf die Umlage. Kinder bis einschließlich 5 Jahren werden nach wie vor entgeltfrei befördert.
- Für die Berechnung wird davon ausgegangen, dass der bestehende Fahrplan beibehalten wird und die vorhandenen Kapazitäten ausreichen.

Die folgenden Berechnungen basieren auf den genannten Prämissen, sind stark vereinfacht und sollen einen ersten groben Überblick geben. Basis bildet der BP 2018 - 2022. Für eine seriöse Berechnung müssen diverse Detailfragen und juristische Prüfungen genauer erörtert werden.
Die Bevölkerungsstruktur in der Hansestadt Lübeck stellt sich folgendermaßen dar:

Einwohner in Tsd.	2016	Rabattierung
Rentner 65 Jahre und älter	50	50%
Erwachsene 18 - 64 Jahre	136	0%
Schüler / Azubis 6 - 17 Jahre	23	50%
Kinder 0 - 5 Jahre	11	100%
Gesamt	220	

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2016

Variante 1: Vollkostendeckung. Über die Bürgerumlage werden die jährlichen Fahrgeldeinnahmen und das Defizit abgedeckt.

Altersgruppe	Jahresbeitrag	Monatlicher Beitrag
Rentner 65 Jahre und älter	149 €	12 €
Erwachsene 18 - 64 Jahre	298 €	25 €
Schüler / Azubis 6 - 17 Jahre	149 €	12 €
Kinder 0 - 5 Jahre	0 €	14 €

Variante 2: Defizitausgleich erfolgt weiterhin durch HL. Über die Bürgerumlage werden die jährlichen Fahrgeldeinnahmen abgedeckt.

Altersgruppe	Jahresbeitrag	Monatlicher Beitrag
Rentner 65 Jahre und älter	110 €	9 €
Erwachsene 18 - 64 Jahre	220 €	18 €
Schüler / Azubis 6 - 17 Jahre	110 €	9 €
Kinder 0 - 5 Jahre	0 €	0 €

Ziel des heutigen Leistungsangebotes ist eine möglichst hohe Auslastung und somit Wirtschaftlichkeit der Linien. Hierdurch sind die Kapazitäten zu den Spitzlastzeiten bereits gut ausgelastet. Bei einer entgeltfreien Beförderung wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage stark erhöhen wird, so dass insbesondere zu den Spitzlastzeiten auch eine Angebotsausweitung erfolgen muss. In welchem Maße Nachfragesteigerungen zu erwarten sind ist jedoch ungewiss. Erfahrungen in anderen vergleichbaren Projekten zeigen sehr unterschiedliche Nachfragereaktionen. Bei einer Angebotsausweitung müssen zusätzliche Fahrzeuge beschafft und Fahrdienstmitarbeiter eingestellt werden. Auch die Kapazitäten der Werkstatt müssten entsprechend angepasst werden. Die Idee eines umlagefinanzierten ÖPNV ist hierbei nicht neu. Die Erfahrungen sind sehr unterschiedlich:

Entgeltfreier ÖPNV in Hasselt (Belgien)
Im Jahr 1997 wurde ein umlagefinanzierter Busverkehr für Hasselt und die nähere Umgebung eingerichtet. Dadurch stieg die Zahl der Fahrgäste von täglich durchschnittlich 1.000 (1996) auf 12.600 (2006). Im Jahr 2013 wurde das Projekt teilweise beendet, da die stark gestiegenen Betriebskosten nicht mehr nur durch Umlagen finanziert werden konnten.

Entgeltfreier ÖPNV in Tallin (Estland)
Seit Anfang 2013 ist für gemeldete Einwohner die Benutzung von Bussen und Bahnen im Rahmen des ÖPNV kostenlos. Touristen müssen weiterhin zahlen. In der Folge haben sich viele Bewohner aus dem Umland, die bisher z. B. als Studenten ihren Zweitwohnsitz in der Stadt hatten, in Tallin mit Erstwohnsitz gemeldet. Dies erhöhte deutlich die einwohnerbezogenen staatlichen Zuweisungen aus Steuermitteln. So konnte der kostenlose öffentliche Nahverkehr für die Bürger der Stadt finanziert werden. Die Fahrgastzahlen sind bisher jedoch nur moderat gestiegen, gleichzeitig wurde das Angebot jedoch deutlich ausgeweitet.

Als Fazit lässt sich feststellen, dass ein umlagefinanzierter ÖPNV gut abgewogen werden muss. Vorteile bieten sich dadurch, dass Mobilität auch für Menschen mit geringem Einkommen erschwinglich bleibt. Das für den Konsum verfügbare Einkommen steigt insbesondere bei Geringverdienern. Das fördert die Wirtschaft und vermehrt die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt (und nicht nur beim ÖPNV). Mit flankierenden Maßnah-

men kann auch der MIV reduziert werden. Positiv ist, dass der ÖPNV nicht nur durch die direkten Nutzer finanziert wird, sondern auch durch indirekte Nutzer (z.B. MIV).

Auf der anderen Seite bestehen auch Risiken. Es besteht die Gefahr, dass der Zuwachs an Fahrgästen vom Fuß- und Radverkehr rekrutiert wird. Hierdurch besteht sogar die Möglichkeit, dass unnötiger Mehrverkehr erzeugt wird. Das kann insbesondere zur Rush Hour die Engpässe in den Fahrzeugen vergrößern, da ein Fahrgastzuwachs vermutlich überwiegend in die Stoßzeiten fallen wird, in denen sowieso viele Menschen zur Arbeit und Ausbildung müssen. Aus diesem Grund muss in jedem Fall überdurchschnittlich in Infrastruktur und Fahrzeuge investiert und mehr Fahrdienst- und Werkstattmitarbeiter eingestellt werden.

1.4. Bereitschaft der Umlandgemeinden an einer Finanzierungsbeteiligung

In wie weit es eine Bereitschaft der Umlandgemeinden gibt, sich an der Finanzierung von oben aufgeführten Maßnahmen zu beteiligen, kann durch SL nicht beantwortet werden. Es wird empfohlen, dass diese Fragestellung unter Nennung der konkreten Vorhaben direkt durch die Aufgabenträger diskutiert und abgestimmt wird.

Anlage 7

Drochner, Doris

Von: krause@ihk-luebeck.de
Gesendet: Mittwoch, 8. August 2018 12:53
An: Drochner, Doris
Betreff: Stgn. IHK zum möglichen Beitritt der HL zum Tarifverbund des HVV

Guten Tag Frau Drochner,
beigefügt ist unsere Stellungnahme zum möglichen Beitritt der Hansestadt Lübeck zum Tarifgebiet des HVV.

Aus jetziger Sicht steht die IHK zu Lübeck einem möglichen Beitritt der Hansestadt Lübeck zum Tarifgebiet des HVV kritisch gegenüber. Durch einen Beitritt werden zunächst nur die Fahrkartenpreise in der Hansestadt Lübeck wegen des vorhandenen günstigeren Tarifgefüges innerhalb der HVV herabgesetzt werden müssen. Es ist daher ein höherer Zuschussbedarf durch Mindererlöse zu erwarten, der von der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein zu tragen sein wird, ohne das damit bereits Angebotsverbesserungen verbunden sind. Dazu ist das Land Schleswig-Holstein offensichtlich nicht bereit. Auch der HVV selbst zeigt nur ein geringes Interesse an der Ausweitung des Verbundgebietes.
Die mit einem Beitritt verbundene Erwartungshaltung bei den Kunden in Bezug auf neue, interessante Mobilitätsangebote wird somit nicht erfüllt. Es wird vielmehr die Gefahr gesehen, dass die Mehrkosten für den HVV-Beitritt letztlich zu Lasten des übrigen, tendenziell unterfinanzierten ÖPNV gehen. Der Beitritt allein bringt somit noch keine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage.

Viele Grüße

Martin Krause
Standortpolitik
Industrie- und Handelskammer zu Lübeck
Fackenburger Allee 2
23554 Lübeck
Tel.: 0451 6006-163
Mobil: 0160 90283767
Fax: 0451 6006-4163
E-Mail: krause@ihk-luebeck.de
www.ihk-schleswig-holstein.de
www.Mein-Unternehmen-Zukunft.de

Hinweis: Der Inhalt dieser E-Mail einschließlich aller Anlagen ist vertraulich und u. U. rechtlich geschützt. Der Inhalt ist ausschließlich an einen bestimmten Empfänger gerichtet. Die Weitergabe, Offenlegung, Nachahmung, Herstellung von Kopien oder der sonstige Gebrauch durch Nichtadressaten oder durch den Adressaten außerhalb des konkreten Übersendungszwecks ist nicht erlaubt. Falls Sie diese E-Mail fälschlicherweise erhalten haben, unterrichten Sie bitte den Absender umgehend durch eine Antwort-E-Mail und löschen diese Nachricht einschließlich etwaiger Anlagen aus Ihrem System. Vielen Dank für Ihre Kooperation.
Unsere Datenschutzhinweise finden Sie unter: www.ihk-sh.de/datenschutz-luebeck

BSL
Transportation Consultants

Anlage 8

Erstellt für:

NAH.SH Nahverkehrsverbund
Schleswig-Holstein GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

www.nah.sh

Ansprechpartner:
Petra Coordes
+49 (0) 431-66019-13 | petra.coordes@nah.sh

Jörg Ludolph
+49 (0) 431-66019-47 | joerg.ludolph@nah.sh

Erstellt durch:

BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG
Brodschrangen 3-5
20457 Hamburg

+49 40 22 63 67 000
www.bsl-transportation.com

Ansprechpartner:
Johann von Aweyden |
j.vonaweyden@bsl-transporatation.com

Weitere Mitglieder des Projektteams:
Mathias Lahrmann
Max Kubisch

BSL
Transportation Consultants

Kurz-Bericht zum »Gutachten Nordtarif«

Gründung »Norddeutsche Tarifallianz«

Hintergrund – Handlungsbedarf – Strategie-Entwicklung – Umsetzungsplanung

Hamburg, **13.07.2018**

1. Was sind die Hintergründe und Ziele des Gutachtens?

Ausgangslage

In den letzten Jahren wurde aus Fahrgastsicht trotz landesweit gültiger und durchlässiger Tarife in Schleswig-Holstein und Niedersachsen bis nach Hamburg immer wieder eine unterschiedliche Preispolitik zwischen HVV-Tarif, Niedersachsen-Tarif und Schleswig-Holstein-Tarif moniert. Die teilweise stark wahrnehmbaren Preisunterschiede führten zu Forderungen nach der Ausweitung des Hamburger Verkehrsverbundes auf weitere Landkreise im Norden und Süden. Dies wurde im Kern meist mit Verweis auf den bei einer Tarifsenkung entstehenden zusätzlichen öffentlichen Finanzierungsbedarf und fehlender fachlicher Gründe abgelehnt.

Nachhaltige Lösungen, die den Interessen aller Akteure entsprechen und gleichzeitig den Erfolg am Fahrgastmarkt sicherstellen, konnten in den letzten Jahren trotz intensiver Bemühungen aller beteiligten Organisationen nicht umgesetzt werden.

Ziele

Ziel des Gutachtens ist daher die Erarbeitung einer Strategie, wie der Erfolg am Fahrgastmarkt (Nachfrage- und/oder Erlösseitig) im weiteren Raum um die Großstadt Hamburg herum gesteigert werden kann und welche Implikationen sich hieraus für die Gestaltung des Marketing-Mix als auch der Organisation ergeben.

Vorgehensweise

Das Gutachten untersucht dabei zunächst die Ausgangslage am Fahrgastmarkt und die Interessen der einzelnen Akteure, um hieraus den Handlungsbedarf abzuleiten. Im nächsten Schritt wurden anhand der Interessen mögliche Handlungsszenarien erarbeitet und schließlich ein Zielszenario weiter beschrieben. Dieses Vorgehen wurde durch einen Entscheiderkreis aus den Ländern bzw. Aufgabenträgergesellschaften Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen begleitet. Die nachfolgenden Aussagen geben einen Überblick über vorhandene Handlungsbedarfe. Sie sind jedoch nicht alle gleichermaßen für die Verhältnisse Hamburg zu Schleswig-Holstein bzw. Hamburg zu Niedersachsen relevant.

2. Welcher Handlungsbedarf besteht im Norddeutschen Fahrgastmarkt?

Handlungsbedarf in Bezug auf den Marketing-Mix

Aus Fahrgastsicht bestehen im norddeutschen ÖPNV Brüche. Diese führen dazu, dass trotz Verbund- und/oder landesübergreifender Fahrten- und Tarifangebote Grenzen wahrgenommen werden. Dies sind insbesondere:

- Der HVV-Tarif wird subjektiv als günstiger wahrgenommen.
  - Objektiv ist dies vorwiegend im Bereich der HVV-Profi-Card der Fall.

- In den meisten anderen vergleichbaren und mit relevanter Nachfrage ausgestatteten Tarifprodukten existiert ein durchaus vergleichbares Preisniveau, auch wenn es punktuell zu Unterschieden kommt.

- Für nahezu alle relevanten Verbindungen existiert ein durchgehender Tarif für Bus- und Bahn. Nur in Niedersachsen existiert außerhalb der Verbundräume (noch) kein durchgehender Tarif für Bus und Bahn.
- Jede Tariforganisation unterhält mindestens eine, manchmal auch mehrere, Online- und Abo-Kundenschnittstellen. Die Vermarktung der Tarifprodukte des anderen Tarifes erfolgt nicht oder nur eingeschränkt.
- Der öffentliche Verkehr wird im norddeutschen Tarifraum unter zahlreichen Marken und unter mehreren unterschiedlichen Standards kommuniziert. Die Marken folgen dabei weitgehend territorialen Aspekten, wodurch eine unterschiedliche Wahrnehmung, besonders an den Tarifgrenzen noch verstärkt wird.

Handlungsbedarf im Bereich Organisation

Für einen Großteil der Fahrtbeziehungen im norddeutschen Verkehrsraum existieren geteilte Zuständigkeiten zwischen den Tariforganisationen und den für die Bestellung und Finanzierung des Verkehrs zuständigen Organisationen. Für die meisten übergreifenden Fahrtbeziehungen von und nach Hamburg sind mindestens zwei Besteller und auch zwei Tariforganisationen gleichzeitig zuständig.

- Die zahlreichen an den Tarifgrenzen bestehenden Handlungsbedarfe müssen zwischen den betreffenden Tarif- und Bestellerorganisationen gelöst werden.
- Die jeweiligen Tariforganisationen haben heute an vielen Stellen primär ihre eigenen tariflichen Zuständigkeitsbereiche im Blick. Die jeweiligen Verbundgebiete grenzen sich dadurch erkennbar voneinander ab. Es existiert keine fest vereinbarten Strukturen, Projekte, Fragestellung oder Herausforderungen grundsätzlich gemeinsam anzugehen. Daher gibt es nur punktuell abgestimmte Vorgehensweisen und teilweise redundante Entwicklungen (z.B. e-Ticket, Datendrehscheiben...). Die Bestellerorganisationen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein müssen die zum Teil sehr unterschiedlichen Vorgaben und Ideen zu Tarif und Vertrieb in ihren Planungen berücksichtigen.
- Die Mitentscheidungsrechte der für die Finanzierung zuständigen Stellen sind in den jeweiligen Tariforganisationen nur schwach ausgeprägt:

  - In Hamburg, Schleswig-Holstein und Nordost-Niedersachsen haben die politischen und verkehrlichen Entscheidungsträger nur bedingt Einfluss auf die Gestaltung der jeweils anderen Verbund- bzw. Landestarife, auf ihrem Gebiet, obwohl sie für die Finanzierung und Durchführung des Verkehrs in diesem Gebiet zuständig sind. Die Einflussnahme ist hier wie in Verkehrsverbünden üblich an Stimmanteile gekoppelt, die sich aus Anteilen am jeweiligen Tarif herleiten.
    Dies führt dazu, dass z. B. das Land Schleswig-Holstein nur einen geringen Einfluss auf die Tarifentwicklung im HVV nehmen kann, obwohl knapp 40% aller Personenfahrten im Schienenpersonennahverkehr des Landes Schleswig-Holstein **innerhalb** des HVV-Tarifgebiets und damit mit Fahrscheinen des HVV-Tarifs erfolgen. Hinzu kommt eine Vielzahl an Personenfahrten, die das HVV-Tarifgebiet **durchqueren**. Es ist anzunehmen, dass ein Teil der Fahrgäste auch hier für Teilabschnitte HVV-Fahrscheine lösen.

Die Erlöse die aus diesen Fahrten im HVV-Tarif insgesamt ge! neriert werden, stellen jedoch nur 5 % der Gesamterlöse im HVV dar.

- Umgekehrt hat das Bundesland Hamburg bzw. der HVV als Regieorganisation keine unmittelbaren Mitspracherechte bei der Gestaltung des SH- bzw. Niedersachsentarifes, obwohl beide Tarife auch in Hamburg gelten. Um dies zwischen Hamburg und LNVG zu berücksichtigen, wird auf Ebene der Verwaltungsvereinbarung zwischen beiden Bestellerorganisationen bereits seit Jahren Absprachen zum Umgang mit dieser Situation getroffen.

3. Welche Handlungsoptionen stehen zur Verfügung und welche sollte weiterverfolgt werden?

Wie wurden die Optionen ermittelt?

Im Rahmen des Gutachtens wurden relevante Akteure am norddeutschen Fahrgastmarkt zu ihren Vorstellungen zur Gestaltung des Fahrgastmarktes befragt. Folgende Akteure wurden einbezogen:

- Aufgabenträger für SPNV und ÖPNV (Länder, Regieorganisationen, Landkreise)
- Vertreter von Verkehrsunternehmen (Bus und Bahn)
- Vertreter von Fahrgastverbänden

Das sich hieraus ergebene heterogene Interessenbild wurde in vier Handlungsszenarien zusammengefasst, mit dem Status quo als fünftem Szenario verglichen und mit dem Entscheiderkreis mit dem Ziel eines gemeinsamen Verständnisses diskutiert. Die unterschiedlichen Szenarien sind in der folgenden Abbildung in Eckpunkten skizziert:

Abbildung 1: Überblick über die entwickelten Szenarien

Szenarien-Bewertung

Die fünf Szenarien wurden dann anhand des möglichen Harmonisierungs- und Konsenspotenzials bewertet (Abbildung 2). Hiernach sollte das Tarifallianz-Szenario als Vorzugszenario weiterverfolgt werden. Das Vorzugsszenario wurde durch den Entscheiderkreis bestätigt und zur weiteren Bearbeitung vorgesehen.

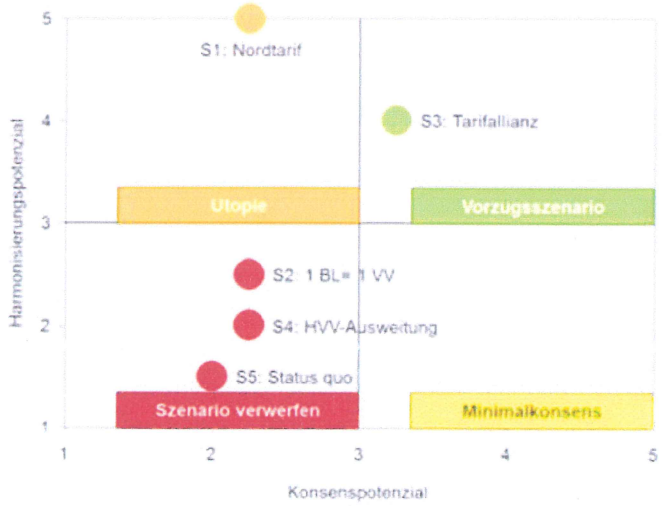


Abbildung 2: Ergebnis der Szenarien-Bewertung

4. Wie kann eine Tarifallianz umgesetzt werden?

Ziele

Die Tarifallianz sollte sich selbst an folgenden Zielen orientieren:

- **Tarif:** Die einzelnen aneinander angrenzenden bzw. sich überlappenden Tarife greifen an den Tarifgrenzen harmonisch in Bezug auf Preisniveau, Sorten und Nutzungsbestimmungen ineinander.
- **Vertrieb:** Angleichung der Vertriebsstrukturen und gemeinsame Weiterentwicklung von vertrieblichen Innovationen. Nutzung von Synergien in Bezug auf zentrale Vertriebsaufgaben.
- **Kommunikation:** Der Fahrgast soll eine abgestimmte und möglichst einheitliche (Marken)kommunikation vorfinden. Dort, wo erforderlich wird gemeinsam kommuniziert (Wiedererkennungswert).
- **Organisation:** Schaffung eines institutionalisierten und verbindlichen Abstimmungsweges über gemeinsame Ideen und Ziele zur Gestaltung des Verkehrsraumes.

Diesen Eckpunkten folgend müssen auf der organisatorischen, tariflichen, vertrieblichen und kommunikativen Ebene schnell erste Maßnahmen umgesetzt werden. Dabei beobachten die Akteure die bundesweiten Entwicklungen (z. B. Delfi, Mobility Insight, Deutschlandtarif) und beteiligen sich an den Diskussionen.

Tarifliche Ebene

Tariflich müssen folgende Aspekte vordringlich angegangen werden:

- Maßnahmenpaket Pendlertarife:
  - Angleichung der Preise der derzeit bestehenden Jobtickets in Hamburg und Schleswig-Holstein
  - Harmonisierung der Jobtickets unter gemeinsamer Marke und gemeinsamen Vertrieb.
  - Prüfung gemeinsamer Tarifprodukte
- Gemeinsamer elektronischer Tarif und Vertrieb (CIBO)
- Maßnahmenpaket Tarifentwicklung:
  - Einführung preisgünstig wahrgenommener Produkte mit Signalpreisen in den Ländertarifen SH/ NDS
  - Talzeit- und Tageskarten

Vertrieb und Kommunikation

Im Bereich Vertrieb und Kommunikation müssen folgende Maßnahmen vordringlich bearbeitet werden:

- Angleichung der Vertriebsstrukturen und gemeinsame Weiterentwicklung von vertrieblichen Innovationen.
- Nutzung von Synergien in Bezug auf zentrale Vertriebsaufgaben.
- Entwicklung eines Konzeptes für die (Marken)kommunikation im gesamten Verkehrsraum
- Abgestimmte Kampagnenführung über Tarifraumgrenzen hinweg.

Organisatorische Ebene

Konkret bedeutet das auf der strategischen und **organisatorischen Ebene**:

- Organisationsentwicklung auf Ebene der Bundesländer:
  - Schleswig-Holstein: Stärkere Wahrnehmung der Erlösverantwortung und Tarifentwicklung durch die Aufgabenträger. Dies ist eine Grundlage, um die Schritte zur Umsetzung der Tarifallianz möglich sind.
- Strategie-Entwicklung auf der übergreifenden Ebene:
  - Ziel 1: Entwicklung des gemeinsamen Verkehrsraumes über Ländergrenzen hinweg,
  - Ziel 2 : Entwicklung einer gemeinsamen Strategie für die norddeutsche Tarifallianz
  - Entwicklung der organisatorischen Struktur und der Abstimmungs- und Entscheidungswege (u. a. Gründung eines gemeinsamen Fachausschusses)
  - Durchführung der Strategie-Entwicklung innerhalb dieses Abstimmungsweges.
  - Darin nicht nur Absichtserklärungen, sondern auch konkrete Maßnahmen in diversen Feldern (u. a. Tarif, Vertrieb, Kommunikation), um die übergeordneten Ziele zu erreichen.
  - Ausformulierung der Strategie und Maßnahmen in einem gemeinsamen Planungsdokument: „Norddeutsche Tarifallianz".

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06318
öffentlich

Lübeck, 17.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Tino Wunderlich (E-Mail: tino.wunderlich@luebeck.de Telefon: 122-1027)

Finanzierungskonzept für die Stelle Geschäftsführer/in der Hanse bei der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht gemäß Anlage 1 zur Finanzierung eines Geschäftsführers/in der Hanse bei der Hansestadt Lübeck wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Sperrvermerk im Stellenplan zur Besetzung der Stelle Hanse-Geschäftsführer/in (00009216) wird aufgehoben.

Verfahren:
Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

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

- [ ] Ja
- [X] Nein

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

- [X] Nein
- [ ] Ja (Anlage 1)

Begründung:
siehe Anlage 1

Anlagen:
1 Bericht Finanzierung Hanse-Geschäftsführer

Bürgermeister Jan Lindenau

Anlage 1 zu VO/2018/06318

Bericht zur Finanzierung der Stelle eines „Geschäftsführers / Geschäftsführerin der Hanse“ bei der Hansestadt Lübeck

Zur Notwendigkeit der Schaffung einer Stelle eines „Geschäftsführers / Geschäftsführerin der Hanse“ bei der Hansestadt Lübeck wurde bereits in einem Bericht (VO/2017/05469) hingewiesen, der der Bürgerschaft am 30.11.2017 zur Beratung vorlag. Der Bericht wurde mit einem Ergänzungsantrag zur Kenntnis genommen. Der Ergänzungsantrag (VO/2017/05581) lautete in der beschlossenen Fassung: *„Der BGM wird beauftragt, mit den Mitgliedsstädten verbindliche Zahlungszusagen zur Finanzierung dieser Maßnahme zu vereinbaren; z. B. durch Gründung eines Finanzierungsfonds o.ä. Die Realisierung der Finanzierung könnte ggf. auch beim / über den HanseVerein e. V. erfolgen. Bis zur Vorlage eines verbindlichen Finanzierungskonzeptes wird die Personalstelle im Stellenplan des Haushaltes mit einem Sperrvermerk versehen. Die Aufhebung des Sperrvermerks wird auf den Hauptausschuss übertragen.“*

Nunmehr liegt ein auf dem Hansetag 2018 in Rostock beschlossenes Konzept zur kostendeckenden Finanzierung der Stelle vor. In der Delegiertenversammlung am 23.06.2018 wurde folgender Beschluss einstimmig gefasst.

„Der Städtebund DIE HANSE wird organisatorisch geleitet durch die Hansestadt Lübeck und wird eine/n Geschäftsführer/in einstellen. Das Anforderungsprofil wird durch die Kommission auf Vorschlag des Präsidiums im Oktober 2018 beschlossen.

Zur Finanzierung von Personal- und Sachkosten wird ein Kostenrahmen von 115.000,00 EUR pro Jahr kalkuliert. Für die Kosten wird ein Umlageschlüssel von 0,0085 EUR pro Einwohner/in je Hansestadt beschlossen. Der Mindestbeitrag pro Stadt beträgt 150,00 EUR, der Höchstbetrag 2.000,00 EUR.

Regionale Hansebündnisse können den Finanzierungsbeitrag gemeinschaftlich übernehmen, wenn in der Summe die Einzelbeiträge der Städte nicht unterschritten werden.“

Bei ca. 19.450.000 Einwohner in den 192 Hansestädten ergibt sich, unter Beachtung der Mindest- und Höchstbeiträge, eine Gesamtdeckungssumme von ca. 124.000,00 €. Vorgesehen sind im Haushalt 2018 Personal- und Sachkosten von 115.000 €. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine auskömmliche Summe zur Finanzierung der Stelle Geschäftsführer/in der Hanse gegeben ist. Das höchste Gremium der Hanse hat dem Finanzierungskonzept einstimmig zugestimmt. Es ist vorgesehen, den Beitrag über die Hanse-Geschäftsstelle über eine jährliche Rechnungsstellung einzuziehen. Damit ist die Voraussetzung aus dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.11.2017 erfüllt, den Sperrvermerk aufzuheben.

Für die Hansestadt Lübeck ergibt sich somit aufgrund der jetzigen Einwohnerzahl von 219.956 (Stand 30.06.2018) ein Beitrag in Höhe von 1869,63€.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06243
öffentlich

Lübeck, 02.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.000 - Fachbereichsleitung

Bearbeitung: Britta Pohlmann (E-Mail: britta.pohlmann@luebeck.de Telefon: 122-2001)

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 82.500,00 € für das Weihnachtswunderland im Jahr 2018

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 82.500,00 € für die Durchführung des Weihnachtswunderlandes im Jahr 2018 wird angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 – Haushalt und Steuerung
Ergebnis: Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein
Begründung: Es handelt sich lediglich um eine Spendenannahme.

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch: § 76 Abs. 4 GO

Finanzielle Auswirkungen:
[ ] Nein
[X] Ja

Begründung:

Auch im Jahr 2018 soll sich Lübeck wieder in die „Weihnachtsstadt des Nordens“ verwandeln.

Das „Weihnachtswunderland“ mit dem Wichtelwald, der Kindereisbahn sowie der Weihnachtslounge auf der Dachterrasse des Hansemuseums soll den jungen Besucherinnen und Besuchern eine winterlich-bunte Erlebnislandschaft bieten, bei dem vor allem die aktiven und kreativen Aspekte, die für eine kindgerechte Entwicklung wichtig sind, in den Mittelpunkt gerückt werden.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:

Leistet ein/e GeberIn in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.

Mit der Spende über 82.500,00 € erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 953.225,00 €. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 82.500,00 € zuständig.

Anlagen:
./.

Senator Sven Schindler

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06073
öffentlich

Lübeck, 09.05.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Siglinde Justin (E-Mail: siglinde.justin@luebeck.de Telefon: 122-4670)

Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung -Barrieren und Handlungsempfehlungen-

Rahmenplan der Hansestadt Lübeck zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2018	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
06.09.2018	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
13.09.2018	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Vorberatung
17.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
18.09.2018	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung -Barrieren und Handlungsempfehlungen- wird als Rahmenplan der Hansestadt Lübeck zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtkonvention beschlossen.
2. Die verantwortlichen Fachbereiche werden aufgefordert, eine Umsetzungsplanung für die konkreten Maßnahmen oder Projekte auf Grundlage der im Teilhabeplan erarbeiteten Handlungsempfehlungen zum Abbau der ermittelten Barrieren vorzunehmen.
   Dafür ist ein Maßnahmenkatalog mit den voraussichtlichen Kosten und einer Prioritätensetzung zu erarbeiten. An der Prioritätensetzung ist der Behindertenbeauftragte/Behindertenrat zu beteiligen.
   Die genannten konkreten Maßnahmen oder Projekte werden im Anschluss in eine verbindliche gesamtstädtische Prioritätenliste überführt.
3. Die durch die verantwortlichen Fachbereiche umzusetzenden konkreten Maßnahmen oder Projekte werden separat von der Bürgerschaft beschlossen. Die haushaltsmäßige Ordnung ist im Rahmen der Fachbereichsbudgets herzustellen.
4. Der Bürgerschaft wird vom federführenden Fachbereich 2 Wirtschaft und Soziales jährlich ein Sachstandsbericht vorgelegt.
5. Der Teilhabeplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben und unter Berücksichtigung gesellschaftlicher und gesetzlicher Rahmenbedingungen aktualisiert.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:		Steuerungsgruppe „Teilhabeplan“, Beauftragter für Menschen mit Behinderung, Behindertenrat, Projektgruppe „Behinderte Mitbürger“, Fachbereiche 1 bis 5, Eigenbetriebe, Frauenbüro, Seniorenbeirat, Gesamtpersonalrat, Gesamtschwerbehindertenvertretung
Ergebnis:		zustimmend Stellungnahmen 4.525 Lübecker Schwimmbäder und 1.160 Frauenbüro beigefügt
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	x	Ja
		Nein
Begründung:		Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind in der Steuerungsgruppe „Teilhabeplan“ durch Behindertenverbände und Vereine vertreten.
Die Maßnahme ist:	x	neu
		freiwillig
	x	vorgeschrieben durch: UN-Behindertenrechtskonvention, SGB IX, SGB VIII, SGB XII
Finanzielle Auswirkungen:	x	Nein, da noch keine konkreten Maßnahmen oder Projekte umgesetzt werden. Für die zur Umsetzung vorgesehenen Einzelmaßnahmen ist eine gesamtstädtische Finanzierung abzustimmen, soweit nicht Landes- oder Bundeszuständigkeiten gegeben sind
		Ja (Anlage 1)

Begründung:
Umsetzung des Bürgerschaftsauftrages vom 18.09.2014 (VO/2014/01965)

Anlagen:
Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung
–Barrieren und Handlungsempfehlungen-

Senator Sven Schindler

Hansestadt LÜBECK

Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung

-Barrieren und Handlungsempfehlungen-

Rahmenplan der Hansestadt Lübeck zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention

Fachbereich 2 Wirtschaft und Soziales
März 2018

Herausgeberin: Hansestadt Lübeck
Fachbereich 2 Wirtschaft und Soziales
23539 Lübeck

Bearbeitung: Siglinde Justin
Inge Schröder
Bereich 2.500.1 Soziale Sicherung / Abteilung Steuerung

Kontakt: teilhabeplan@luebeck.de

Internet: www.luebeck.de

Grußwort

Liebe Lübeckerinnen und Lübecker,

was erwarten wir von der Stadt, in der wir leben?
Was benötigen wir, um uns wohl zu fühlen?

Die Kleinsten unter uns wollen betreut sein.
Ihre Wissbegierde soll in Kindergärten und Schulen gestillt werden.
Sie möchten toben, spielen und mit ihrer Altersgruppe einfach Kind sein.
Junge Menschen möchten nach der Schulzeit einen Beruf erlernen.
In ihrer Freizeit möchten sie Sport treiben, ausgehen, andere Menschen kennenlernen.
Wir möchten uns unseren Lebensunterhalt durch Arbeit verdienen und unser Geld auf Märkten und in Geschäften für schöne, nützliche und vor allem lebensnotwendige Dinge ausgeben.
Jeder von uns möchte ein schönes Zuhause haben und sich in seinem Umfeld frei bewegen und sicher fühlen können.
Wir wollen mobil sein.
Wir möchten Theater, Kinos, Museen, Veranstaltungen und Ausstellungen besuchen.
Wir alle wollen bei Krankheit und Pflege gut betreut und versorgt werden.

Den meisten von uns steht dabei nichts im Wege.
Doch viele von uns werden an der Teilhabe an unserer Gesellschaft und in der Gemeinschaft eingeschränkt oder gehindert.

Weil sie nicht gehen, sehen, hören, sprechen oder nicht so gut lernen können wie andere Menschen, stoßen sie häufig und in vielen Situationen auf Barrieren.

Dank der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen wurden auf Bundes- und Landesebene und in vielen Kommunen zahlreiche Aktionspläne entwickelt, damit Menschen mit Behinderung gleichberechtigt an der Gesellschaft teilhaben können.

Auch wir in der Hansestadt Lübeck wollen einen Veränderungsprozess.
Deshalb haben sich die Expertinnen und Experten, die aus ihrem täglichen Leben oder ihrer täglichen Arbeit ein umfangreiches Wissen über die Materie haben und über viel Erfahrung verfügen, zusammengeschlossen, um diesen Prozess einzuleiten.

In Arbeitsgruppen wurden bestehende Barrieren ermittelt und Handlungsempfehlungen erarbeitet, um diese zu beseitigen.

Die bislang erreichten Ergebnisse dieser gemeinsamen Arbeit halten Sie nun in Ihren Händen, den

Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung.

Unsere Arbeit ist hiermit keinesfalls abgeschlossen.
Der Teilhabeplan ist vielmehr der Einstieg in einen fortlaufenden Veränderungsprozess.

Ein herzliches Dankeschön sage ich all denen Menschen, die an der Erstellung des Teilhabeplanes mitgewirkt haben.

Lübeck, im März 2018

Sven Schindler
Senator

Liebe Leserin, lieber Leser!

Seit 2011 gibt es in der Hansestadt Lübeck einen ehrenamtlichen Behindertenbeauftragten und einen ehrenamtlich tätigen Behindertenrat.

Der Behindertenbeauftragte und sein Stellvertreter werden für 4 Jahre von der Lübecker Bürgerschaft gewählt.

Christian Rettberg

Helmut Müller-Lornsen

Die Ziele sind die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und die des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein.

Weitere Aufgaben sind, die Selbstbestimmung und Eigenständigkeit von Menschen mit Behinderung in Lübeck zur Verwirklichung der gleichberechtigten und selbstbestimmten Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu fördern.

Der vorliegende Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung stellt einen wesentlichen Meilenstein in der Realisierung zur Umsetzung unserer Ziele dar.

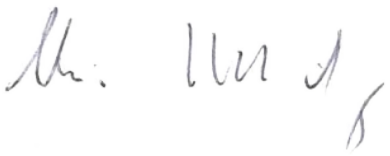
Die gleichberechtigte und gesellschaftliche Teilhabe aller Lübeckerinnen und Lübecker befindet sich auf einem guten und langen Weg. Sie darf allerdings nicht nur auf dem Papier stehen, sondern muss von uns allen gelebt werden.
Ein Leitfaden für mehr Barrierefreiheit und Inklusion für Bürgerinnen und Bürger in Lübeck!

Wir haben in der Vergangenheit einiges erreicht. Lassen Sie uns gemeinsam die Situation von Menschen mit Behinderung in Lübeck weiter verbessern – zum Wohl unserer gesamten Gesellschaft.

Der Teilhabeplan stellt eine gute Wegzehrung für die nächsten Etappen dar.

Wir laden Sie herzlich dazu ein, uns auf diesem Weg zu begleiten und zu unterstützen. Gemeinsam schaffen wir das!

Herzliche Grüße



Christian Rettberg
Behindertenbeauftragter

Helmut Müller-Lornsen
Stellv. Behindertenbeauftragter

Inhaltsverzeichnis

1 Grundlage 8
2 Auftrag und Zielsetzung 9
3 Prozessverlauf 10
4 Grundsätze für den laufenden Prozess der Teilhabeplanung 11
4.1 Auftrag 11
4.2 Ziele, die mit der Teilhabeplanung erreicht werden sollen 11
4.3 Methodik der Entwicklung und Evaluation der Teilhabeplanung 12
5 Handlungsfelder 13
5.1 Handlungsfeld Kindheit, Jugend und Familie 14
5.2 Handlungsfeld Schule und Bildung 35
5.3 Handlungsfeld Arbeit und Beschäftigung 53
5.4 Handlungsfeld Kultur, Sport und Freizeit 62
5.5 Handlungsfeld Bauen, Wohnen, Verkehr 68
5.6 Handlungsfeld Gesundheit und Pflege 74
5.7 Handlungsfeld Handlungsbedarf in der Verwaltung und den Eigenbetrieben 81
6 Fazit 90
7 Wie geht es weiter? 91
8 Anhang 92
8.1 Stellungnahme Lübecker Schwimmbäder 92
8.2 Anmerkungen zur Stellungnahme Lübecker Schwimmbäder 93
8.3 Stellungnahme Frauenbüro 94
8.4 Anmerkungen zur Stellungnahme Frauenbüro 97

1 Grundlage

Die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) ist in Deutschland durch Ratifizierung im März 2009 geltendes Recht.

Zielsetzung dieser Konvention ist die Entwicklung einer menschlichen, sozialen und wirtschaftlichen Gesellschaft unter uneingeschränkter Teilhabe von Menschen mit Behinderung (inklusive Gesellschaft) und betrifft damit alle Lebensbereiche.

Es geht dabei um Themen wie z.B.

- Bewusstseinsbildung/Haltung gegenüber Menschen mit Behinderung
- Recht auf Bildung und Erziehung
- Recht auf Arbeit
- Selbstbestimmt und gleichberechtigt am Leben in der Gemeinschaft teilhaben
- Zugang zu Informationen zu haben
- eine angemessene Gesundheitsversorgung zu erhalten
- eigene Entscheidungen zu treffen zu können.

Der Barrierefreiheit und Zugänglichkeit kommt bei der Umsetzung der UN-BRK eine Schlüsselfunktion zu.
Es geht darum, Barrieren und Zugangshindernisse aller Art, die Menschen mit Behinderung an der gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben hindern können, zu identifizieren und systematisch abzubauen.
Gemeint sind damit Barrieren baulicher Art, aber auch Barrieren und Hindernisse in den Bereichen Kommunikation und Information sowie im Kontakt von Menschen untereinander („Barrieren in den Köpfen“).

Viele Menschen wissen nicht, wie und wo Menschen mit Behinderung daran gehindert werden, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.
Das Thema Bewusstseinsbildung ist daher von besonderer Bedeutung und erfordert einen Veränderungsprozess in der Gesellschaft.

2 Auftrag und Zielsetzung

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 18.09.2014 der Verwaltung folgenden Auftrag erteilt (VO/2014/01965):
„Für die Hansestadt Lübeck wird ein Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung erarbeitet. Dabei ist zu prüfen, ob der Behindertenplan von 1984 fortgeschrieben werden kann“.

Der Fachbereich 2 Wirtschaft und Soziales wurde mit der Federführung beauftragt.

Mit dem Bürgerschaftsauftrag soll die UN-BRK in der Hansestadt Lübeck umgesetzt werden.
Es handelt sich dabei um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und somit auch um eine kommunale Querschnittsaufgabe der Hansestadt Lübeck.

3 Prozessverlauf

- Die Projektgruppe „Behinderte Mitbürger“ hat in einer Sondersitzung am 13.05.2015 über den Bürgerschaftsauftrag beraten. Empfohlen wurde, den Behindertenplan von 1984 nicht fortzuschreiben, da die Daten zwischenzeitlich veraltet sind und sich die rechtlichen Rahmenbedingungen insbesondere durch Inkrafttreten des SGB IX und der UN-BRK wesentlich verändert haben.
- Es wurde eine Steuerungsgruppe gebildet, die den grundsätzlichen Rahmen abstimmt und den laufenden Prozess begleitet.
  Die Steuerungsgruppe setzt sich zusammen aus der bzw. dem Behindertenbeauftragten, den Sozialpolitischen Sprecherinnen und Sprechern der Fraktionen, Vertreterinnen und Vertretern des Behindertenrates, der Fachbereiche 1 bis 5,
  der Rehabilitationsträger, der Behindertenverbände,
  der Behinderteneinrichtungen, der Vereine und
  der Selbsthilfegruppen sowie aus dem Frauenbüro und dem Forum für Migrantinnen und Migranten.
  Die Steuerungsgruppe traf sich erstmalig am 08.07.2015 und wurde seitdem halbjährlich einberufen.
- Für den laufenden Prozess der Teilhabeplanung wurden Grundsätze aufgestellt (siehe Kapitel 4)
- Es wurden sieben zu bearbeitende Handlungsfelder festgelegt (siehe Kapitel 5).
- Für jedes Handlungsfeld wurde eine Arbeitsgruppe gebildet.
- Die in den Arbeitsgruppen mitwirkenden Expertinnen und Experten haben bestehende Barrieren ermittelt, durch die Menschen mit Behinderung an einer gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft gehindert werden.
  Zudem wurden Handlungsempfehlungen erarbeitet, wie diese Barrieren abgebaut werden können.
  Zwar wurde die Verantwortlichkeit der einzelnen Fachbereiche benannt, grundsätzlich ist der Abbau von Barrieren eine Querschnittsaufgabe, die gemeinsam geleistet werden muss.
  Konkrete Maßnahmen oder Projekte sind dann aber von den verantwortlichen Fachbereichen auf den Weg zu bringen bzw. zu entwickeln.
- Die umzusetzenden Maßnahmen oder Projekte sind separat von der Bürgerschaft zu beschließen.
  Die haushaltsmäßige Ordnung ist im Rahmen der Fachbereichsbudgets herzustellen.

4 Grundsätze für den laufenden Prozess der Teilhabeplanung

4.1 Auftrag

Bürgerschaftsauftrag vom 18.09.2014 (VO/2014/01965)

Für die Hansestadt Lübeck wird ein Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung erarbeitet. Dabei ist zu prüfen, ob der Behindertenplan von 1984 fortgeschrieben werden kann.

Dieser Auftrag wird in Form einer übergreifenden Teilhabeplanung weiterentwickelt.

4.2 Ziele, die mit der Teilhabeplanung erreicht werden sollen

In einem laufenden Prozess soll die UN-Behindertenrechtskonvention als dynamische, gesellschaftliche Veränderungen adaptierende Teilhabeplanung umgesetzt werden. Dies bedeutet insbesondere:

a. Alle Menschen sollen befähigt werden, selbst Akteurinnen/ Akteure ihres Lebens zu werden und weitestgehend selbstbestimmt ein „gutes“ Leben führen zu können. Was ein „gutes“ Leben ist, entscheidet jeder Mensch für sich. Jeder Mensch sollte das Recht haben, aus seinen individuellen Möglichkeiten das für ihn Beste zu machen.

b. Die erforderlichen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen
   - Zugang zu
     - Bildung
     - Arbeit
     - Gesundheitsdienstleistungen
     - angemessenem Wohnraum
     - Freizeit
   - Schutz vor
     - Vereinsamung,
     - Gewalt

für ein „gutes“ Leben sollen durch Abbau von Barrieren geschaffen werden. Barrierefreiheit ist nicht objektiv in dem Sinn, dass sie für alle Menschen das Gleiche bedeutet. Barrieren werden bezogen auf die einzelne Person als Ergebnis der Wechselwirkungen zwischen dem Einzelnen und den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen verstanden, das die Person an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft und in der Gemeinschaft hindert oder hindern kann.

4.3 Methodik der Entwicklung und Evaluation der Teilhabeplanung

- Es werden unter Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern Arbeitsgruppen für die festgelegten Handlungsfelder gebildet, die unter Berücksichtigung der dort genannten Querschnittthemen in nachgehenden Prozessschritten arbeiten:

a) Ermittlung bestehender Barrieren
b) Erhebung von geeigneten statistischen Daten, sofern diese ohne erheblichen Aufwand kontinuierlich und in aktualisierbarer Weise verfügbar sind
c) Entwicklung von Handlungsempfehlungen und konkreter Maßnahmen unter Einbeziehung der bereits bestehenden Maßnahmen, um Barrieren abzubauen
d) Festlegung von Zielen und Zeiträumen der Zielerreichung
e) Festlegung von Kennzahlen, Maßstäben und Zyklen zur Bewertung der Zielerreichung

- Die Teilhabeplanung für die einzelnen Handlungsfelder wird laufend fortgeschrieben und unter Berücksichtigung gesellschaftlicher und gesetzlicher Rahmenbedingungen aktualisiert.

5 Handlungsfelder

Die Steuerungsgruppe hat nachstehende Handlungsfelder festgelegt:

- Kindheit, Jugend und Familie
- Schule und Bildung
- Arbeit und Beschäftigung
- Kultur, Sport und Freizeit
- Bauen, Wohnen, Verkehr
- Gesundheit und Pflege
- Handlungsbedarf in der Verwaltung und den Eigenbetrieben

Die Themen Barrierefreiheit (auch in der Kommunikation), Gleichstellung Frauen und Männer, Alter, Migration, Mobilität, Prävention sowie Diskriminierung und Schutz vor Gewalt sind Querschnittthemen und wurden innerhalb der einzelnen Handlungsfelder ebenfalls mit betrachtet.

Die konkreten Maßnahmen bzw. Projekte mit den voraussichtlichen Kosten sind noch nicht aufgeführt, da diese von den zuständigen Fachbereichen noch zu ermitteln sind. Diesbezüglich wird eine laufende Fortschreibung des Teilhabeplanes erfolgen.

5.1 Handlungsfeld Kindheit, Jugend und Familie

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Ahlborn-Ritter, Lena	Fachbereich 4 Kultur und Bildung
Bade, Erika	Behindertenbeauftragte
Bösch, Stefanie	Forum für Migrantinnen und Migranten
Franke, Norbert	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Justin, Siglinde	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Karschny, Joachim	KISS Lübeck / KinderWege gGmbH
Menorca, Heidi	Fraktion CDU
Schlitzke, Joachim	Fraktion FDP
Schröder, Inge	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Waschinski, Deike	DIE BRÜCKE Lübeck gGmbH
Wulff, Detlev	Paritätischer Wohlfahrtsverband
Ziese, Kathrin	mixed pickles e.V.
weitere Mitwirkende	Eltern von Kindern mit Behinderung

Zu welchen Themenfeldern konnten Barrieren ermittelt werden?

1. „Nicht-Willkommen-Sein“
2. Informationswege
3. Niederschwellige Hilfsangebote
4. Familienzentren
5. Krippenplätze (U3)
6. Bezeichnung des Teams 2.500.52 - Behindertenhilfe
7. Wohnortnahe Kindertagesstätten (Kita)
8. Chancen auf wohnortnahe Freundschaften
9. Außerschulische Freizeit- und Bildungsangebote an Nachmittagen, Wochenenden und in den Ferien
10. Inklusive Kinder- und Jugendfreizeitangebote
11. Gewalt
12. Verzahnung Jugendhilfe, Eingliederungshilfe und Gesundheitsfürsorge
13. Besuch von Lübecker Schwimmbädern
14. Zeit und Raum („Umfeld“)
15. Verselbständigung
16. Übergang Jugendhilfe/Sozialhilfe
17. Isolation
18. Eltern mit Behinderung
19. Schnittstelle SGB VIII/SGB XII bei Eltern mit seelischer Behinderung

Barriere 1: „Nicht-Willkommen-Sein“
Eltern, die nach der Geburt erfahren, dass ihr Kind eine Behinderung hat, wünschen sich mehr Empathie.
In der Gesellschaft ist Behinderung immer noch mit einem Makel behaftet.
Die Gesellschaft muss ständig daran arbeiten, Empathie zu zeigen und die Fähigkeit erlernen, sich in die Gedanken, Gefühle und das Erleben anderer Menschen hinein versetzen zu können. Allerdings muss bei den Menschen auch die Bereitschaft vorhanden sein, Empathie zu leben. Dies kann nicht erzwungen werden.
Jeder Einzelne in der Gesellschaft ist gefordert, ob beruflich oder privat.

Zielsetzung(en): „Willkommen-Sein“

Handlungsempfehlungen: In einem Vorwort für die übergreifende Teilhabeplanung ist aufzunehmen, dass die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und somit auch eine kommunale Querschnittsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 2: Informationswege
Es sind keine ausreichenden Materialien vorhanden, aus denen Eltern umfassende Informationen erhalten, wie und wo sie sich Rat und Hilfe holen können.
Der Lübecker Familienwegweiser, der u.a. bei Ärzten ausgelegt wird, enthält u.a. die Rubriken Schwangerschaft und Geburt sowie Frühe Hilfestellungen.
Die Rubrik Behinderung fehlt.

Zielsetzung(en): Umfassende Informationen für Eltern

Handlungsempfehlungen: Der Lübecker Familienwegweiser sollte um die Rubrik Behinderung erweitert und das Deckblatt neu gestaltet werden; vorstellbar wäre hier z.B. die Abbildung eines Kindes mit Behinderung.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 3: Niederschwellige Hilfsangebote
Eltern von Kindern mit Behinderung sind über Hilfsangebote (z.B. Frühe Hilfen, Willkommensbesuche, Familienzentren, Nachbarschaftsbüros) nicht ausreichend informiert.

Zielsetzung(en): Ausbau der niederschwelligen Hilfsangebote im Quartier, damit mehr Eltern von Kindern mit Behinderung den Zugang finden

Handlungsempfehlungen: Die bereits installierten Maßnahmen sind inklusiv weiterzuentwickeln und auszubauen.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung

vgl. Aufwachsen in Lübeck – Arbeitsergebnisse und Handlungsempfehlungen
(Nr. 5. Rolle der Stadtteilnetze stärken)

Barriere 4: Familienzentren
Die Familienzentren sind noch nicht flächendeckend inklusiv gestaltet

Zielsetzung(en): Inklusive Gestaltung der Familienzentren

Handlungsempfehlungen: Die Familienzentren sind weiter inklusiv auszubauen, um Angebote für Kinder mit und ohne Behinderung vorzuhalten.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 5: Krippenplätze (U3)
Eltern möchten, dass auch ihre Kinder mit Behinderung in einer Krippe betreut werden können. Allerdings ist die Betreuung von Kindern mit besonderem Förderbedarf noch unzureichend geregelt. Soweit ein Kind einen Förderbedarf hat, wird dieser durch individuelle Hilfen im Rahmen der Eingliederungshilfe sichergestellt.

Zielsetzung(en): Konzeptionelle Weiterentwicklung für Krippenplätze (U3)

Handlungsempfehlungen: Die Gespräche zwischen den Fachbereichen 4 und 2 zur Erarbeitung eines Konzeptes im Rahmen der Jugendhilfeplanung - Kindertagesbetreuung sind fortzuführen, damit Kinder mit und ohne Behinderung eine Krippe besuchen können.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Wirtschaft und Soziales

vgl. Aufwachsen in Lübeck – Arbeitsergebnisse und Handlungsempfehlungen
(Nr. 4. Vereinbarkeit von Beruf und Familie)

Barriere 6: Bezeichnung des Teams 2.500.52 - Behindertenhilfe
Eltern empfinden die Begrifflichkeit „Behindertenhilfe“ als Barriere. Der Zugang zur Beratung wird dadurch erschwert.

Zielsetzung(en): Umbenennung Team

Handlungsempfehlungen: Für „Behindertenhilfe“ sollte eine andere Bezeichnung gesucht werden.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 2 Wirtschaft und Soziales

Barriere 7: Wohnortnahe Kindertagesstätten (Kita)
Eltern möchten, dass auch ihre Kinder mit Behinderung in einer Kita innerhalb des Quartiers gefördert werden. Dies ist allerdings nicht immer möglich, da Aufnahmen auch abgelehnt werden. Die Gründe dafür können unterschiedlich sein (z.B. Mehrkosten für die Kita-Träger, die Kita ist auf Kinder mit Behinderung räumlich und personell nicht ausgerichtet oder es fehlt die Fachkompetenz, es werden nicht immer ausreichend Einzelintegrationsmaßnahmen durchgeführt).

Zielsetzung(en): Bedarfsplanung und Konzeptionelle Weiterentwicklung von Kindertagesstätten

Handlungsempfehlungen: Die besonderen Bedürfnisse von Kindern mit Behinderung sind bei der Kita-Planung und Weiterentwicklung von Konzepten zu berücksichtigen.
Die Gespräche zwischen den FB 4 und 2 müssen fortgesetzt werden.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Wirtschaft und Soziales

vgl. Aufwachsen in Lübeck - Arbeitsergebnisse und Handlungsempfehlungen
(Nr. 6. Inklusion, Nr. 9. Inklusive Pädagogik als Leitgedanke)

Barriere 8: Chancen auf wohnortnahe Freundschaften
Unter gleichaltrigen Kindern und Jugendlichen im Quartier finden Kinder und Jugendliche mit Behinderung oft keine Freunde.

Zielsetzung(en): Teilnahme an der Peergroup

Handlungsempfehlungen: Inklusion muss in der Kinder- und Jugendarbeit und Jugendverbandsarbeit fest verankert werden. Leitsätze zur Gewährung von Zuschüssen sollten Inklusion als Zuwendungskriterium berücksichtigen. Spielplätze sollten unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit gestaltet werden. Räumliche Barrieren bei sozialraumorientierten Angeboten sollten abgebaut werden. Sozialraumorientierte inklusive Angebote für alle Kinder sollten geschaffen werden.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 9: Außerschulische Freizeit- und Bildungsangebote an Nachmittagen, Wochenenden und in den Ferien
Die spezifischen Bedürfnisse und Interessen von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung werden in vorhandenen Angeboten zu wenig berücksichtigt und schließen damit Kinder und Jugendliche mit Behinderung aus. Es fehlen inklusive und auch Angebote ausschließlich für Kinder und Jugendliche mit Behinderung; vordringlich Angebote für Jungen. Eine Teilnahme wird erschwert oder ist nicht möglich, wenn eine Assistenz benötigt wird und diese fehlt.

Zielsetzung(en): Außerschulische Freizeit- und Bildungsangebote sollen auch von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung in Anspruch genommen werden können.

Handlungsempfehlungen: Die Freizeitangebote in den Jugendzentren sind im Rahmen des Konzeptes "Kinder- und Jugendarbeit in der Hansestadt Lübeck" inklusiv weiterzuentwickeln und mit den vorhandenen Angeboten im Quartier zu vernetzen.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung

vgl. Aufwachsen in Lübeck – Arbeitsergebnisse und Handlungsempfehlungen
(Nr. 2. Gesamtkonzept Kinder- und Jugendarbeit)

Barriere 10: Inklusive Kinder- und Jugendfreizeitangebote
Über inklusive Angebote, die bereits vorhanden sind, gibt es keinen Überblick. Angebote, die auf die spezifischen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung eingehen und einen Bedarf abfragen, wie z.B. der Ferienpass mit den Anmerkungen „barrierefrei“, „bitte nachfragen“, „Assistenzbedarf“, gibt es zu wenige.

Zielsetzung(en): Übersicht über inklusive Kinder- und Jugendfreizeitangebote für Familien, Kinder und Jugendliche schaffen

Handlungsempfehlungen: Es sollte geprüft werden, ob das Bildungsportal und der Psychosoziale Wegweiser ergänzt bzw. erweitert werden können (ggf. auch eine andere Bezeichnung für den Psychosozialen Wegweiser wie z.B. Sozialer Wegweiser). Vereine sollten eine Ansprechpartnerin/einen Ansprechpartner für Menschen mit Behinderung benennen. Stadtteilnetzwerke sollten weiter ausgebaut und stärker abgesichert werden.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung und FB 2 Soziale Sicherung sollten Kontakt mit den freien Trägern aufnehmen

Barriere 11: Gewalt
Kinder und Jugendliche (insbesondere Mädchen) mit Behinderung haben ein erhöhtes Risiko, unterschiedliche Arten von Gewalt zu erfahren (z.B. körperliche, sexuelle und psychische Gewalt). Kinder und Jugendliche mit geistiger Behinderung sind am häufigsten von (sexueller) Gewalt betroffen. Anzeichen von Gewalterfahrungen werden oftmals nicht erkannt, sondern der Behinderung zugeschrieben. Für betroffene Kinder und Jugendliche mit Behinderung liegt die Hürde zur Inanspruchnahme von Hilfsangeboten sehr hoch.
Bestehende Präventions- und Interventionsangebote erreichen Kinder und Jugendliche und deren Familien oftmals nicht.

Zielsetzung(en): Gewaltprävention

Handlungsempfehlungen: Schaffung von gewaltpräventiven geschlechterbezogenen Angeboten. Schaffung von geschlechterbezogenen Angeboten zur Sexualpädagogik. Vernetzung von Einrichtungen der Eingliederungshilfe mit Gewaltschutz- und Jugendhilfeeinrichtungen, um diese für die spezifischen Lebenslagen von Mädchen und Jungen mit Behinderung zu sensibilisieren. An den Förderzentren sollte Schulsozialarbeit ausgebaut werden. Institutionen wie z.B. Kitas, Jugendeinrichtungen, Schulen, Gewaltschutzeinrichtungen sollten sensibilisiert und die dort tätigen Fachkräfte regelmäßig geschult werden. Die bestehenden und gesetzlich vorgeschriebenen Angebote zum Kinderschutz sollten die Belange von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung berücksichtigen.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Soziale Sicherung

Barriere 12: Verzahnung Jugendhilfe, Eingliederungshilfe und Gesundheitsfürsorge
(s. auch Aufwachsen in Lübeck: Psychische Erkrankungen/Behinderungen – Seite 37)

Für Kinder und Jugendliche mit einer fraglichen seelischen Behinderung gibt es keine Kinder- und Jugendpsychiatrischen Angebote im Bereich der Kommunalen Struktur. Die Bereitstellung bzw. Beschaffung entsprechender fachärztlicher Kompetenzen obliegt im Wesentlichen den Eltern bzw. der Familie.

Zielsetzung(en): Verzahnung Jugendhilfe, Eingliederungshilfe und Gesundheitsfürsorge

Handlungsempfehlungen: Schaffung einer Kinder- und Jugendpsychiatrischen Repräsentanz -Fachärztin/Facharzt- innerhalb der Verwaltung, angesiedelt im Bereich Gesundheit und eng verzahnt mit den Bereichen Jugendhilfe und Eingliederungshilfe

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 2 Soziale Sicherung, FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 13: Besuch von Lübecker Schwimmbädern
Die aufgrund der Behinderung notwendige Begleitung muss Eintritt zahlen.

Zielsetzung(en): Kinder und Jugendliche, die auf eine Begleitung angewiesen sind, sollen finanziell nicht doppelt belastet werden.

Handlungsempfehlungen: Die Tarife sind dahingehend zu ändern, dass die notwendige Begleitung keinen Eintritt zahlen muss.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): Bereich 4.525 Eigenbetrieb Lübecker Schwimmbäder

Anmerkung:

Diese Barriere wurde zwischenzeitlich beseitigt.

Die Bürgerschaft hat hierzu am 30.03.2017 über eine Vorlage VO/2017/04745 entschieden.
Beschlossen wurde, dass in den Preistarif der Lübecker Schwimmbäder folgende Ergänzung aufgenommen wird:
„Menschen mit Behinderung (ab einem Grad der Behinderung von 50) erhalten eine Ermäßigung von 50% des jeweiligen Preises. Als Nachweis dient der Schwerbehindertenausweis.
Ist im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „B“ vermerkt, erhält eine Begleitperson freien Eintritt.“
Diese Barriere wurde daher beim Handlungsfeld Kultur, Sport und Freizeit schon nicht mehr aufgenommen.

Barriere 14: Zeit und Raum („Umfeld“)
Es fehlen Freiflächen im Quartier (z.B. auf Sportplätzen, auf Schulhöfen und in Turnhallen), auf denen sich Kinder und Jugendliche mit und ohne Behinderung einfach nur „austoben“ und treffen können.
Inklusive Freizeit- und Bildungsangebote gibt es zu wenige. Konzepte sind oftmals nicht inklusiv oder Ressourcen fehlen. Es fehlen Assistentinnen/Assistenten im außerschulischen Freizeit- und Bildungsbereich.
Sportvereine bieten kaum inklusive Angebote an und sind überwiegend wettbewerbs- und leistungsorientiert ausgerichtet. Kinder und Jugendliche, die aufgrund ihrer Behinderung eine sozial emotionale Störung entwickeln, haben es aufgrund ihres Verhaltens besonders schwer, an Freizeitaktivitäten teilnehmen zu können.
Kinder und Jugendliche können aufgrund ihrer Behinderung nicht selbständig die Freizeittreffpunkte aufsuchen.
Kinder und Jugendliche mit Behinderung werden bei Beteiligungsprojekten oftmals nicht berücksichtigt.

Zielsetzung(en): Freiräume im Quartier für Kinder und Jugendliche mit und ohne Behinderung schaffen

Handlungsempfehlungen: Verzahnung von Schulen und Jugendarbeit/Jugendverbandsarbeit und anderen sozialen Einrichtungen, um ausreichend Freiflächen zu schaffen und inklusive Angebote bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Dabei sind die besonderen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung zu berücksichtigen (z.B. Mobilitätstraining für Kinder mit einer geistigen Behinderung, notwendige Assistenz).
Sportvereine sollten auch inklusive Angebote nur zum Spaß an Bewegung und Spiel vorhalten.
Die Ausbildung für Jugendgruppenleitungen sollte um den Schwerpunkt „Behinderung“ ergänzt werden.
Barrierefreiheit als grundsätzliches Ziel für alle Orte, die Angebote für Kinder und Jugendliche vorhalten.
Die Beteiligung nach § 47 f GO muss auch die Belange von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung berücksichtigen.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Soziale Sicherung, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 15: Verselbständigung
Eltern trauen ihren Kindern mit Behinderung vielfach nicht zu, eigenständig leben und wohnen zu können oder wollen auch keinen Auszug aus der elterlichen Wohnung. Die Eltern können schwer „loslassen“.
Es werden oft keine Haushaltskompetenzen im Elternhaus vermittelt.
Bezahlbarer und barrierefreier Wohnraum für Jungerwachsene fehlt.
Altersgerechte Erfahrungen in der eigenen Peergroup sind im Freizeitbereich oftmals nicht ausreichend gegeben.

Zielsetzung(en): Selbständigkeit fördern

Handlungsempfehlungen: Bereits bestehende Konzepte sollten erprobt werden.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Soziale Sicherung

Barriere 16: Übergang Jugendhilfe/Sozialhilfe
Der Übergang von der Jugendhilfe (§ 35 a SGB VIII) in die Sozialhilfe (Eingliederungshilfe SGB XII) bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit seelischer Behinderung ist noch nicht optimal geregelt.

Zielsetzung(en): Beseitigung der Schnittstellenproblematik

Handlungsempfehlungen: Die Arbeitsgruppengespräche der FB 4 und FB 2 sind weiter zu führen mit dem Ziel, ein Konzept für eine bessere Verzahnung von Jugendhilfe und Eingliederungshilfe zu erstellen. Es sollte geprüft werden, ob eine gemeinsame Hilfeplanung möglich wäre.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Soziale Sicherung

Barriere 17: Isolation
Menschen mit Behinderung können schwer Freundschaften schließen und eine selbstbestimmte Partnerschaft/Sexualität leben bzw. wird es ihnen erschwert. Die Möglichkeiten der Kontaktaufnahme sind durch die Behinderung teilweise eingeschränkt. Von der Gesellschaft und auch von Angehörigen wird das Eingehen einer Partnerschaft nicht immer akzeptiert.

Zielsetzung(en): Freundschaften/Partnerschaften sollen auch von Menschen mit Behinderung eingegangen werden können

Handlungsempfehlungen: Auch bei inklusiven Freizeitangeboten sollte daran gedacht werden, dass Freundschaften/Partnerschaften sich in der Regel nur zwischen Personen mit gleichem Lebenshintergrund entwickeln. Niederschwellige Angebote und Treffpunkte sollten geschaffen werden.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 18: Eltern mit Behinderung
Es bestehen Vorurteile in der Gesellschaft und bei Institutionen, dass Eltern mit Behinderung nicht in der Lage sind, ein Kind großziehen zu können.
Eltern mit Behinderung fühlen sich teilweise allein gelassen. Sie haben Angst, dass ihnen ihr Kind „weggenommen“ wird, wenn sie selbst um Hilfe bitten oder das Jugendamt durch andere Institutionen eingeschaltet wird.
Es wird angenommen, dass Eltern mit geistiger Behinderung nicht lernfähig sind und nicht reflektieren können.
Spätestens ab Schulbeginn können die Eltern ihre Kinder im schulischen Bereich kaum unterstützen.
Eltern mit Körperbehinderung fehlt eine Assistenz für die Begleitung auf Wegen wie z.B. zu Kinderärztinnen/Kinderärzten, Kinderspielplätzen.
Eltern mit seelischer Behinderung sind aufgrund der eigenen Ressourcenarmut oftmals nicht in der Lage, ihre Kinder zu fördern und zu unterstützen.
Kinder sind durch die Behinderung ihrer Eltern in ihrer Teilhabe eingeschränkt.

Zielsetzung(en): Menschen mit Behinderung unterstützen, ihre Elternschaft leben zu können

Handlungsempfehlungen: Das Netzwerk Frühe Hilfen ausbauen, um spezielle Beratungen/Informationen sowie niederschwellige Hilfsangebote für Menschen mit Behinderung anzubieten.
Das Ehrenamt Elternpaten fördern und begleiten.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 19: Schnittstelle SGB VIII/SGB XII bei Eltern mit seelischer Behinderung
Die Schnittstelle zwischen den Fachbereichen 4 und 2 ist noch nicht optimal geregelt.
Es werden unterschiedliche Leistungen von der Jugendhilfe (SGB VIII) und der Eingliederungshilfe (SGB XII) für Familien gewährt. Das SGB VIII gewährt Leistungen für die Familie und das SGB XII nur für die Eltern. Ein Austausch über diese Leistungen, die für eine Familie nach den unterschiedlichen Sozialgesetzbüchern gezahlt wird, erfolgt nicht immer, so dass ggf. nicht gemeinsam am „Kernproblem“ der Familie gearbeitet werden kann.

Zielsetzung(en): Beseitigung der Schnittstellenproblematik

Handlungsempfehlungen: Die FB 4 und 2 sollten überprüfen, ob eine gemeinsame Hilfeplanung möglich wäre und ggf. gemeinsame Präventionsangebote geschaffen werden könnten.

Verantwortliche Fachbereiche (FB): FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Soziale Sicherung

5.2 Handlungsfeld Schule und Bildung

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Ahlborn-Ritter, Lena	Fachbereich 4 Kultur und Bildung
Albert, Sandra	mixed pickles e.V.
Bösch, Stefanie	Forum für Migrantinnen und Migranten
Justin, Siglinde	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Karschny, Joachim	KISS / KinderWege gGmbH
Menorca, Heidi	Fraktion CDU
Potschaske, Florian	Landeselternbeirat
Schröder, Inge	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Schulz, Birgit	Kreiselternbeirat
Steffek, Ralf	Schulleiter Matthias-Leithoff-Schule
Waschinski, Deike	DIE BRÜCKE Lübeck gGmbH
Wulff, Detlev	Paritätischer Wohlfahrtsverband
weitere Mitwirkende	Stadtschülerparlament

Zu welchen Themenfeldern konnten Barrieren ermittelt werden?

1. Beginn der Schulpflicht / Flexible Schuleingangsphase
2. Grundschulkinder mit Erziehungshilfebedarf
3. Schulassistenz an weiterführenden Schulen
4. Übergänge zu anderen Schulen
5. Baulicher Zustand der Schulgebäude
6. Schulraumprogramm
7. Personalsituation an allen Schulen / Fehlendes Fachpersonal
8. Klassenstärke
9. Pflegeassistenz an Regelschulen
10. Pflegepersonal an Förderzentren
11. Vernetzung der Schulen
12. Nachmittagsbetreuung an Offenen Ganztagsschulen
13. Schulsozialarbeit an den Förderzentren
14. Zugang zu Schulnetzwerkangeboten und Lern- und Freizeitangeboten am Nachmittag
15. Übergänge Schule - Ausbildung/Berufstätigkeit
16. Zugänglichkeit Erwachsenenbildung

Barriere 1: Beginn der Schulpflicht / Flexible Schuleingangsphase
Gemäß § 22 Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz (Schulgesetz - SchulG) werden mit Beginn des Schuljahres alle Kinder schulpflichtig, die bis zum 30. Juni des laufenden Kalenderjahres sechs Jahre alt geworden sind.
Die Flexible Schuleingangsphase wurde eingeführt. Es sollen in jahrgangsübergreifenden Klassen Kenntnisse und Fertigkeiten der Klassen 1 und 2 vermitteln werden. In diesen Klassen sollen die Schülerinnen und Schüler mindestens ein und maximal drei Jahre verbleiben.
Wird z.B. bei einem Kind der Förderschwerpunkt Lernen vermutet, besteht die Gefahr, dass das Kind während der gesamten flexiblen Schuleingangsphase chronisch überfordert wird. Ein Förderschwerpunkt wird erst nach 3 Jahren festgestellt.
Tatsächlich wird die Flexible Schuleingangsphase mit jahrgangsübergreifenden Klassen an den Schulen nur in Ausnahmefällen umgesetzt.

Zielsetzung(en): Umsetzung der Flexiblen Schuleingangsphase

Handlungsempfehlungen: An den einzelnen Schulstandorten sollten Konzepte zur Umsetzung der Flexiblen Schuleingangsphase entwickelt werden, mit denen auf die jeweiligen Besonderheiten (z.B. individueller Förderbedarf, stärkerer Anteil von Flüchtlingskindern) eingegangen werden kann. Für unterschiedliche Konzepte könnten jeweilige Referenzschulen angesprochen werden.

Verantwortliche: Lübecker Grundschulen und Förderzentren

Barriere 2: Grundschulkinder mit Erziehungshilfebedarf
Es gibt eine wachsende Zahl von Grundschulkindern mit Erziehungshilfebedarf. Um darauf zu reagieren, gibt es z.B. schon

1. fünf Grundschulstandorte stadtweit mit Schulplätzen in der Lerngruppe Erziehungshilfe (ca. 25 – 30 Plätze)
2. seit 2014/2015 die Tigerklasse mit sechs Plätzen für ausgewählte Einschulungskinder
3. drei FiSch-Maßnahmen (Familie-in-Schule), die unter intensiver Beteiligung der Eltern angeboten wird
4. die Kooperative Erziehungshilfe
5. die (Grundschul-) Schulsozialarbeit
6. die Schulbegleitung.

Diese Angebote sind noch nicht ausreichend.

Zielsetzung(en): Erweiterung des Angebotes für Grundschulkinder mit Erziehungshilfebedarf

Handlungsempfehlungen: Das Angebot muss bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Verantwortliche: Schulamt in der Hansestadt Lübeck, FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 3: Schulassistenz an weiterführenden Schulen
Schulassistenz ist an den Grundschulen, nicht aber an weiterführenden Schulen eingeführt worden.

Zielsetzung(en): Ausweitung der Schulassistenz

Handlungsempfehlungen: Schulassistentinnen/Schulassistenten sollten auch an den weiterführenden Schulen eingesetzt werden, ohne die städtischen Mittel für Schulbegleitung (Integrations-Pool) zu senken. Sowohl die städtischen Mittel für Schulbegleitung als auch die Landesmittel für Schulassistenz sollten bedarfsgerecht angepasst werden.

Verantwortliche: Ministerium für Schule und Berufsbildung des Landes Schleswig-Holstein, FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Wirtschaft und Soziales, Schulamt in der Hansestadt Lübeck

Barriere 4: Übergänge zu anderen Schulen
Ein Schul- bzw. Schulsystemwechsel (z.B. Grundschule/weiterführende Schule, Förderzentrum/Regelschule) stellt für Kinder mit Behinderung eine Barriere dar.
Es fehlt Fachpersonal, um diese Übergänge leichter zu gestalten.
Für Kinder mit Migrationshintergrund kommt erschwerend hinzu, dass die Familien durch ihre Erfahrungen mit den oft eindimensionalen Schulsystemen des Heimatlandes die Möglichkeiten des differenzierten Schulsystems hier weder kennen noch vermuten können.

Zielsetzung(en): Schul-Übergänge optimieren

Handlungsempfehlungen: Für die Gestaltung der Übergänge sollten Konzepte erarbeitet und kontinuierlich Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Verantwortliche: Ministerium für Schule und Berufsbildung des Landes Schleswig-Holstein, Lübecker Schulen

Barriere 5: Baulicher Zustand der Schulgebäude
Von barrierefreien baulichen Anlagen spricht man, wenn diese für Menschen mit Behinderung in der allgemein
üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Der Großteil der Lübecker Schulen ist weder barrierefrei zugänglich noch barrierefrei nutzbar. Zudem herrscht ein allgemeiner Sanierungsstau beispielsweise bei den sanitären Anlagen.

Zielsetzung(en): Barrierefreie Schulgebäude

Handlungsempfehlungen: Es müssen massiv finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, um die Schulen barrierefrei umzubauen und den Sanierungsstau abzubauen.

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 6: Schulraumprogramm
Es gibt kein aktuelles Schulraumprogramm des Landes Schleswig-Holstein. Die Anzahl der Klassen entspricht in der Regel der Anzahl der Schulräume. Aus Gründen der Inklusion, der Ganztagsbeschulung und des Bedarfes an Differenzierungsräume sind jedoch zusätzliche Räume erforderlich.
Ein aktuelles durch die Hansestadt Lübeck in Auftrag gegebenes Gutachten zur Schulentwicklungsplanung bis 2020 sieht 1,7 Räume pro Klasse als notwendig an.

Zielsetzung(en): Schulräume an die tatsächlichen Bedarfe anpassen

Handlungsempfehlungen: Die Handlungsempfehlungen aus dem aktuellen Gutachten zur Schulentwicklungsplanung sollten umgesetzt werden.

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung in Zusammenarbeit mit FB 5 Planen und Bauen

Barriere 7: Personalsituation an allen Schulen / Fehlendes Fachpersonal
An den Lübecker Schulen fehlen Lehrerinnen/Lehrer, Sonderschullehrerinnen/Sonderschullehrer, Schulassistentinnen/ Schulassistenten, Pflegepersonal mit qualifizierter Ausbildung, Sozialpädagoginnen/Sozialpädagogen und Schulbegleiterinnen/Schulbegleiter.
Das Land SH hat viele Lehrkräfte ausgebildet. Planstellen wurden zwischenzeitlich zunehmend freigegeben. Die Bewerberzahlen gehen zurück, Gründe dafür sind u.a. der demographische Wandel aber auch die unterschiedliche Vertrags- und Tarifstruktur der Bundesländer. Potentielle Bewerberinnen/Bewerber verlassen Schleswig-Holstein zugunsten eines anderen Bundeslandes.

Zielsetzung(en): Personalsituation an allen Schulen verbessern

Handlungsempfehlungen: Es sollte mehr Fachpersonal eingestellt werden. Ein Einsatz innerhalb der Berufsgruppen muss flexibel gestaltet werden können, um Vertretungen zu gewährleisten.
Der Beruf der Lehrerin/des Lehrers müsste attraktiver gestaltet werden.

Verantwortliche: Ministerium für Schule und Berufsbildung des Landes Schleswig-Holstein

Barriere 8: Klassenstärke
Die Schülerzahlen in den Klassen sind zu groß. Es sollten weniger Schüler pro Klasse unterrichtet werden.
Nicht nur Kinder mit Förderbedarfen sind auf kleinere Lerngruppen angewiesen.

Zielsetzung(en): Klassenstärke reduzieren

Handlungsempfehlungen: Die Klassenstärke sollte sich an den besonderen Bedarfen der jeweiligen Schulstandorte orientieren.

Verantwortliche: Ministerium für Schule und Berufsbildung des Landes Schleswig-Holstein

Barriere 9: Pflegeassistenz an Regelschulen
Pflegeassistenz ist erforderlich, damit auch Kinder mit einer Körperbehinderung Regelschulen besuchen können. Dieses Personal und die notwendigen Räumlichkeiten fehlen.
Es bestehen immer noch Vorbehalte einiger Regelschulen gegenüber Schülerinnen und Schülern mit Behinderung.

Zielsetzung(en): Pflegeassistenz auch an Regelschulen vorhalten

Handlungsempfehlungen: Entsprechendes Fachpersonal sollte eingestellt werden.
Notwendige Räumlichkeiten für die Pflege sollten zur Verfügung gestellt werden.

Verantwortliche: Ministerium für Schule und Berufsbildung des Landes Schleswig-Holstein, FB 4 Kultur und Bildung in Zusammenarbeit mit FB 5 Planen und Bauen

Barriere 10: Pflegepersonal an Förderzentren
In den Förderzentren mit den Schwerpunkten körperliche und motorische sowie geistige Entwicklung fehlen Gesundheits- und Krankenpflegepersonal, um die Pflege oder medizinische Versorgung (z.B. Insulingabe bei Diabetes) sicherzustellen.
Aktuell sind Kinderpflegerinnen/Kinderpfleger eingesetzt, die zum pädagogischen Personal zählen und keine medizinische Versorgung durchführen dürfen.

Zielsetzung(en): Pflegepersonal in Förderzentren einsetzen

Handlungsempfehlungen: Medizinische Fachkräfte zur Sicherstellung einer medizinischen Versorgung sollten eingestellt werden.

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 11: Vernetzung der Schulen
Für Grundschulen, Förderzentren und Gemeinschaftsschulen ohne Oberstufe sind die Schulrätinnen/Schulräte in den Kreisen und kreisfreien Städten zuständig, für Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe, Gymnasien und die beruflichen Schulen die Schulaufsicht im Bildungsministerium des Landes SH. Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten erfolgt keine automatische Vernetzung der Schulen; dadurch werden beispielsweise die Übergänge erschwert.

Zielsetzung(en): Vernetzung der Schulen optimieren

Handlungsempfehlungen: Es sollten regelmäßige Treffen auch mit den nicht-schulamtsgebundenen Schulen eingeführt werden.

Verantwortliche: Schulamt in der Hansestadt Lübeck, Ministerium für Schule und Berufsbildung des Landes Schleswig-Holstein

Barriere 12: Nachmittagsbetreuung an Offenen Ganztagsschulen
An den freiwilligen Angeboten der Nachmittagsbetreuung können Schülerinnen und Schüler mit Behinderung nicht immer teilnehmen, da eine Schulbegleitung fehlt.

Zielsetzung(en): Nachmittagsangebote an Offenen Ganztagsschulen sollen auch von Kindern mit Behinderung in Anspruch genommen werden können.

Handlungsempfehlungen: Die Nachmittagsangebote an den Offenen Ganztagsschulen sind inklusiv weiterzuentwickeln und mit dem Lübecker Inklusionspool, den Angeboten der Jugendarbeit und der Jugendverbände zu vernetzen. Um auch an den Förderzentren die Nachmittagsangebote inklusiv auszubauen, muss eine „Öffnung der Förderzentren“ in den Stadtteil erfolgen, um auch Kinder und Jugendliche ohne Behinderung zu gewinnen.

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Wirtschaft und Soziales

vgl. Aufwachsen in Lübeck – Arbeitsergebnisse und Handlungsempfehlungen
(Nr. 7. Nachmittagsangebote an Schulen)

Barriere 13: Schulsozialarbeit an den Förderzentren
Es gibt zu wenig Schulsozialarbeit an den Förderzentren. Für die Schülerinnen/Schüler, Eltern und Lehrkräfte an Förderzentren ist Schulsozialarbeit ebenso wichtig wie an Regelschulen.

Zielsetzung(en): Schulsozialarbeit an den Förderzentren ausbauen

Handlungsempfehlungen: Die Schulsozialarbeit sollte auch an den Förderzentren ausgebaut werden.

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung

Barriere 14: Zugang zu Schulnetzwerkangeboten und Lern- und Freizeitangeboten am Nachmittag
Für Schülerinnen und Schüler mit Behinderung ist der Zugang zu den Netzwerkangeboten im Stadtteil erschwert, da eine Unterstützung (z.B. Assistenz, Fahrdienst) fehlt. Dies ist besonders erschwerend für Schülerinnen und Schüler an Förderzentren. Sie benötigen besondere Unterstützung, um Angebote außerhalb der eigenen Schule nutzen zu können. Die Förderzentren sind in der Regel nicht im eigenen Stadtteil.

Zielsetzung(en): Auch Schülerinnen und Schüler mit Behinderung sollen die Schulnetzwerkangebote im Stadtteil nutzen können.

Handlungsempfehlungen: Konkrete Hilfsangebote sollten für Schülerinnen und Schüler mit Behinderung geschaffen werden, um Schulnetzwerkangebote im Stadtteil nutzen zu können. Es sollte dabei auch geprüft werden, wie eine ausreichende Information über die Angebote erfolgen kann.

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung, FB 2 Wirtschaft und Soziales

Barriere 15: Übergänge Schule - Ausbildung/Berufstätigkeit
Jugendliche mit Behinderung (z.B. Lernbehinderung, sozial-emotionale Störungen) finden nach Beendigung der Schule nicht immer eine Ausbildung oder eine Beschäftigung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt.

Zielsetzung(en): Zugang zum Ausbildungs- und Arbeitsmarkt schaffen

Handlungsempfehlungen: Bei der Erstellung des Umsetzungskonzeptes für die Errichtung einer Jugendberufsagentur (Bürgerschaftsauftrag vom 25.02.2016) müssen auch die Belange der Jugendlichen mit Behinderung berücksichtigt werden.

Verantwortliche: Festlegung muss erfolgen, wenn das Konzept steht

Barriere 16: Zugänglichkeit Erwachsenenbildung
Erwachsenenbildung erfolgt in Lübeck durch die Volkshochschule, die Bürgerakademie und deren Veranstalterinnen/Veranstalter, das Abendgymnasium sowie durch weitere Anbieterinnen/Anbieter. Die Internetauftritte von Veranstalterinnen/Veranstaltern, sowie die Buch- und Internetversion des Volkshochschulprogrammes sind nicht barrierefrei zugänglich. Veranstaltungsorte werden nicht genau beschrieben, Hinweise auf eine eventuelle Barrierefreiheit der Unterrichtsräume oder auf bestehende Hilfsmittel fehlen. Inklusive Bildungsangebote und auch Angebote ausschließlich für Menschen mit Behinderung (z.B. Lese- und Schreibkurse oder Gewaltpräventionskurse in einfacher Sprache) gibt es nicht.

Zielsetzung(en): Barrierefreie Informationsmöglichkeiten über bestehende Angebote und barrierefreier Zugang zu den Veranstaltungen.

Handlungsempfehlungen: Sensibilisierung aller Anbieterinnen/Anbieter und deren Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter für die Belange von Menschen mit Behinderung. Buch- und Internetversionen der Programme sollten überarbeitet werden (z.B. durch Hinweise zu barrierefreien Veranstaltungsorten/Räumlichkeiten, Nutzung von Piktogrammen, Leichte Sprache).
Den Menschen mit Behinderung sollte die Möglichkeit gegeben werden, schon bei der Anmeldung besondere Bedarfe anzugeben (z.B. kommunikative Unterstützung oder speziell aufbereitete Unterrichtsmaterialien).
Kurse anbieten für Menschen, die ein langsameres Lerntempo haben oder Leichte Sprache benötigen.

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung

5.3 Handlungsfeld Arbeit und Beschäftigung

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Bente-Lorenzen, Gisela	Fortbildungsakademie der Wirtschaft gGmbH / Frau & Beruf
Freitag, Manuela	Jobcenter Lübeck
Grünberg, Arn	Agentur für Arbeit Lübeck
Guß, Dana	Fortbildungsakademie der Wirtschaft gGmbH / Reha
Justin, Siglinde	2.500 Soziale Sicherung
Dr. Kaiser, Marianne	Frauennetzwerk zur Arbeitssituation e.V.
Krapp, Ronald	Sozialverband Deutschland / Behindertenrat
Meier, Yvette	Jobcenter Lübeck
Mente, Fred	Vorwerker Diakonie gGmbH
Schomerus, Tilmann	DIE BRÜCKE Lübeck gGmbH
Schröder, Inge	2.500 Soziale Sicherung
Thomas, Alexander	Fortbildungsakademie der Wirtschaft gGmbH / Reha
Tunkel, Sarah	Frauennetzwerk zur Arbeitssituation e.V.
Ulrich, Angela	integra gGmbH
Willenberg, Axel	Marli GmbH
weitere Mitwirkende	Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber, Industrie- und Handelskammer

Ausgangssituation

Menschen mit Behinderung sind stark von Arbeitslosigkeit betroffen. Besonders schwierig ist die Vermittlung junger Menschen bis 25 Jahre mit Behinderung und ohne Ausbildung.

Mehr als die Hälfte der arbeitslosen Menschen mit einer Schwerbehinderung sind älter als 55 Jahre.
Die Vermittlung auf den allgemeinen Arbeitsmarkt wird dadurch mehrfach erschwert.

In welchen Themenfeldern bestehen Barrieren, die eine Vermittlung erschweren?

1. Wissensdefizite / Vorurteile bei Arbeitgeberinnen/Arbeitgebern

2. Zugänglichkeit

3. Erreichbarkeit der Arbeitsstätte

4. Arbeitsorganisation

5. Nachhaltigkeit von Projekten

Barriere 1: Wissensdefizite/Vorurteile bei Arbeitgeberinnen/Arbeitgebern
Menschen mit Behinderung werden durch Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber häufig kranken Menschen gleichgesetzt.
Wissensdefizite/Vorurteile bestehen insbesondere zu Fehlzeiten, zu den Rechten von schwerbehinderten Menschen und Gleichgestellten (z.B. Kündigungsschutz, zusätzlicher Urlaubsanspruch, Feststellung der Behinderung / Ausweise) sowie zu Behinderungen und der damit verbundenen Leistungsfähigkeit.
Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber müssen ihren Beschäftigten ohne Behinderung die Sorge nehmen, dass in einem inklusiven Arbeitsmarkt ihre Arbeitsplätze gefährdet sind oder dass eine Minderleistung kompensiert werden muss.
Die Werkstätten für behinderte Menschen werden im täglichen Sprachgebrauch immer noch als Sondereinrichtung bezeichnet.

Zielsetzung(en): Bei Arbeitgeberinnen/Arbeitgebern Interesse wecken, Anregungen geben und Impulse setzen sowie Wissensdefizite und Vorurteile abbauen

Handlungsempfehlungen: Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit, Beratung der Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber

Verantwortliche: Agentur für Arbeit Lübeck, Jobcenter Lübeck, Rentenversicherung Nord und Bund, Integrationsamt SH, Integrationsfachdienst, FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales

Konkrete Maßnahmen:

1. In den Medien ist über erfolgreiche Vermittlung von Menschen mit Behinderung auf den allgemeinen Arbeitsmarkt zu berichten, um das Bewusstsein in der Öffentlichkeit zu stärken und Interesse bei Arbeitgebern und Arbeitgeberinnen zu wecken.
2. Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber informieren (z.B. sensibilisieren und Vorurteile – auch die der Beschäftigten – ausräumen, erfolgreiche und gescheiterte Vermittlungen kommunizieren, Erfahrungsaustausch).
3. Einwirkungsmöglichkeiten bei der Ansiedlung von Unternehmen in der HL nutzen (z.B. Anregung geben, bei der Besetzung der Arbeitsplätze auch die Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen).
4. Die bzw. der Behindertenbeauftragte sollte auch im Rahmen der Projektgruppe „Behinderte Mitbürger“ (Vereine, Selbsthilfegruppen,

Träger von Behinderteneinrichtungen, die die Interessen von Menschen mit Behinderung vertreten) das Thema „Arbeit und Beschäftigung“ von Menschen mit Behinderung in die Öffentlichkeit transportieren.

5. Für den Lebensbereich Arbeit und Beschäftigung Hilfeplanung durchführen.
6. Eine verlässliche regelmäßige Teilnahme der gesetzlich vorgeschriebenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Gesamtplanverfahren sicherstellen.

Barriere 2: Zugänglichkeit
Die Fördermöglichkeiten nach den verschiedenen Sozialgesetzbüchern sind sehr komplex und nicht immer verständlich. Die fehlende einfache Sprache ist dabei ein zusätzliches Hemmnis (z.B. in den Bescheiden). Menschen mit Behinderung informieren die Arbeitgeberin/den Arbeitgeber aus Sorge um den Arbeitsplatz nicht immer über ihre Behinderung. Dadurch wird der Zugang zu Fördermöglichkeiten nicht genutzt.
Es fehlt z.B. ein Wegweiser für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer und Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber über Anlaufstellen und Zuständigkeiten.

Zielsetzung(en): Zugänglichkeit sicherstellen

Handlungsempfehlungen: Wegweiser aufbauen

Verantwortliche: Agentur für Arbeit Lübeck, Jobcenter Lübeck, Rentenversicherung Nord und Bund, FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales, DIE BRÜCKE Lübeck gGmbH

Konkrete Maßnahmen:
1. Zum Thema „Arbeit und Beschäftigung“ ist eine Internetseite zu Anlaufstellen und Zuständigkeiten einzurichten sowie eine Verlinkung zu Publikationen (z.B. Ratgeber für Menschen mit Behinderung vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales) und dem Psychosozialen Wegweiser herzustellen.
2. Der Internet-Auftritt der Hansestadt Lübeck ist insgesamt barrierefrei zu gestalten.
3. Der Psychosoziale Wegweiser ist bei der speziellen Art der Hilfe „Arbeit/Beschäftigung/Teilhabe“ unter dem Aspekt Arbeitgeberin- und Arbeitgeberorientierung zu überarbeiten bzw. zu ergänzen. Die Rubrik „Anlauf- und Beratungsstellen“ könnte z.B. um einen Katalog der bestehenden Förderungen mit den dafür zuständigen Ansprechpartnerinnen/Ansprechpartnern erweitert werden.
4. Zusätzlich einen entsprechenden Wegweiser für Arbeitgeberinnen/ Arbeitgeber entwickeln.
5. Anträge, Verfahren und Bescheide in einfache Sprache übersetzen.

Barriere 3: Erreichbarkeit der Arbeitsstätte
Menschen mit Behinderung können nicht immer den Bus nutzen (z.B. bei sozialer Phobie).
Der Stadtverkehr Lübeck hat bereits Niederflurbusse im Einsatz und auch die Hinweise im Bus (Text und Sprache) zu den Haltestellen verbessert. Mit einer farblichen Kennung der Busse / Buslinien wäre es z.B. für Menschen mit einer geistigen Behinderung oder Sehbehinderung leichter, sich ohne Hilfe zurecht zu finden.
Auch der Weg von der Wohnung zur Bushaltestelle ist nicht immer erreichbar.

Zielsetzung(en): Selbständiges Erreichen der Arbeitsstätte

Handlungsempfehlungen: Den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Straßen/Wege weiter barrierefrei ausbauen

Verantwortliche: Stadtverkehr Lübeck GmbH, Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft, FB 5 Planen und Bauen

Konkrete Maßnahmen:
Fortführung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit des ÖPNV (z.B. Kennzeichnung mit Piktogrammen, Farbgestaltung, akustische und optische Warnung während des Schließvorgangs der Türen, Haltewunschtaster mit Brailleschrift) sowie der Straßen und Wege.

Barriere 4: Arbeitsorganisation
Es gibt auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt nur wenig individuell auf die Behinderung abgestimmte Arbeitsmodelle (z.B. für Menschen mit Behinderung, die nur in Teilzeit oder von zu Hause aus nach dem tatsächlichen Leistungsvermögen arbeiten können). Ein besonderes Arbeitsmodell wäre z.B. eine Projektarbeit in einem flexiblen Zeitrahmen.

Zielsetzung(en): Vorhandene (individuelle) Arbeitsmodelle bekannt machen und Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber bei der Planung und Umsetzung möglicher Ideen begleiten

Handlungsempfehlungen: Ausbau der Beratung von Arbeitgeberinnen/Arbeitgebern (Arbeitsmodelle, „Nischenarbeitsplätze)

Verantwortliche: Agentur für Arbeit Lübeck, Jobcenter Lübeck, Rentenversicherung Nord und Bund, Integrationsamt SH, Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH

Konkrete Maßnahmen:
Öffentlichkeitsarbeit entsprechend ausrichten/verstärken (s. auch Barriere 1: Wissensdefizite/Vorurteile bei Arbeitgeberinnen/Arbeitgebern)
Individuelle Begleitung und Beratung der Arbeitgeberinnen/Arbeitgeber, auch nach erfolgter Einstellung der Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter
„Plattform“ für einen Austausch und zur Verbreitung von Ideen zu Arbeitsmodellen schaffen

Barriere 5: Nachhaltigkeit von Projekten
Über in der Vergangenheit durchgeführte und beendete Projekte gibt es kaum Auswertungen darüber, warum z.B. Projekte auslaufen und keine Fortführung von bewährten Projekten erfolgt. Auch bei Projekten, die gut gelaufen sind und nachhaltig eingeführt werden sollten, erfolgt vielfach keine Umsetzung, da die finanziellen Mittel fehlen.
Es gibt zu wenige Projekte speziell für Frauen mit Behinderung.

Zielsetzung(en): Bewährte Projekte langfristig bzw. dauerhaft umsetzen

Handlungsempfehlungen: Bei Projektende sollte künftig dokumentiert werden, warum ein Projekt ausläuft und nicht dauerhaft fortgeführt wird.

Verantwortliche: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Integrationsamt SH

Konkrete Maßnahmen:
Übersicht über aktuell laufende Projekte erstellen und geschlechterspezifisch darstellen.
Evaluation von Projekten einführen, um daraus Erkenntnisse zu ziehen, welche Projekte sich bewährt haben und dauerhaft (ggf. mit Änderungen) eingeführt werden könnten. Die Evaluation sollte, vor dem Hintergrund qualitativer Betrachtungen, insbesondere genderspezifisch erhoben werden.

Fazit

Nach Artikel 27 der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) sollen Menschen mit Behinderung die Möglichkeit erhalten, ihren Lebensunterhalt durch Arbeit zu verdienen, die in einem offenen, integrativen und für Menschen mit Behinderung zugänglichen Arbeitsmarkt und Arbeitsumfeld frei gewählt oder angenommen wird.
Es bestehen jedoch - trotz aller Aktivitäten in der Vergangenheit und laufenden Bemühungen auf Bundes- und Landesebene - Grenzen, den allgemeinen Arbeitsmarkt inklusiv zu gestalten. Beispiele sind die unabhängige Teilhabeberatung und trägerübergreifende Ermittlung des Teilhabebedarfs, Modellvorhaben zur Prävention, Modellvorhaben zur Stärkung der Rehabilitation, Budget für Arbeit und andere Anbieter zur Teilhabe am Arbeitsleben, trägerübergreifende Teilhabeleistungen etc.
Auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt sind Arbeitsplätze zu besetzen, für die bestimmte Qualifikationen erforderlich sind.
Ob diese Arbeitsplätze dann mit Menschen mit Behinderung besetzt werden, ist im betrieblichen Alltag in der Regel nachrangig, da in erster Linie die Qualifikation entscheidend ist. Speziell für Arbeitnehmerinnen/ Arbeitnehmer mit Behinderung eingerichtete Arbeitsplätze, die den Anspruch der UN-BRK in voll umfänglicher Weise erfüllen, können von der „Wirtschaft“ weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht in ausreichender Anzahl vorgehalten werden. Dies erfolgt auch zukünftig Bedarf deckend in Werkstätten für behinderte Menschen und sonstigen/weiteren Beschäftigungsstätten, die notwendig sein werden, um Menschen mit Behinderung eine angemessene Beschäftigung anbieten zu können.
Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer können im Hinblick auf die individuelle Leistungsgrenze oftmals keine Vollzeitbeschäftigung ausüben, sondern nur in Teilzeit tätig sein. Die Höhe des Einkommens resultiert in der Regel aus dem Arbeitsverdienst und ggf. einer Rente.
Das Gesamteinkommen erreicht trotz evtl. ergänzender Leistungen vielfach nur den Grundsicherungsbedarf für Arbeitssuchende.

5.4 Handlungsfeld Kultur, Sport und Freizeit

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Ahlborn-Ritter, Lena	Fachbereich 4 Kultur und Bildung
Bösch, Stefanie	Forum für Migrantinnen und Migranten
Hanck, Iris	Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
Jakubczyk, Nina	Bereich 4.041 Fachbereichsdienste (Kulturbüro)
Jödicke, Volker	Fortbildungsakademie der Wirtschaft gGmbh
Justin, Siglinde	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Krapp, Ronald	Sozialverband Deutschland / Behindertenrat
Müller, Gudrun	Lübecker Gehörlosenverein von 1910 e.V. / Behindertenrat
Sachs, Elke	Lübecker Stadtführer e.V.
Schröder, Frank	Bereich 4.401 Schule und Sport
Schröder, Inge	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Schulz, Oliver	DIE BRÜCKE Lübeck gGmbh
Torge, Angelika	Rehabilitations- und Behindertensport-Gemeinschaft Lübeck
Ziese, Kathrin	mixed pickles e.V.

Zu welchen Themenfeldern konnten Barrieren ermittelt werden?

1. Bewusstseinsbildung
2. Zugänglichkeit
3. Teilnahme an Kultur-, Sport- und Freizeitveranstaltungen
4. Teilnahme an Sportaktivitäten

Barriere 1: Bewusstseinsbildung
Betreiberinnen/Betreiber von Kultureinrichtungen, Ausrichterinnen/Ausrichter von Veranstaltungen und Vereine wissen häufig nicht, welche Einschränkungen für Menschen mit Behinderung bestehen können und durch welche Barrieren sie daran gehindert werden, an diesen Angeboten teilnehmen zu können.

Zielsetzung(en): Bewusstsein für die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung schärfen

Handlungsempfehlungen: In bereits bestehende Gesprächsrunden zur Durchführung von (Groß-) Veranstaltungen sollten Menschen mit Behinderung eingebunden werden (z.B. Behindertenbeauftragte/r, Behindertenrat).
Das Qualitätskonzept für Veranstalter in Lübeck und Travemünde und die von der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) entwickelten Kurzexposés für kommerzielle und für gemeinnützige Veranstaltungen sollten um die Belange von Menschen mit Behinderung erweitert werden (z.B. auch durch einen Handlungsleitfaden und/oder Kurz-Check für barrierefreie Veranstaltungen).

Verantwortliche: FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen, LTM

Barriere 2: Zugänglichkeit
Kultur-, Sport- und Freizeitveranstaltungen sind häufig nicht barrierefrei zugänglich.

Barrierefreie Informationsquellen über Veranstaltungen gibt es kaum (z.B. Internetauftritte, Flyer und Anmeldeformulare in Leichter Sprache, Veranstaltungsorte werden nicht genau beschrieben und Hinweise auf eine eventuelle Barrierefreiheit fehlen).
Die Veranstaltungsorte und öffentlich genutzten Einrichtungen sind nicht immer barrierefrei gestaltet (z.B. keine ausreichende Beschilderung, keine barrierefreien Sanitärräume) und es wird sich zu selten um alternative barrierefreie Veranstaltungsorte bemüht.

Zielsetzung(en): Zugänglichkeit sicherstellen

Handlungsempfehlungen: Internetauftritte sollten barrierefrei ausgerichtet werden, Programme und Flyer sollten barrierefrei gestaltet werden (z.B. durch Hinweise zu barrierefreien Veranstaltungsorten/Räumlichkeiten, Nutzung von Piktogrammen, Leichte Sprache).
Bei Veranstaltungsorten und öffentlich genutzte Einrichtungen sollte auf Barrierefreiheit geachtet werden. Ansonsten sollten alternative barrierefreie Veranstaltungsorte angeboten werden (z.B. in Behinderteneinrichtungen).

Verantwortliche: FB 1 Bürgermeister, FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 3: Teilnahme an Kultur-, Sport- und Freizeitveranstaltungen
Menschen mit Behinderung können nicht immer an den angebotenen Kultur- und Freizeitveranstaltungen teilnehmen. Oftmals fehlt auch die Möglichkeit, das eigene kreative und/oder künstlerische Potential einzubringen.
Dies liegt z.B. daran, dass

- es zu wenige inklusive Angebote und Angebote ausschließlich für Menschen mit Behinderung gibt (z.B. Stadt- oder Museumsführungen für gehörlose Menschen oder in Leichter Sprache für Menschen mit kognitiven Einschränkungen).
- durch verwaltungsmäßige Abläufe konkrete Umsetzungen erschwert werden (z.B. beim Kauf von Tickets und beim Einlass zu Veranstaltungen, Ausfüllen eines Formulars und Vorlage des Schwerbehindertenausweises bei Inanspruchnahme von Vergünstigungen im Kino).
- bei der Organisation/Ausrichtung von Veranstaltungen selten gezielt nachgefragt wird, ob auch Menschen mit Behinderung sich aktiv einbringen möchten.
- finanzielle Mittel fehlen.

Zielsetzung(en): Teilnahme an Kultur-, Sport- und Freizeitveranstaltungen fördern

Handlungsempfehlungen:
Inklusive Veranstaltungen und auch Veranstaltungen ausschließlich für Menschen mit Behinderung sollten vermehrt angeboten werden.
Menschen mit Behinderung die Möglichkeit bieten, schon bei einer Anmeldung oder Buchung besondere Unterstützungsbedarfe anzugeben (z.B. Audiosysteme).
Verwaltungsmäßige Hemmnisse abbauen (z.B. gesonderte Kassen bzw. Eingänge für einen erleichterten Zugang).
Kultureinrichtungen und Veranstalterinnen/Veranstalter sollten Menschen mit Behinderung bei ihren Aktivitäten mit einbeziehen.
Bei Veranstaltungen sollten Künstlerinnen/Künstler mit Behinderung eingebunden werden.
Es sollte geprüft werden, ob die Zugangsvoraussetzungen zur LÜBECKCARD für Menschen mit Behinderung angepasst werden können.

Verantwortliche: FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 4 Kultur und Bildung, Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM)

Barriere 4: Teilnahme an Sportaktivitäten
Menschen mit Behinderung können nicht immer den Sport betreiben, den sie gerne möchten.
Behindertensportverbände bieten Aktivitäten speziell für Menschen mit Behinderung; diese sind allerdings nicht inklusiv ausgerichtet.
Sportvereine bieten ebenfalls kaum inklusive Angebote an.
Der Großteil der Lübecker Sporthallen und Sportplätze (hier insbesondere die sanitären Anlagen und Umkleidebereiche) sowie die Lübecker Schwimmbäder sind nicht barrierefrei.

Zielsetzung(en): Teilnahme an Sportaktivitäten fördern

Handlungsempfehlungen: Vereine sollten ermutigt werden, mehr Angebote zu entwickeln, die Menschen mit und ohne Behinderung gemeinsam nutzen können.
Für Sportvereine sollten (finanzielle) Anreize geschaffen werden, sich für Menschen mit Behinderung zu öffnen (z.B. über eine Anpassung der Sportförderrichtlinien der Hansestadt Lübeck).
Dem Turn- und Sportbund Lübeck e.V. als Kreissportverband sollte vorgeschlagen werden, eine Ansprechpartnerin/einen Ansprechpartner für Menschen mit Behinderung zu benennen.
Es sollten Anregungen gegeben werden, große Sportveranstaltungen verstärkt für Menschen mit Behinderung zu öffnen (z.B. Erweiterung des Starterfeldes bei „Volksläufen“ für Menschen im Rollstuhl).
Bei Neu- und Umbauten von Sportstätten sind die Belange von Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen (z.B. Neubau Sportpark Falkenwiese).

Verantwortliche: FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen

5.5 Handlungsfeld Bauen, Wohnen, Verkehr

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Babendererde, Arnd	5.651.1 Technisches Gebäudemanagement
Becker, Petra	mixed pickles e.V.
Biela, Andreas	Marli GmbH
Boden, Jörg	NEUE LÜBECKER Norddeutsche Baugenossenschaft e.G.
Drochner, Doris	5.610.4 Verkehrsplanung / ÖPNV
Elstner, Katja	2.500.7 Wohnungsbauförderung / Wohnungsvermittlung
Justin, Siglinde	2.500.1 Teilhabeplanung
Lossmann, Christine	Reha-Lehrerin für Blinde und Sehbehinderte
Lücht-Ziegler, Angelika	2.500.5 Behindertenhilfe
Mente, Fred	Vorwerker Diakonie gGmbH
Schröder, Inge	2.500.1 Teilhabeplanung
Schulte, Martin	5.660.5 Flächenmanagement
Singelmann, Anne	Mittendrin Lübeck e.V.
Trilke, Sabine	2.500.7 Leben und Wohnen im Alter
weitere Mitwirkende	2.530 Gesundheitsamt - Sozialpsychiatrischer Dienst

Zu welchen Themenfeldern konnten Barrieren ermittelt werden?

1. Geeignetheit barrierefreier Wohnungen
2. Angebot barrierefreier Wohnungen
3. Selbstbestimmte Lebensführung
4. Verkehrsinfrastruktur

Barriere 1: Geeignetheit barrierefreier Wohnungen
Barrierefreie Wohnungen, die nach DIN standardmäßig gebaut werden, sind schwer zu vermieten, da die individuellen Bedürfnisse für verschiedene Personengruppen (z.B. gehörlose, blinde und sehbehinderte, körperbehinderte, geistige oder psychisch kranke Menschen) unterschiedlich sind. Sinnvoller wäre es von daher, Wohnungen barrierearm zu bauen und diese dann individuell anzupassen.
Die Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (§ 52 Barrierefreies Bauen) gibt nur sehr eingeschränkte Vorgaben für bauliche Anforderungen zur Barrierefreiheit. Das Land Schleswig-Holstein will mit seinem Aktionsplan die Landesbauordnung in Bezug auf die Belange von Menschen mit Behinderung fortschreiben und aktualisieren.
Geeignete Wohnungen gibt es kaum bzw. nicht in der Form, wie diese benötigt werden.

Zielsetzung(en): Erhöhung der Anzahl geeigneter Wohnungen (barrierefrei / barrierearm)

Handlungsempfehlungen:
Standards für barrierearme Wohnungen entwickeln
Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung im Rahmen von Verfahren berücksichtigen (z.B. bei Bebauungsplänen, Baugenehmigungen, städtebaulichen Verträgen)
Kapazitäten bei Neubauten um barrierearme Wohnungen erweitern
Vermieterinnen/Vermieter von Wohnraum sollten angeregt werden, bei allen Neubaumaßnahmen und Modernisierungsvorhaben von Wohnraum zu prüfen, in welchem Umfang, über die vom Gesetz geforderten Anforderungen hinaus, bezahlbarer Wohnraum für Menschen mit Behinderung, ggf. auf spezielle Anforderungen einzelner Behinderungen ausgerichtet, geschaffen werden kann und eine Umsetzung unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze möglich ist.
Initiierung von Modellprojekten zur Umsetzung des Bundesteilhabegesetzes mit dem Ziel der dauerhaften Auflösung von Grenzen zwischen ambulant begleiteten und stationär angelegten Wohnformen.

Verantwortliche: FB 5 Planen und Bauen, FB 2 Wirtschaft und Soziales, Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH

Barriere 2: Angebot barrierefreier Wohnungen
Das vorhandene Angebot an barrierefreien / barrierearmen Wohnungen ist nicht bekannt.
Durch die Vielzahl von Anbietenden / Vermietenden wird es erschwert, sich schnell und einfach über aktuelle geeignete Wohnungsangebote zu informieren und sich einen Überblick zu verschaffen.

Der FB 2 Wirtschaft und Soziales führt ein Wohnungskataster für die öffentlich geförderten Wohnungen.
Frei werdende öffentlich geförderte Wohnungen mit Benennungsrecht werden zwar gemeldet, allerdings noch nicht mit allen Ausstattungsmerkmalen zu barrierefreien bzw. barrierearmen Wohnungen (z.B. Fahrstuhl, bodengleiche Dusche, Türbreiten, Bewegungsflächen).

Der Wohnungsbestand insgesamt wird nicht abgebildet.

Zielsetzung(en): Informationen über das Angebot barrierefreier / barrierearmer Wohnungen verbessern

Handlungsempfehlungen: Es sollte geprüft werden, ob ein Verzeichnis über barrierefreie / barrierearme Wohnungen erstellt werden kann und ob für eine Umsetzung weitere Partnerinnen und Partner gewonnen werden können.

Verantwortliche: FB 2 Wirtschaft und Soziales

Barriere 3: Selbstbestimmte Lebensführung
Menschen mit Behinderung möchten wie alle Menschen selbst bestimmen, wie, wo und mit wem sie wohnen.
Erschwert wird dies z.B. dadurch, dass

- bezahlbarer (barrierefreier) Wohnraum fehlt.
- Wohnungen nicht zentral liegen (z.B. eine gute Busanbindung muss gegeben sein, stündliche Fahrzeiten sind nicht ausreichend).
- nicht in allen Stadtteilen eine gleich gut geeignete soziale Infrastruktur vorhanden ist.
- die Gemeinwesenarbeit nicht in allen Stadtteilen gleich gut läuft.
- die Mietobergrenze zu beachten ist, wenn öffentliche Leistungen wie z.B. Grundsicherung bezogen werden.
- Ängste bei den Menschen mit Behinderung und/oder deren Eltern bestehen.
- Menschen mit Behinderung nicht zugetraut wird, eigenständig leben zu können. Es gibt Vorbehalte bei Vermieterinnen/Vermietern, die aus den gemachten Erfahrungen heraus resultieren. Auch innerhalb der Hausgemeinschaft kann es an Akzeptanz fehlen.
- die Vorbereitung des Auszuges aus dem Elternhaus nicht professionell begleitet wird (z.B. Wohnungssuche, Anmietung der Wohnung, Beantragung und Organisation von Pflege- und Unterstützungsleistungen).
- Schreiben/Bescheide nicht in einfacher Sprache erstellt werden.
- Institutionen, die eine Beratungspflicht haben, diese nicht immer praktizieren.

Zielsetzung(en): Selbstbestimmte Lebensführung fördern

Handlungsempfehlungen:
Zentrale Anlaufstellen in den Stadtteilen, wie z.B. die Nachbarschaftsbüros, ausbauen
Quartiersentwicklung voranbringen
Wohnortnahe niederschwellige Beratungs- und Begleitungsangebote ausbauen bzw. schaffen
Anträge, Verfahren und Schreiben/Bescheide in einfacher Sprache vorhalten

Verantwortliche: FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 4: Verkehrsinfrastruktur
Der öffentliche und private Verkehrs- und Freiraum ist noch nicht flächendeckend barrierefrei gestaltet (z.B. Bewegungsfläche, Überquerungsstelle, nutzbare Gehwegbreite, Blindenleitsysteme, Lichtsignalanlagen, Beleuchtung, Beschilderungen, Treppen, Rampen, Bordsteinabsenkungen).

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist noch nicht vollständig barrierefrei ausgerichtet.
Die zum 1. Januar 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) enthält auch Neuregelungen zur Barrierefreiheit. Die Aufgabenträger sind verpflichtet, in Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, schon bis 2022 die Barrierefreiheit auf den gesamten ÖPNV in Deutschland auszudehnen.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wurde im März 2010 von der Bürgerschaft als ganzheitlicher Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks beschlossen, der bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen zu berücksichtigen ist.
Zu den Entwicklungszielen des ISEK gehört auch, die Stadt barrierefrei umzubauen.
Eine Fortschreibung des ISEK wurde bislang nicht vorgenommen, ist aber mittelfristig geplant.

Zielsetzung(en): Schaffung einer barrierefreien Verkehrsinfrastruktur

Handlungsempfehlungen:
Bei allen Planungen (z.B. bei der Stadtentwicklung) und Baumaßnahmen sind die Belange von Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen.
Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)

Verantwortliche: FB 5 Planen und Bauen, Stadtverkehr Lübeck GmbH, Lübeck - Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH,
FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung (Entsorgungsbetriebe)

5.6 Handlungsfeld Gesundheit und Pflege

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Becker, Petra	mixed pickles e.V.
Boniakowsky, Doreen	Vorwerker Diakonie gGmbH
Claus, Karin	2.500.7 Erwachsenenhilfe / Pflegestützpunkt
Fischer, Lisa	DIE BRÜCKE Lübeck gGmbH
Hartung, Kirstin	KISS Lübeck / Kinder Wege gGmbH
Henßge, Jörg	AOK NordWest
Justin, Siglinde	2.500.1 Teilhabeplanung
Menorca, Heidi	Fraktion CDU
Müller Gudrun	Lübecker Gehörlosenverein von 1910 e.V. / Behindertenrat
Reinberg, Birte	Marli GmbH
Sahner, Michael	2.530 Gesundheitsamt - Sozialpsychiatrischer Dienst
Schröder, Inge	2.500.1 Teilhabeplanung
Singelmann, Anne	Mittendrin Lübeck e.V.

Vorbemerkungen

Der Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen
im Land Schleswig-Holstein beinhaltet auch das Handlungsfeld Gesundheit und Pflege, um die gesundheitliche und pflegerische Begleitung von Menschen mit Behinderung weiter zu verbessern.

Folgende Maßnahmen wurden aufgenommen:

- *Gesetze und Reformen*
  - Verbesserung der Zusammenarbeit und des Verständnisses zwischen den für das SbStG zuständigen Aufsichten und den Einrichtungsträgerinnen/Einrichtungsträgern
  - Mitwirkung bei der Reform der Pflegeversicherung
- *Bildung*
  - Qualifikation von nicht-ärztlichen Praxisassistentinnen und Praxisassistenten
  - Sensibilisierung des medizinischen Personals für die Belange von Menschen mit Behinderung in der medizinischen und therapeutischen Versorgung
- *Prävention*
  - Koordinierung im Bereich Prävention sowie Strategieforum Prävention
  - Einladungswesen zur Früherkennungs- (U)Untersuchung
  - Betriebliche Gesundheitsförderung
- *Barrierefreiheit*
  - Barrierefreiheit von Arztpraxen, Apotheken und anderen medizinischen und therapeutischen Einrichtungen
  - Information für Patientinnen und Patienten über vorhandene barrierefreie Einrichtungen
  - Barrierefreiheit der Geschäftsstellen von Körperschaften, Bildungsträgerinnen und Bildungsträgern und anderen Trägerinnen und Trägern der Gesundheitsversorgung verbessern
  - Schaffung eines barrierearmen Zuganges zu Einrichtungen des Gesundheitswesens
- *Weitere Maßnahmen*
  - Modellprojekt „Verbesserung der Zahngesundheit für pflegebedürftige Menschen“
  - Förderung von gemeindenahen Gesundheitsleistungen
  - Informationen zu Impfungen

Zu welchen Themenfeldern konnten Barrieren ermittelt werden?

20. Zugänglichkeit

21. Vereinsamung

22. Pflegebedarfsplanung

23. Sensibilisierung verschiedener Professionen

Barriere 1: Zugänglichkeit
Informationen über Gesundheitsleistungen und Hilfesysteme sowie Anlauf- und Beratungsstellen sind trotz Öffentlichkeitsarbeit nicht ausreichend bekannt. Auch fehlt es vielfach an einer Hilfe, um diese Informations- und Beratungsangebote nutzen zu können.

Informationsbroschüren, Flyer, Internetseiten und die räumliche Infrastruktur sind nicht immer barrierefrei.

Zielsetzung(en): Zugänglichkeit sicherstellen

Handlungsempfehlungen:
Die Öffentlichkeitsarbeit intensivieren.
In das Gesamtkonzept *Leben und Wohnen im Alter* wurde die Gesamtstrategie Prävention im Alter mit einem Baustein „Präventive Hausbesuche“ eingebettet. Zielsetzung ist, über vorhandene Hilfe- und Unterstützungsangebote zu informieren, um eine rechtzeitige und bedarfsgerechte Versorgung zu ermöglichen. Die Umsetzung der Gesamtstrategie Prävention im Alter hat bereits begonnen; der Baustein „Präventive Hausbesuche“ im Stadtteil Moisling befindet sich im Aufbau.
Die Gesamtstrategie Prävention im Alter weiterhin konsequent in Kooperation mit den unterschiedlichen Trägerinnen/Trägern umsetzen und nach Auswertung der Erfahrungen und Erkenntnisse weiterentwickeln; dabei sind auch die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung einzubeziehen.
Prüfen, ob die Antragsverfahren für geeignete Hilfen vereinfacht werden können.
Die Informations- und Beratungsangebote der Hansestadt Lübeck im Internet barrierefrei anbieten und die räumliche Infrastruktur weiter barrierefrei ausbauen. Diese Verpflichtung auch in Ziel- und Leistungsvereinbarungen mit Anbieterinnen/Anbietern berücksichtigen und in die Verhandlungen mit einbringen.

Verantwortliche: FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 2: Vereinsamung
Menschen mit Behinderung leben häufig isoliert im Quartier. Die Möglichkeiten der Kontaktaufnahme sind durch die Behinderung teilweise eingeschränkt oder ein Verlassen der Wohnung ist aufgrund der Behinderung nicht möglich. Dieses Thema wurde bereits beim Handlungsfeld Bauen, Wohnen, Verkehr bei der Barriere „Selbstbestimmte Lebensführung“ mit berücksichtigt.

Allerdings kann Einsamkeit auch krank machen.

Zielsetzung(en): Einer Vereinsamung entgegenwirken

Handlungsempfehlungen:
Eine Quartiersentwicklung voranbringen.
Wohnortnahe niederschwellige Beratungs- und Begleitungsangebote ausbauen bzw. schaffen.
Nachbarschaftliches Handeln in den Stadtteilen stärken.

Verantwortliche: FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen

Barriere 3: Pflegebedarfsplanung
Zurzeit gibt es keinen aktuellen Pflegebedarfsplan. Der Pflegebedarfsplan der Hansestadt Lübeck ist für den Prognosezeitraum 2004 – 2014 letztmalig erstellt worden.

Zielsetzung(en): Aufnahme einer aktuellen Pflegebedarfsplanung

Handlungsempfehlungen:
Bei der Pflegebedarfsplanung auch die speziellen Belange von Menschen mit Behinderung berücksichtigen (z.B. gehörlose Menschen, junge Menschen, psychisch erkrankte Menschen).
Kontinuierliche Datenerhebung und Auswertung der Bedarfe.
Fortschreibung der Pflegebedarfsplanung alle 5 Jahre.

Verantwortliche: FB 2 Wirtschaft und Soziales

Barriere 4: Sensibilisierung verschiedener Professionen
Viele Berufsgruppen, die Berührungspunkte zu Menschen mit Behinderung haben, sind über Krankheitsbilder, Behinderungen und Hilfsangebote nicht immer ausreichend informiert. Dadurch kann eine notwendige Unterstützung und Hilfestellung erschwert werden.

Zielsetzung(en): Sensibilisierung erreichen

Handlungsempfehlungen:
Eine Struktur schaffen, um bestimmte Professionen gezielt über Krankheitsbilder, Behinderungen und Hilfsangebote aufzuklären (z.B. auf Infoveranstaltungen, in bestehenden Arbeitskreisen).

Verantwortliche: FB 2 Wirtschaft und Soziales

5.7 Handlungsfeld Handlungsbedarf in der Verwaltung und den Eigenbetrieben

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Ahlborn-Ritter, Lena	Fachbereich 4 Kultur und Bildung
Barmwater, Jan	Gesamtpersonalrat
Blumenthal, Sabine	Bereich 1.110 Personal- und Organisationsservice
Brons-Schnell, Heike	Bereich 5.651.1 Technisches Gebäudemanagement
Graf, Julia	Bereich 1.110 Personal- und Organisationsservice
Herbold, Ellen	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Justin, Siglinde	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Mühleis, Michael	Bereich 2.021 Fachbereichsdienste
Petereit, Peter	Behindertenrat
Schröder, Inge	Bereich 2.500 Soziale Sicherung
Sonntag, Claudia	Bereich 3.322 Melde-/Gewerbeangelegenheiten
Wilcken, Erhard	Entsorgungsbetriebe Lübeck

Zu welchen Themenfeldern konnten Barrieren ermittelt werden?

24. Bewusstseinsbildung/Sensibilisierung

25. Baulicher Zustand der Dienstgebäude und Einrichtungen

26. Räumlicher Zustand der Dienstgebäude und Einrichtungen

27. Internet

28. Information und Kommunikation

29. Barrierefreie Arbeitsstätten

Barriere 1: Bewusstseinsbildung/Sensibilisierung
Im Umgang mit Menschen mit Behinderung bestehen immer noch Berührungsängste und Unsicherheit.
Auch aus Unwissenheit sind sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht immer bewusst, welche individuellen Bedürfnisse die Menschen mit unterschiedlicher Art von Behinderung haben können.
Dadurch kann eine notwendige Unterstützung und Hilfe erschwert werden.

Zielsetzung(en): Im Umgang mit Menschen mit Behinderung bestehen weder Berührungsängste noch Unsicherheiten.

Handlungsempfehlungen:
Fortbildungen verpflichtend durchführen mit dem Ziel der Bewusstseinsschaffung im Umgang mit Menschen mit Behinderung; den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Rahmen dieser Fortbildungen auch Selbsterfahrungen ermöglichen.
Innerhalb der Bereiche/Abteilungen/Teams spezielle Sensibilisierungsveranstaltungen anbieten.
Berücksichtigung des Themas in den Ausbildungs-/Fortbildungsinhalten für Nachwuchskräfte .

Verantwortliche: FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung,
FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen, Eigenbetriebe

Barriere 2: Baulicher Zustand der Dienstgebäude und Einrichtungen
Von barrierefreien baulichen Anlagen spricht man, wenn diese für Menschen mit Behinderung in der allgemein
üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck ist in verschiedenen Dienstgebäuden dezentral untergebracht.
Der Großteil der Lübecker Dienstgebäude und öffentlich genutzten Einrichtungen ist weder barrierefrei zugänglich noch barrierefrei nutzbar.
Es gibt z.B. kaum barrierefreie Eingangsbereiche, Sanitärräume und Wartezonen.
Personenaufzüge sind nicht immer vorhanden, vorhandene Personenaufzüge sind oft nicht ausreichend groß.

Zielsetzung(en) : Barrierefreie Dienstgebäude und Einrichtungen

Handlungsempfehlungen:
Ergänzung der Prioritätenliste der notwendigen Sanierungen um notwendige Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.
Standortentscheidungen danach treffen, ob die Möglichkeit für die Schaffung barrierefreier Bedingungen besteht.
Dienstgebäude und Einrichtungen verstärkt barrierefrei umbauen.
Bei anstehenden Sanierungen Barrierefreiheit umsetzen.
Ist der Umbau von Gebäuden für eine barrierefreie Nutzung auch langfristig nicht möglich, diese aufgeben und andere geeignete Räumlichkeiten suchen.

Verantwortliche: FB 5 Planen und Bauen in Zusammenarbeit mit den anderen Fachbereichen/Eigenbetrieben

Barriere 3: Räumlicher Zustand der Dienstgebäude und Einrichtungen
Menschen mit Behinderung haben individuelle Bedürfnisse hinsichtlich der Gestaltung und funktionellen Ausstattung von Räumen und Bewegungsflächen, um sich im Gebäude orientieren und sich grundsätzlich ohne fremde Hilfe bewegen zu können.
Barrieren bestehen, weil es z.B. keine optischen oder akustischen Hinweise gibt oder ein farblich gestaltetes Leitsystem fehlt.
Hinweisschilder zur Orientierung sind häufig nicht aktuell, nicht ausreichend, nicht immer einheitlich gestaltet und/oder die Aussagen auf den Schildern sind teilweise nicht eindeutig oder in zu kleiner Schrift.

Zielsetzung(en): Barrierefreie Räume und Bewegungsflächen in Dienstgebäuden und Einrichtungen

Handlungsempfehlungen:
Einheitliche Kriterien für Barrierefreiheit festlegen.
Professionell begleitete Begehungen zum gegenwärtigen Stand der Barrierefreiheit vornehmen.
Die Bestandsaufnahme dokumentieren.
Den laufenden Bestand von Räumen und Bewegungsflächen nachträglich barrierefrei gestalten und ausstatten, damit sich auch Menschen mit Behinderung ohne fremde Hilfe zurecht finden.

Verantwortliche: FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen, Eigenbetriebe

Barriere 4: Internet

Die Internetauftritte der Hansestadt Lübeck und ihrer Eigenbetriebe, z.B. www.luebeck.de sind in keinerlei Hinsicht barrierefrei gestaltet. Dadurch können sich viele Menschen im Internet nicht über die einzelnen Bereiche der Hansestadt Lübeck und deren Leistungen informieren (z.B. Öffnungszeiten, barrierefreie Zugänge, erforderliche Unterlagen oder bestehende Online-Dienste für Behördenangelegenheiten) und z.B. Online-Dienste nutzen.

Zielsetzung(en): Barrierefreie Internetauftritte

Handlungsempfehlungen:

Berücksichtigung der barrierefreien Ausrichtung der Internetauftritte der Hansestadt Lübeck und ihrer Eigenbetriebe im laufenden Projekt zur Neuausrichtung des Internetauftritts.

Aufnahme von Hinweisen, inwieweit die Dienstleistung barrierefrei genutzt werden kann (z.B. durch Piktogramme).

Verantwortliche: FB 1 Bürgermeister, Eigenbetriebe

Barriere 5: Information und Kommunikation
Nicht alle Menschen mit Behinderung können eine auf Telefon und Internet basierende Verwaltungsstruktur nutzen.
Informationsschalter sind nur in wenigen Dienststellen vorhanden.
Vorhandene Informationsschalter sind nicht immer barrierefrei ausgestattet.
Die Standardsprache und speziell die Behördensprache kann insbesondere für Menschen mit Behinderung eine Barriere darstellen (viele Fremdwörter, lange Sätze). Einfache Sprache bzw. Leichte Sprache werden im Verwaltungsverfahren (z.B. Broschüren, Flyer, Anträge und Bescheide) kaum eingesetzt. Für Blinde und Menschen mit Sehbeeinträchtigung werden Bescheide selten in der geeigneten Form zugänglich gemacht.
Kommunikationshilfen (z.B. Gebärdensprachdolmetscherinnen/ Gebärdensprachdolmetscher, Brailleschriftdrucker) und die Wege zu dieser Unterstützung sind oftmals nicht bekannt.

Zielsetzung(en): Barrierefreie Information und Kommunikation

Handlungsempfehlungen:
Alle Kundenbereiche mit Informationsschaltern ausstatten und barrierefrei gestalten.
Informationen, wie z.B. Broschüren, Flyer, Anträge, Schreiben und Bescheide, in einfacher Sprache bzw. Leichter Sprache vorhalten bzw. übersetzen. Für Blinde und Menschen mit Sehbeeinträchtigung eine entsprechend wahrnehmbare Form wählen (z.B. Größere Schrift, Blindenschrift, E-Mail, CD-ROM).
Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Kommunikationshilfen und die Wege zu dieser Unterstützung bekannt machen.

Verantwortliche: FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen, Eigenbetriebe

Barriere 6: Barrierefreie Arbeitsstätten

Die Handlungsempfehlungen zu den Barrieren 1 – 5 wurden durch die Arbeitsgruppe weitestgehend entwickelt, um allen Bürgerinnen und Bürgern einen gleichberechtigten Zugang zu Verwaltungsdienstleistungen zu gewährleisten.
Diese Barrieren werden häufig auch von denjenigen Menschen mit Behinderung erlebt, die als Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter für die Hansestadt Lübeck tätig sind.
Für diesen Personenkreis können weitere Barrieren bei Ausübung der Beschäftigung bestehen.
Für die Ausgestaltung von Arbeitsplätzen gilt grundsätzlich die Verordnung über Arbeitsstätten (Arbeitsstättenverordnung – ArbStättV).

§ 3a Absatz 2 ArbStättV:
„Beschäftigt der Arbeitgeber Menschen mit Behinderungen, hat er die Arbeitsstätte so einzurichten und zu betreiben, dass die besonderen Belange dieser Beschäftigten im Hinblick auf die Sicherheit und den Schutz der Gesundheit berücksichtigt werden.
Dies gilt insbesondere für die barrierefreie Gestaltung von Arbeitsplätzen, Sanitär-, Pausen- und Bereitschaftsräumen, Kantinen, Erste-Hilfe-Räumen und Unterkünften sowie den zugehörigen Türen, Verkehrswegen, Fluchtwegen, Notausgängen, Treppen und Orientierungssystemen, die von den Beschäftigten mit Behinderungen benutzt werden.“

Die ArbStättV wird nicht konsequent als Grundlage für die barrierefreie Ausgestaltung der Arbeitsstätten genutzt
(z.B. Kopier- und Posträume sind nicht immer zugänglich, ein Dienststellenwechsel ist nicht ohne weiteres möglich).
Ein Budget für die barrierefreie Gestaltung der Arbeitsstätten wird durch die Produktverantwortlichen in der Regel nicht zur Verfügung gestellt.
Individuelle Förderungs- und Unterstützungsmöglichkeiten für schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (z.B. Arbeitsassistenz, technische Arbeitshilfen) werden nicht immer ausgeschöpft.

Zielsetzung(en): Arbeitsstätten barrierefrei gestalten

Handlungsempfehlungen:
Konsequentes Einhalten der gesetzlichen Vorgaben beim Einrichtung und Betreiben von Arbeitsstätten (§ 3a Arbeitsstättenverordnung - ArbStättV).
Budget für die barrierefreie Gestaltung der Arbeitsstätten zur Verfügung stellen.
Nutzung der Leistungen zur individuellen Förderung und Unterstützung.

Verantwortliche: FB 1 Bürgermeister, FB 2 Wirtschaft und Soziales, FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung, FB 4 Kultur und Bildung, FB 5 Planen und Bauen, Eigenbetriebe

6 Fazit

Menschen mit Behinderung sind so verschieden wie Menschen ohne Behinderung auch. Von daher sind die Bedürfnisse sehr unterschiedlich und Barrieren werden ganz individuell erlebt.
Barrierefreiheit einheitlich für alle Menschen mit Behinderung zu erreichen, wird demzufolge kaum möglich sein.

Um die bestehenden Barrieren abzubauen und die Situation von Menschen mit Behinderung in der Hansestadt Lübeck nachhaltig zu verbessern und zu verändern, besteht noch eine Menge Handlungsbedarf.

Einige Barrieren wurden durch die Arbeitsgruppen in mehr als einem Handlungsfeld identifiziert. Dies sind:

- Bewusstseinsbildung/Haltung gegenüber Menschen mit Behinderung
- Barrierefreiheit (z.B. baulicher Art, Orientierungshilfen in Räumen, Internetauftritt)
- Zugänglichkeit und Nutzung (z.B. Informationen in Leichter Sprache, Kommunikation mit Hilfe von Gebärdensprachdolmetscher)
- fehlende Assistenz.

Von diesen Barrieren sind im Wesentlichen alle Fachbereiche betroffen und es bedarf - auch fachbereichsübergreifender - Strategien, diese Barrieren zu beseitigen.

Die Ergebnisse dieses Teilhabeplanes sind lediglich eine aktuelle Bestandsaufnahme. Erst die Umsetzung und eine Weiterentwicklung des Teilhabeplanes führen zu einem laufenden Veränderungsprozess.

7 Wie geht es weiter?

- Der Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung –Barrieren und Handlungsempfehlungen- ist von der Bürgerschaft zu beschließen. Durch den Beschluss dieses Teilhabeplanes setzt die Lübecker Bürgerschaft einen Rahmen zur Umsetzung der UN-BRK.

- Der beschlossene Teilhabeplan wird an alle verantwortlichen Fachbereiche mit der Aufforderung weitergeleitet, um nunmehr die konkreten Maßnahmen oder Projekte zu entwickeln, die notwendigen Mittel dafür bereitzustellen und dadurch eine Umsetzung zu ermöglichen.

- Für eine laufende Fortschreibung des Teilhabeplanes und einen Austausch ist es notwendig, dass die Steuerungsgruppe künftig zumindest jährlich einberufen wird. Alle Fachbereiche berichten innerhalb dieser jährlichen Sitzung der Steuerungsgruppe über geplante und konkrete Maßnahmen. Auf dieser Grundlage wird der Bürgerschaft durch den FB 2 Wirtschaft und Soziales ein jährlicher Bericht vorgelegt.

8 Anhang

8.1 Stellungnahme Lübecker Schwimmbäder

Sehr geehrte Frau Schröder, sehr geehrte Frau Justin,

vielen Dank für den telefonischen Austausch. Ich möchte gerne, wie folgt, Stellung nehmen:
Bezogen auf die von mir zu verantwortenden Einrichtungen der Lübecker Schwimmbäder (LSB) gehen mir Ihre Ausführungen bei weitem nicht weit genug:
Generell finde ich, hier sollte insgesamt eine weitere Sensibilisierung, der Verantwortlichen, Gremien und Einwohner, mit daran anschließenden Aktivitäten für die (LSB) und auch für die Hansestadt Lübeck erfolgen. Lübeck sollte eine Vorreiterrolle einnehmen. Da ist noch richtig was zu tun im Bezug auf „selbstbestimmtes Leben von Menschen mit Einschränkungen unterschiedlicher Art“ in unserer Stadt. Vieles wird im Bereich Mobilitäts- oder Seheinschränkung gemacht. Menschen mit kognitiven Defiziten oder Hör – Behinderungen, Sprach- bzw. Verständnisproblemen haben aber andere Bedürfnisse.

Zurück zu den LSB – meinem Bereich:
Die 5 (9) „Schwimm- und Badeeinrichtungen“ der Hansestadt stammen aus einer Zeit, als das Bewusstsein für Menschen mit diesen oder ähnlichen Einschränkungen noch nicht „geboren“ war. Heute ist diesbezüglich vieles möglich und da haben wir noch richtig viel Nachholbedarf. Diesbezügliche Hinweise hätte ich erwartet und durchaus verstanden. Ergänzend erlauben Sie mir die Anmerkung dass der Anteil an Menschen mit einer Einschränkung, die in Lübeck leben oder „urlauben“ durchaus nennenswert groß ist. Ferner partizipieren, im Rahmen der demographischen Entwicklung nicht zuletzt auch älter werdende Menschen und Personen ohne Behinderung an einer entsprechend aufbereiteten Infrastruktur. „Ein **Ja zu** Barrierefreiheit verbunden mit dem entsprechenden Abbau von Barrieren physischer & psychischer Art ist ja **Kein Nein** zum Sportschwimmen, etc.“ Insofern gibt es bei den Lübecker Schwimmeinrichtungen deutlich mehr zu tun als eine nicht wirklich vorhandene „Finanzbarriere“ abzubauen … Das einzig die „sog. Finanzielle Barriere“ – inzwischen beseitigt – für die LSB aufgeführt worden ist, macht mich, als überzeugter Pro-Barrierefreiheitfighter, sehr traurig.

Das ist, wenn wir das Thema und die Belange der Betroffenen und die Konvention ernst nehmen wollen, definitiv zu wenig. Außerdem wird diese monetäre Regelung in den meisten, deutschen Bädern bewusst anders gehandhabt: 75 = 50 (d.h. 75% Behindertenstatus gleich 50% Vergünstigung). Ich bringe mich gerne, auch über meine Aufgaben als Direktor der LSB hinaus, für Lübeck ein, da mir das Thema Barrierefreiheit (habe meine Abschlussarbeit über barrierefreien Tourismus in SH geschrieben sehr am Herzen liegt. Für unser Sportbad haben wir uns vorgenommen, uns mit der Sanierung, deutlich besser – eben barrierefrei – aufzustellen. Freue mich auf Ihre Rückmeldung☺

Mit freundlichen Grüßen aus den Lübecker Schwimmbädern

Björn Hoppe
Werkleitung/Direktor Lübecker Schwimmbäder

Telefon: 0451/317722-00
Fax: 0451/317722-06
E-mail: B.Hoppe@Luebecker-Schwimmbaeder.de
Internet: www.luebecker-schwimmbaeder.de

Lübecker Schwimmbäder
Ziegelstr. 152
23556 Lübeck

Ust.Nr.: DE 135082828
Steuer-Nr. DE 22 299 70165
Eigenbetrieb der Hansestadt Lübeck

8.2 Anmerkungen zur Stellungnahme Lübecker Schwimmbäder

Sehr geehrter Herr Hoppe,

vielen Dank für die Rückmeldung zum Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung. Wir freuen uns, dass Sie Interesse an der Umsetzung des Teilhabeplanes haben.

Neben der „Finanzbarriere“, die ja zwischenzeitlich beseitigt werden konnte, sind im Teilhabeplan noch weitere Barrieren enthalten, die auch bei den Lübecker Schwimmbädern bestehen.

Zum Beispiel wurden beim Handlungsfeld „Kultur, Sport und Freizeit“ folgende Barrieren aufgenommen:
Bewusstseinsbildung
Zugänglichkeit
Teilnahme an Kultur-, Sport- und Freizeitveranstaltungen
Teilnahme an Sportaktivitäten.

Die Lübecker Schwimmbäder gehören zum FB 4 und dieser FB wurde bei den Verantwortlichen auch genannt. Insofern betreffen die Handlungsempfehlungen für eine Beseitigung der Barrieren auch die Lübecker Schwimmbäder.

Auch beim Handlungsfeld „Handlungsbedarf in der Verwaltung und den Eigenbetrieben“ sind weitere Barrieren aufgelistet, von denen die Lübecker Schwimmbäder ebenfalls betroffen sind.
Insofern deckt sich Ihre Stellungnahme mit den Barrieren im Teilhabeplan.

Wir möchten anmerken, dass die Ergebnisse dieses Teilhabeplanes lediglich eine aktuelle Bestandsaufnahme sind und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Die Fachbereiche und Eigenbetriebe können selbstverständlich darüber hinaus tätig werden.

Erst die Umsetzung und eine Weiterentwicklung des Teilhabeplanes führen allerdings zu einem laufenden Veränderungsprozess.

Die eingereichten Stellungnahmen werden als Anlagen dem Teilhabeplan beigefügt.
Sollen wir Ihre übersandte E-Mail (und unsere Rückmeldung dazu) als Anlage verwenden?

Mit freundlichen Grüßen
Siglinde Justin und Inge Schröder

8.3 Stellungnahme Frauenbüro

1 - Bürgermeister
1.160 - Frauenbüro

Zeichen: ps

Lübeck, 17.04.2018
Auskunft: Petra Schmittner
Tel.: 122-1601; Fax: 122-1620
e-mail: petra.schmittner@luebeck.de

Teilhabeplan für Menschen mit Behinderung
hier: Stellungnahme des Frauenbüros

Das Frauenbüro der Hansestadt Lübeck begrüßt, dass ein Teilhabeplan für Menschen mit Behinderungen erarbeitet wurde und entsprechende konkrete Maßnahmen in Zukunft umgesetzt werden sollen.

Vor den konkreten Hinweisen zu den Handlungsfeldern noch einige allgemeine Anmerkungen:

Beschlussvorlage
Das Frauenbüro regt an, die Sachstandsberichte (Punkt 4 der geplanten Beschlussvorlage) statt jährlich alle zwei Jahre vorzulegen. Die auf S. 91 vorgesehene jährliche Einberufung der Steuerungsgruppe kann - davon ungeachtet – zum Austausch über den Sachstand dennoch Sinn machen.

Teilhabeplan
Die Beschreibung der Barrieren und Handlungsempfehlungen machen deutlich, dass Kindern bzw. Jugendlichen mit Behinderungen und deren Eltern - hier übernehmen nach wie vor überwiegend Mütter die Hauptverantwortung – v.a. Informationen, niederschwellige Hilfsangebote, aber auch inklusive wohnortnahe Betreuungsplätze für Kinder, Angebote der Gewaltprävention (v.a.-für Mädchen) sowie Wohnraum und Projekte zur Arbeitsmarktintegration speziell für Frauen mit Behinderung fehlen.

Die Auswirkungen der „Barrieren“ auf die Eltern, v.a. Mütter, sind im Teilhabeplan z.T. leider nicht explizit beschrieben. Das Frauenbüro wurde und wird in der Beratung von betroffenen Müttern immer wieder darauf hingewiesen, dass aufgrund der eingeschränkten Betreuungszeit behinderter Kinder auch deren Eltern, v.a. Mütter, oft nur in Teilzeit arbeiten und damit die eigene Existenz kaum bzw. nicht sichern können (Hintergrund: z.B. Barriere 12: Nachmittagsbetreuung an offenen Ganztagsschulen, S. 48 und Fazit auf S. 61). Somit ist auch die Teilhabe der Eltern/Mütter oft eingeschränkt. In der Frauen-Bürgerschaft 2013[1] wurde hierzu ein Beschluss gefasst, der bisher jedoch (noch) nicht umgesetzt wurde. Hierzu regen wir die Aufnahme eines eigenen Punktes im Teilhabeplan an (siehe unten, Barriere 7b oder 8).

Ein Großteil der Handlungsempfehlungen ist noch mit konkreten Maßnahmen und Kosten zu hinterlegen und eher mittelfristig umsetzbar. An einigen Stellen geben wir hier dennoch bereits Anregungen für „konkretere“ Umsetzungsschritte.

Einige der vorgesehenen Verbesserungen sollen im Ehrenamt erfolgen (z.B. „Elternpaten“, S. 33). Dies sehen wir kritisch. Auch wenn das Ehrenamt mit einbezogen werden kann, sollten Angebote v.a. hauptamtlich vorgehalten werden, damit diese auch „verbindlich“ und „ausreichend“ vorhanden sind. Vorhandene Institutionen wie Familienzentren, Nachbarschaftsbüros (Barriere 3, S. 72), Jugend- und Schulsozialarbeit sind für die Umsetzung von Inklusion zentral. Aus unserer Sicht können sie dies jedoch nur erfüllen, wenn sie mit weiterem Personal und finanziellen Mitteln ausgestattet werden.

[1] Frauenbüro der Hansestadt Lübeck, Dokumentation der 1. Frauen-Bürgerschaftssitzung 2013, Lübeck 2013, siehe: http://www.luebeck.de/bewohner/familie_soziales/frauenbuero/netzwerke/frauen_buergerschaft/buergerschaft_2013.html

Konkret regen wir an:

Handlungsfelder Kindheit, Jugend und Familie und Schule/Bildung

Barriere 1 Kindheit/Jugend: Zielsetzung: Willkommen-Sein, S. 16
Informationen über das Leben mit behinderten Kindern sowie mögliche finanzielle und praktische Hilfen werdenden Eltern schon vor der Geburt zugänglich zu machen (z.B. über die auch von der HL mit finanzierten Schwangerenberatungsstellen und /oder Hebammen/GynäkologInnen). Damit Eltern sich informiert auch für ein Leben mit behinderten Kindern entscheiden können.

Barriere 2 und 3 Kindheit/Jugend: Zielsetzung Informationen für Eltern; niederschwellige Hilfsangebote, S. 17/18
Neben der Ergänzung des Familienwegweisers wäre aus unserer Sicht hilfreich, wenn alle Hebammen, die Willkommensbesuche durchführen, zum Thema „Hilfen für Eltern mit Kindern mit Behinderung“ geschult würden und ggf. einige dieser Hebammen sich auf das Thema „spezialisieren“ würden, um neben schriftlichen Informationen auch „persönliche“ Wegweisung und Beratung zu ermöglichen.

Informiert werden sollten auch „werdende“ Eltern ((„werdende“) im Text vor „Eltern“ ergänzen), dies gilt für Barriere 2 und 3.

Im Anschluss an Barriere 7 schlagen wir vor, eine weitere Barriere zu benennen: (auch möglich im Handlungsfeld „Arbeit und Beschäftigung“)

NEU: Barriere 7b (oder 8): Betreuung soll Erwerbstätigkeit/ Existenzsicherung der Eltern/Mütter behinderter Kinder/Jugendlicher ermöglichen
Eltern, v.a. Mütter (Alleinerziehende) von Kindern mit Behinderungen, wünschen sich finanziell unabhängig leben und ihren Lebensunterhalt durch Erwerbsarbeit selbst bestreiten zu können. Hierfür ist eine ausreichend lange, verbindliche und verlässliche sowie qualitativ hochwertige Betreuung - auch für behinderte Kinder – in Kita, Tagespflege und Schule (Ganztag) nötig. In den städtischen Planungen (Jugendhilfe: Kita/Tagespflege; Planung des Ganztag, weiter städtische Planungen) soll dies in Zukunft berücksichtigt und ermöglicht werden.

Zielsetzung: Ausreichende Kinderbetreuung, um Eltern von Kindern mit Behinderung auf ihren Wunsch hin eine Vollzeit-Erwerbstätigkeit und eigenständige Existenzsicherung zu ermöglichen.

Handlungsempfehlungen: Die besonderen Bedarfe von Eltern (v.a.. Müttern/Alleinerziehenden) von Kindern mit Behinderungen im Hinblick auf eine Erwerbstätigkeit und eigenständige Existenzsicherung sind bei der Jugendhilfe- und schulischen Ganztags-Planung sowie weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Verantwortliche Fachbereiche: FB 4 und 2

Barriere 9 Kindheit/Jugend: Außerschulische Freizeit- und Bildungsangebote, S. 24
Wieso hier „vordringlich Angebote für Jungen“ nötig sind, erschließt sich uns nicht. Es sollte heißen: „Nötig sind Angebote für Mädchen und Jungen“.

Barriere 14 Kindheit/Jugend und 12 Schule/Bildung:
Zeit und Raum / Nachmittagsbetreuung an Offenen Ganztagsschulen, S. 29/ 48
Die Schulbegleitung (Eingliederungshilfe) unterstützt behinderte Kinder im Ganztag nachmittags nur an drei Tagen die Woche und nicht in den Ferien. Behinderte Kinder sollten an allen fünf Tagen am Ganztag teilnehmen können. Auch in den Ferien benötigen sie eine „Assistenz“ (ob „Schulbegleitung“ oder „Freizeit-Assistenz“). Dies ist auch für ihre Eltern/Mütter wichtig – um Erwerbsarbeit/ Existenzsicherung zu ermöglichen. Die Schulbegleitung sollte daher ausgebaut werden.

Barriere 15 Kindheit/Jugend: Verselbständigung, S. 30

Handlungsempfehlung: Hier bitte erläutern, welche bestehenden Konzepte erprobt werden sollen. Und ergänzen „Bestehende Angebote des ambulant betreuten Wohnens und andere Best-Practice-Wohn-Beispiele sollen ausgeweitet werden. ‚Probe-Wohnen' für behinderte Jugendliche soll als Modell in Lübeck erprobt werden. Dies soll Jugendlichen ermöglichen herauszufinden, welche Wohnform ‚die Richtige' für sie ist."

Barriere 13 Schule/Bildung: Schulsozialarbeit an Förderzentren, S. 49
Die Schulsozialarbeit (SSA) an Förderzentren sollte ausgebaut werden. Bisher kann sie aufgrund eingeschränkter Personal- bzw. Zeitkapazitäten v.a. bei Anträgen unterstützen, aber nicht das „normale" Spektrum der SSA anbieten, etwa Einzelberatung oder Sozialkompetenz-Trainings.

Fazit, S. 61
Im letzten Abschnitt ergänzen (nach: „nur in Teilzeit tätig sein.")
„Auch Eltern, v.a. Mütter oder Alleinerziehende mit Kindern mit Behinderung, können aufgrund der eingeschränkten Zeiten der Kinderbetreuung bei behinderten Kindern oft nur in Teilzeit arbeiten."

Handlungsfeld Arbeit/ Beschäftigung

Siehe Handlungsfeld Kindheit/Jugend (oben): **Neue „Barriere 7b/8**")

Barriere 5 Arbeit/Beschäftigung: Nachhaltigkeit von Projekten, S. 60
„Ein Modell-Projekt zur Arbeitsmarktintegration speziell für Frauen mit Behinderungen in Lübeck sowie ein Ort, an dem Frauen mit Behinderungen arbeiten können, sind anzustreben."

Handlungsfeld Bauen, Wohnen, Verkehr

Barriere 3: Selbstbestimmte Lebensführung, S. 72
Im Teilhabeplan wird darauf hingewiesen, dass v.a. bezahlbarer, barrierefreier Wohnraum in Lübeck fehlt. Dem pflichten wir bei.

Bei den Handlungsempfehlungen wünschen wir uns als Ergänzung: „Die Wunsch- und Wahlrechte behinderter Menschen in stationären Wohneinrichtungen werden weiter verbessert, z.B. sollen auf Wunsch behinderte Frauen mit anderen Frauen zusammen wohnen können. Im Rahmen des Qualitätsmanagements der Träger sollten Frauenbeauftragte in/für stationäre Einrichtungen eingeführt werden."

Handlungsfeld Gesundheit und Pflege

Barriere 3: Pflegebedarfsplan, S. 79
(z.B. … um „Frauen") ergänzen.

Barriere 4: Sensibilisierung verschiedener Professionen
Von der Arbeitsgruppe ist hier v.a. an „Gesundheits"-Professionen (Ärzt/innen, Therapeut/innen, Krankengymnast/innen) gedacht worden. Darüber hinaus kann eine Sensibilisierung und Schulung weiterer Professionen sinnvoll sein, z.B. von Kindertagespflegepersonen, ErzieherInnen, SPAs, SozialpädagogInnen, Lehrkräfte etc..

Handlungsfeld Verwaltung/Eigenbetriebe
Trotz der guten Ergebnisse der ausschließlich verwaltungsinternen Gruppe regen wir an, dass auch „außenstehende" Fachleute und Betroffene – wie in den anderen Handlungsfeldern - die Möglichkeit erhalten, ihre Anregungen und Barrieren im Bezug auf die Verwaltung einzubringen. Dies würde sicher weitere Barrieren sichtbar machen.

i.A. Petra Schmittner

8.4 Anmerkungen zur Stellungnahme Frauenbüro

Sehr geehrte Frau Schmittner,

vielen Dank für die Stellungnahme vom Frauenbüro zum Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung.

Ihren Hinweis auf eine durchgängige Nutzung der geschlechtergerechten Sprache haben wir gerne aufgenommen und entsprechend auch umgesetzt.

Die Anregungen für die konkreten Maßnahmen begrüßen wir sehr; diese können sicherlich in der Umsetzungsphase von den jeweiligen Verantwortlichen mit einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Siglinde Justin und Inge Schröder

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06130
öffentlich

Lübeck, 06.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.530 - Gesundheitsamt

Bearbeitung: Michael Hamschmidt (E-Mail: michael.hamschmidt@luebeck.de Telefon: 122-5300)

Konzept zur Schaffung von zwei Streetworker-Stellen in der offenen Drogenszene

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.06.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2018	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
06.09.2018	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
18.09.2018	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die beiden von der Bürgerschaft neu geschaffenen Streetworker-Stellen (noch mit Sperrvermerk versehen) werden zu gleichen Anteilen an die Drogenhilfe der AWO und die Suchthilfe der Vorwerker Diakonie zeitlich befristet für zwei Jahre vergeben. Die Zielvereinbarungen mit den Trägern sind entsprechend zu ergänzen und das Zuschussbudget entsprechend für beide Träger zu erhöhen.
2. Der im Haushalt enthaltene Sperrvermerk wird aufgehoben.
3. Die Zeit von zwei Jahren ist zu nutzen, um in Abstimmung mit allen Beteiligten ein übergreifendes Konzept zur Drogenprävention zu entwickeln. Dieses Konzept soll die jeweiligen Schwerpunkte der vorhandenen Strukturen aufnehmen und bündeln.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
AWO Drogenberatungsstelle (s. Anlage 2)
Sucht-/Wohnungslosenberatung der Vorwerker Diakonie (s. Anlage 4)

Ergebnis:
1.102 – zustimmend
1.201 – zustimmend
2.500 – zustimmend
3.000 – zustimmend
4.513 – zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[x] Nein

Begründung:
Die Interessen von Kindern sind nicht direkt betroffen.

Die Maßnahme ist:	x	neu
	x	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:		Nein
	x	Ja (s. Anlage 1 und Haushaltsbegleitbeschluss zum Punkt 10.12.17 (Nr. 6) mit VO Nr. 05571)

Begründung:

Die Bürgerschaft hat mit Beschluss aus der 33. Sitzung vom 30.11.2017 bzw. 12.12.2017 (Haushaltsbegleitbeschluss zum Punkt 10.12.17 (Nr. 6) mit VO Nr. 05571 beschlossen:
„Es werden 2 Stellen (140.000,-- Euro) zur Betreuung und Befriedung der offenen Drogenszene und für die Drogenberatung und Streetworking geschaffen und mit einem Sperrvermerk versehen.
Dem Jugendhilfeausschuss, dem Ausschuss für Umwelt-, Sicherheit und Ordnung und dem Ausschuss für Soziales ist bis März 2018 ein Konzept vorzulegen. Anschließend Beschluss in der Bürgerschaft.
Die Federführung zur Konzepterstellung hat der Bereich 2.530 Gesundheitsamt unter Beteiligung der Sozialen Sicherung, der Jugendhilfe und des Ordnungsamtes."

a) Ausgangslage

Es handelt sich um die Gewährung von Zuschüssen zur Finanzierung freier Träger für die Drogenberatung und Streetworking.
Zur Vorbereitung des Berichtes fanden diverse Gespräche auf Verwaltungsebene und auch mit den eventuell zu beteiligenden Organisationen AWO-Drogenberatungsstelle (Frau Mechnich) und Sucht-/Wohnungslosenberatung der Vorwerker Diakonie (Herr Ulrich) statt.

Die beiden Beratungsstellen wurden gebeten, einen Konzeptentwurf zu erstellen, da es sinnvoll ist, die beiden Streetworker-Stellen bei den dazu schon vorhandenen Einrichtungen anzusiedeln.

b) Konzept der AWO

Die AWO beantragt insgesamt 2 Stellen, 1 Stelle davon ist eine Streetworker-Stelle, die eindeutig sinnvoll und notwendig ist. Die andere Stelle ist keine Streetworker-Stelle, sondern erweitert die Drogenberatungsstelle, wobei u. a. auch die „normale" Prävention gestärkt werden soll, was zwar sinnvoll ist, aber insgesamt mit anderen Anbietern und der Stadt, die auch auf diesem Gebiet tätig ist in Umsetzung des Suchthilfeplans, erfolgen muss.

Als sehr sinnvoll anzusehen ist das Ziel, sich dem Programm FITKIDS anzuschließen und die Drogenberatung im Migrationsbereich zu verstärken. Diese Tätigkeiten sind sinnvoll, erfordern aber nicht eine ganze zusätzliche Stelle.
Die Begründung der AWO kann nicht überzeugen. So sind zwar die Fälle in der Polizeistatistik gestiegen, in Diskussionen dazu mit der Polizei wurde aber auch darauf hingewiesen, dass deutlich mehr Kontrollen als früher gemacht wurden, wobei es sich in erster Linie um Kontrollen bezüglich Cannabis-Konsum handelt.
Auch die Angaben aus der BADO-Auswertung 2016 sind insofern nicht zielführend, als es wesentlich mehr Hilfsangebote insgesamt im Bereich der illegalen Substanzen gibt im Vergleich zum Alkoholbereich.

Es ist dabei auch auf den Drogen- und Suchtbericht der Drogenbeauftragten der Bundesregierung vom Juli 2017 hinzuweisen, aus dem hervorgeht, dass der Cannabis-Konsum nicht so angestiegen ist, wie immer wieder behauptet wird. So gibt es bei den 12 bis 17 Jährigen im Vergleich zwischen 2004 und 2015 sogar einen Rückgang, wobei in den Jahren 2004 bis 2011 zunächst ein Rückgang um 2% zu verzeichnen war, bei dem danach folgenden Anstieg wurde aber das Niveau des Jahres 2004 noch nicht erreicht. Bei den 18 bis 25 Jährigen befindet sich der Cannabis-Konsum auf dem Niveau von 2004, bei den 18 bis 59 Jährigen lag die 12-Monats-Prävalenz auf dem Niveau des Jahres 2003.
Im Bundesdrogen- und Suchtbericht wird die Anzahl der Todesopfer durch illegale Drogen im Jahre 2016 mit 1.333 angegeben.

c) Konzept der Vorwerker Diakonie

Die Vorwerker Diakonie beantragt insgesamt 2 Stellen, 1 Stelle davon wird mit 2-Zeitanteilen von SozialpädagogInnen besetzt.
Mit den beiden beantragten Stellen soll in der Nähe der schon vorhandenen Einrichtungen der Vorwerker Diakonie in der Innenstadt, die sich mit dem Thema Suchthilfe/ Obdachlosenhilfe befassen, eine zusätzliche niedrigschwellige Einrichtung („Die BAR“) geschaffen werden.
Durch den Streetworkanteil im Konzept sollen Personen aus dem Alkoholbereich bzw. auch aus dem Bereich der Mehrfachabhängigen, die oft durch sehr abweichendes Verhalten auffallen und die durch die vorhandenen Systeme nur schwer erreicht werden können, in die niedrigschwellige Einrichtung vermittelt werden, um sie dann anderen Hilfen zuzuführen (Arbeit, Wohnung, Tagesstrukturierung der Beschäftigung). Besonders hingewiesen wird dabei auf Menschen mit Migrationshintergrund. Vorgesehen ist dabei auch eine Kooperation mit dem Gesundheitsmobil.
Der vorgesehene Einsatz von Streetworkern ergänzt dabei das schon vorhandene System der Sozialen Hilfen der Vorwerker Diakonie sehr sinnvoll.
Aus dem Drogen-Suchtbericht der Drogenbeauftragten der Bundesregierung vom Juli 2017 geht hervor, dass bei einer 30 Tage Prävalenz 70,4% der 18 bis 64-jährigen Deutschen Alkohol trinken, ein riskanter Konsum wird bei 21,4% angegeben. Pro Jahr wird pro Kopf in Deutschland 12,14 Liter Alkohol konsumiert (weltweit 6,04 Liter), damit ist Deutschland ein Hochkonsumland. Bei Jugendlichen wird angegeben, dass sie bei den 12 bis 17 Jährigen zu 10% in der letzten Woche Alkohol getrunken haben, bei den 18 bis 25 Jährigen werden 33,6% angegeben.
Seit 2000 wird über eine Zunahme der Krankenhausfälle in Bezug auf vollständig auf Alkohol zurückzuführende Fälle berichtet. Besonders berichtet wird über das fetale Alkoholsyndrom, wobei pro Jahr in Deutschland 10.000 Babys mit alkoholbedingten Folgeschäden geboren werden. Die volkswirtschaftlichen Schäden des Alkoholkonsums in Deutschland werden je nach Berechnungsansatz auf 26 bis 40 Milliarden Euro jährlich geschätzt, der schädliche Alkoholkonsum verursacht für die gesetzliche Krankenversicherung pro Quartal und Fall Kosten in Höhe von 660,-- Euro bzw. 800,-- Euro. Die alkoholbedingte Mortalität in Deutschland wird meist mit ca. 70.000 bis 80.000 Toten pro Jahr beschrieben.

Fazit:

Die bestehenden Basisdaten (siehe oben) zeigen einen zunehmenden Bedarf sowohl in der Suchthilfe im Bereich der illegalen Drogen als auch im Bereich der Suchthilfe der legalen Drogen (hier Alkohol). Besonders zu berücksichtigen ist in beiden Bereichen auch die in den letzten Jahren deutlich zunehmende Problematik im Bereich der Suchthilfe mit den legalen Drogen und illegalen Drogen, die mit der Migration verbunden ist. Hinzuweisen ist des Weiteren darauf, dass in den letzten Jahren die chronische Mehrfachabhängigkeit deutlich zuge-

nommen hat, teilweise steht dabei die Alkoholabhängigkeit im Vordergrund bei gleichzeitiger Nutzung illegaler Substanzen, teilweise ist es genau umgekehrt.

Die von der AWO und der Vorwerker Diakonie vorgelegten Konzepte berücksichtigen genau diese Tatsachen und fügen sich jeweils sehr gut in die schon vorhandene Struktur beider Anbieter ein und ergänzen diese sehr sinnvoll im wichtigen niedrigschwelligen Bereich. Beide berücksichtigen auch die schon mehrfach diskutierte Achse zwischen Krähenteich und Bahnhof, sodass sich beide Maßnahmen ergänzen und dazu sehr geeignet sind, die dort bestehende Problematik nachhaltig zu bearbeiten mit dem Ziel, die betroffene Klientel optimal zu versorgen und zu beraten und die Rehabilitation zu beschleunigen.

Aus Sicht der Verwaltung sollten die beiden von der Bürgerschaft neugeschaffenen Streetworker-Stellen zu gleichen Anteilen an die Drogenhilfe der AWO und die Suchthilfe der Vorwerker Diakonie vergeben werden.

Nach Auskunft des Bereiches 1.102 - Logistik, Statistik und Wahlen ist eine Ausschreibung für die Mittelvergabe bzw. Stellenbesetzung nicht erforderlich.

Das Zuschussbudget der Vorwerker Diakonie und der AWO wird infolgedessen um je EUR 70.000,- zur Besetzung der Stellen erhöht. Gleichzeitig werden auch die Zielvereinbarungen entsprechend angepasst.

Die Besetzung der Streetworkerstellen erfolgt zunächst nur befristet für zwei Jahre; auch die Anpassung der Zuschüsse erfolgt zunächst nur befristet für zwei Jahre.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Konzept der AWO-Drogenberatungsstelle

Anlage 3: Konzept der AWO-Drogenberatungsstelle (Flyer)

Anlage 4: Konzept der Sucht-/Wohnungslosenberatung der Vorwerker Diakonie

Senator Sven Schindler

Bereich: 2.500 - Soziale Sicherung **Anlage zur Vorlage vom 06.06.2018** **Anlage 1**
Produkt: 331001 - Förderung von Trägern der Wohlfahrtspflege **VO-Nr.: VO/2018/06130**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2018	2019	2020	2021
Erträge				
Aufwendungen	**-140.000,00**	-140.000,00	0,00	0,00
Saldo Ergebnisplan	**-140.000,00**	**-140.000,00**	**0,00**	**0,00**
Einzahlungen				
Auszahlungen	**-140.000,00**	-140.000,00	0,00	0,00
Saldo Finanzplan	**-140.000,00**	**-140.000,00**	**0,00**	**0,00**

2018	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2018	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	331001 000.5318001	Soziale Sicherung - Zuschüsse für lfd. Zwecke soz. oder ähnlicher Einrichtungen	**-140.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-140.000,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	331001 000.7318001	Soziale Sicherung - Zuschüsse für lfd. Zwecke soz. oder ähnlicher Einrichtungen	**-140.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-140.000,00**

Anlage 2

AWO Schleswig-Holstein gGmbH

Psychosoziale Dienste
- so individuell wie der Mensch

Drogenberatung • Wakenitzmauer 176 • 23552 Lübeck

Herrn
Dr. Michael Hamschmidt
Gesundheitsamt
Sophienstr. 2-8
23560 Lübeck

AWO DrogenHilfe Südholstein
Anonyme Drogenberatung
Leitung: Karin Mechnich
Wakenitzmauer 176
23552 Lübeck

Tel 0451 799 880
Fax 0451 799 88 28
drogenhilfe-luebeck@awo-sh.de

Ihr Zeichen / Ihr Schreiben vom	Unsere Zeichen	Durchwahl	Datum 06.02.2018

Konzept zum Bürgerschaftsbeschluss zur „Betreuung und Befriedung der offenen Drogenszene" vom Dezember 2018

Sehr geehrter Herr Dr. Hamschmidt,

wie besprochen, haben wir ein Konzept entworfen, das dem o. g. Beschluss gerecht werden kann. Dieses sende ich Ihnen mit den entsprechenden Anlagen, wie gewünscht zu.

Ich hoffe, wir können damit das Anliegen der Bürgerschaft gut wahrnehmen und bearbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Mechnich
Einrichtungsleiterin

AWO PsychoSozialeDienste
...so individuell wie der Mensch

Konzept zum Bürgerschaftsbeschluss zur „Betreuung und Befriedung der offenen Drogenszene" vom Dezember 2017

Präampel:
Die DrogenHilfe Lübeck der AWO Schleswig-Holstein gGmbH arbeitet seit beinahe 50 Jahren mit Menschen, die illegale Substanzen konsumieren und, fast immer, auch unter polytoxen Abhängigkeiten leiden. Die polytoxikomanen Störungen bzw. auch Komorbiditäten sind in der Hilfe für Menschen mit illegalem Substanzkonsum schon sehr lange ein Arbeitsfeld, was vor allem die Psychosoziale Begleitung in der Substitutionsbehandlung zeigt. Es gelingt nur wenigen Behandelten, dauerhaft beikonsumfrei zu leben.

Aus diesen Grund hat die DrogenHilfe Lübeck ein umfassendes Hilfesystem entwickelt und aufgebaut, das Begleitung anbietet im öffentlichen Raum bzw. den verschiedenen Brennpunkten bis hin zur Vermittlung in Therapie und Nachsorge. Dieses Hilfesystem soll im Jahr 2018 noch um Eingliederungshilfemaßnahmen für Menschen mit multiplem Substanzgebrauch, auch in der Substitution, erweitert werden.

Aufgrund der immer knapper werdenden finanziellen Ressourcen können allerdings auch die deutlich sicht- und spürbaren Notwendigkeiten für dieses breit angelegte Hilfesystem immer weniger gut bearbeitet werden. **Zwischenzeitlich liegen wir in der Drogenberatungsstelle ebenfalls bereits knapp unter 2 VZ-Stellen, die Arbeit im niedrigschwelligen Bereich kann nur mit Hilfe der kommunalisierten Mittel entsprechend aufrecht erhalten werden.**

Zudem zeigen die Zahlen aus dem Jahr 2016 (Polizeistatistik und BaDo-Auswertung), dass im Bereich des Konsums illegaler Substanzen bzw. Mehrfachkonsums die Bedarfe deutlich steigen. So ergibt sich eine Steigerung beim Konsum illegaler Substanzen bei den Zielgruppen Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene um 55 % (s. Polizeistatistik im Vergleich von 2014 bis 2016).

Ebenfalls wird deutlich, dass bei den geflüchteten Personen bereits in 2016 Alkohol erst an 3. Stelle steht, dafür allerdings Heroin, Kokain und THC-Konsum deutlich steigen. **Und auch die Statistiken für Menschen ohne Migrationshintergrund zeigen einen beinah erreichten Gleichstand der Inanspruchnahme von Hilfsangeboten zwischen Konsum von Alkohol und Gesamtkonsum illegaler Substanzen (s. Auszug Bado-Auswertung 2016).**

Wir schlagen daher unter der besonderen Berücksichtigung der Bedarfe von Politik, Polizei, Bewohnern und anderen Akteuren folgende Nutzung der beiden Vollzeitstellen vor:

Niedrigschwelliger Bereich:

Seit Jahren beobachten wir in der Arbeit mit unserer Klientel, dass besonders im niedrigschwelligen Bereich Menschen zunehmend mehr von zusätzlichen psychischen Erkrankungen betroffen sind. Dies erschwert den Umgang und die Arbeit mit ihnen in besonderem Maß (S. Auch Leistungsbeschreibungen AWO Streetwork und AWO Kontaktladen aus 2017).

Wir wissen ebenfalls, dass im Bereich rund um den Krähenteich mehr und schwerere Delik-

AWO PsychoSozialeDienste
...so individuell wie der Mensch

te zunehmen. Zudem beobachten alle Beteiligten, dass auch der Grad der Aggression, bedingt durch die hinzugekommenen neuen Gruppierungen dort, stetig zunimmt.

Weitere größere Brennpunkte finden sich rund um den ZOB, den Hauptbahnhof, sowie in den Sommermonaten am Holstentor (bedingt durch eine Gruppe junger Menschen, die sich dort aufhält und durch Menschen mit Migrationshintergrund mit Drogen versorgt wird).

Wir haben inzwischen auf der Straße, aber auch in unserem Kontaktladen, zunehmend mit Menschen zu tun, die einen Migrationshintergrund haben, aber, auch aufgrund der Sprachbarrieren, nur schwer erreichbar sind und extrem misstrauisch auf Ansprache reagieren.

Bereits seit Januar diesen Jahres reagieren wir hier mit einem Projekt, gemeinsam mit KommMit (Sprachmittler) und bieten einmal die Woche Beratung mit Muttersprache an. Hier steht das Schaffen von Vertrauen und die Aufklärung im Vordergrund.

Wir wollen eine Vollzeitstelle nutzen, um den niedrigschwelligen Bereich auszubauen.

Das bedeutet:

1. **Erweiterung** des bereits bestehenden Angebotes auf der Achse Innenstadt-Klingberg-Krähenteich. Dort sind wir derzeit Vormittags täglich und mit einem Nachmittag präsent. Es soll dort an den Vor- und Nachmittagen Ansprechpartner geben.
2. Erweiterung über die Altstadtinsel hinaus, zunächst vornehmlich zu ZOB/Hauptbahnhofgelände (bei Bedarf auch darüber hinaus). Es soll eine Achse ZOB/Hauptbahnhof-Holstentorplatz – Innenstadt neu entstehen.
3. Die **Angebote für Menschen mit Migrationshintergrund** sollen im Kontaktladen weiter, auch unter Hinzuziehen von Sprachmittlern, ausgebaut werden mit dem Ziel, die neuen Gruppierungen in der Hansestadt zu erreichen und auch dort Hilfe zu leisten. Der Kontaktladen als zentral in der Innenstadt angesiedelter Treff- und Aktionspunkt (für Beratungen, Telefonate, Spritzentausch usw.) soll zusätzlich mittels des Ausbaus personell unterstützt werden und somit sein Beratungsangebot deutlich besser wahrnehmen können.
4. Die Einrichtungsleiterin soll darüber hinaus die Aufgabe übernehmen, immer im Kontakt mit den zuständigen Akteuren, regelmäßig zu überprüfen, ob die o. g. Anlaufstellen gut versorgt bzw. ob neue Brennpunkte/ Verlagerungen der Szene und/oder des Substanzkonsums hinzukommen und eine entsprechende Versorgung mit Streetwork notwendig wird.
5. Sinnvollerweise sollte auch hier eine männliche und eine weibliche Kraft eingesetzt werden, um allen Bedarfen der Kontaktaufnahme und Beratung gerecht zu werden. Das bedeutet, es sollen zwei Teilzeitstellen entstehen.
6. Es wird weiterhin **Kooperation gepflegt mit allen Akteuren**, die sich rund um die drogenspezifischen Bedarfe befinden (Gesundheitsamt, Internationaler Bund, Zentrale Beratungsstelle, Aidshilfe, Polizei, Gesundheitsmobil u.a.). Vor allem rund um die Gruppierung am Holstentorplatz, wo es sich nach unserer Einschätzung um

AWO PsychoSozialeDienste
...so individuell wie der Mensch

eine Gruppe von ca. 30 bis 40 Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen handelt, die durch geflüchtete Personen mit Drogen in Kontakt kommen, soll in enger Kooperation mit dem Internationalen Bund darauf hingewirkt werden, junge Menschen vor einer möglichen Drogenkarriere zu schützen.

7. **Streetwork fördert die Inklusion von Randgruppen** (hier Drogenszene) in die Gesellschaft. Hierzu gehört neben dem Kontakt zu den Betroffenen auch der Kontakt zu den **Anwohnern und Geschäftsleuten** rund um die Brennpunkte. Ziel muss hier sein, ein friedliches von Akzeptanz geprägtes Miteinander zu schaffen bzw. zu fördern.

Drogenberatungsstelle:

In der Drogenberatungsstelle sind wir bereits jetzt knapp unter den **Mindestanforderungen**, die die Hansestadt Lübeck im Jahr 2015 zugrunde legte (Finanzierung von 2 VZ-Stellen für jede Suchtberatungsstelle). Im Gegenzug dazu steht, dass **zunehmende Bedarfe** deutlich werden in den Bereichen Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, sowie deren Angehörige, als auch im Bereich der Arbeit mit geflüchteten Menschen.

Beide Bereiche können bisher nur ansatzweise bearbeitet werden, da die personellen Ressourcen äußerst knapp bemessen sind.

Die Vollzeitstelle im Bereich der Beratung befasst sich daher genau mit diesen beiden Zielgruppen.

Zielgruppe geflüchtete Menschen und Menschen mit Migrationshintergrund

Grundsätzlich ist die Annahme, dass die geflüchteten Menschen aus Regionen kommen, in denen der Gebrauch von bei uns als illegal gekennzeichneten Substanzen normal ist, durch die bereits erfassten Kenntnisse nachgewiesen (s. BaDo- Auszug aus 2016). Geflüchtete Menschen kommen mit unterschiedlichen Status und sehr unterschiedlichen Deutschkenntnissen in unsere Einrichtung.

Zunehmend fragen auch Institutionen bei uns Unterstützung in der Arbeit mit Drogenkonsum nach. Der Kontakt zur Stabsstelle Integration ist ebenfalls im intensiven Aufbau begriffen und auch dort werden bereits jetzt die Bedarfe in der Arbeit mit Menschen mit illegalem Substanzkonsum deutlich gesehen.

Dies hat zur Folge, dass die Beratungen neu ausgelegt, teils mit Übersetzungen versehen werden müssen (derzeit noch kostenlos abrufbar über das Projekt „KommMit" des Trägers Sprungtuch).

Auch muss durch **stetige Information** in den Unterkünften und bei anderen Akteuren der Migration (Sprachkursträger, Ausbildungsträger usw.) zunächst **ein Bewusstsein** geschaffen werden für die Tatsache, dass Drogenkonsum gesundheitsschädlich und bei uns als Krankheit anerkannt ist und somit auch bedingt eine Option auf Behandlung mit sich bringt. Andererseits muss aber auch deutlich erklärt werden, dass der Konsum und vor allem der Handel mit Substanzen außer Alkohol und Nikotin **unter Strafe steht**, was durchaus auch zu einer schlechteren Chance im Asylverfahren führen kann. Dieses Bewusstsein ist in der Gruppe der Geflüchteten eher nicht vorhanden.

AWO PsychoSozialeDienste
...so individuell wie der Mensch

Gemeinsam mit dem Schaffen geeigneter Lebensperspektiven durch die anderen Akteure der Integration von Migranten hoffen wir so, den steigenden Anfragen von, meist zusätzlich stark traumatisierten, Menschen gerecht werden zu können und auch die Überleitung aus dem niedrigschwelligen Bereich (Straßensozialarbeit und Kontaktladen) gut zu bewältigen (s. auch Konzept des LWL „Kultursensible Arbeit in der Suchthilfe" www.lwl-ks.de).

Zielgruppe Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene

Der zweite Teil der Arbeit beschäftigt sich mit der **Zielgruppe Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene.** Ca. 50 000 Kinder haben einen drogenabhängigen Elternteil. Pro Jahr werden etwa 1700 Neugeborene durch Drogenkonsum in der Schwangerschaft dauerhaft geschädigt ((Zeitschrift „Trauma", Jg. 12/2014). Und die Dunkelziffer dürfte hier aufgrund der Illegalität entschieden höher liegen!

Im Jahr 2017 haben wir einen deutlichen Anstieg von Anfragen aus den Lebenswelten Schule und Elternhaus erfahren. Es waren hier vorrangig die Angehörigen, die sich um ihre Kinder und Jugendlichen sorgten.

Zudem erreichen uns auch in diesem Segment immer wieder Kontaktanfragen (s. Holstentorplatz oder auch aus dem Bereich Arbeit mit jugendlichen Migranten und anderen Jugendhilfemaßnahmen). Wir wollen daher diese Zielgruppe deutlich stärker in den Fokus nehmen und versuchen, alternative Zugänge zu schaffen.

Dies kann beispielsweise über Kooperation in den Bereichen Jugendhilfe, Jugendzentren, Vereine u.a. sein. Zusätzlich haben AWO und Vorwerker Diakonie ein Projekt bei der DRV Nord beantragt zur Beratung von Menschen direkt in den 5 Jobcentern der Hansestadt Lübeck. Hier werden wir bei Genehmigung u.a. im Jobcenter Hans-Böckler-Straße tätig werden, wo Menschen der sogenannten **Zielgruppe U25** (und auch Migration) betreut werden.

Neben diesen Anstrengungen wollen wir uns dem Programm **Fitkids** anschließen und uns alle noch sensibler machen für Kinder aus suchtbelasteten Familien. Anschließend an unser Projekt prä-und postnatale Begleitung von schwangeren Frauen mit Heroinkonsum wurde uns inzwischen mehr und mehr zugetragen, dass sich die Problemlage hinsichtlich der genutzten Substanzen verschiebt. So sind es nun eher Eltern mit anderem Substanzkonsum, oft genug auch Mischkonsum, deren Kinder wir in den Fokus unserer Beratung nehmen wollen.

Ausgehend von der Tatsache, dass Kinder aus suchtbelasteten Familien häufig selbst zu abhängigen Konsumenten werden, wollen wir auch hier versuchen, frühzeitig geeignete Maßnahmen zu entwickeln, die vermeiden helfen, dass **Kinder aus suchtbelasteten Familien später selbst zu Konsumenten** werden bzw. unter anderen psychischen Störungen zu leiden haben. Diese Maßnahmen sollen fester Bestandteil unserer weiteren Arbeit werden (s. Anlage Programm **Fitkids**).

Nicht zuletzt geht es in diesem Segment auch wieder darum, neue Kooperationen zu entwickeln und sich intensiver zu vernetzen mit den eigenen Angeboten (Eingliederungsmaßnahmen, Beratung, Niedrigschwellige Hilfen u.a.), mit den Angeboten der AWO im Bereich der Kitas und Jugendhilfen und natürlich darüber

AWO PsychoSozialeDienste
...so individuell wie der Mensch

hinaus mit allen Akteuren, die unsere Arbeit an dieser Stelle ergänzen können, also mit anderen Trägern, mit Kommune und Behörden.

Fazit:

Sowohl Polizeibericht als auch Bado – Auswertungen decken sich mit unseren Beobachtungen, **dass die Szene sich verändert,** die Gruppierungen im Bereich des Stadtgebietes sehr unterschiedlich sind und der Hilfebedarf im Bereich der Nutzung von illegalen Substanzen und polytoxikomanem Substanzmissbrauch stetig ansteigt.

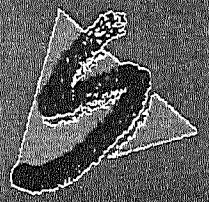
Dies führt zu der Feststellung, dass einerseits das Arbeitsfeld der niedrigschwelligen Hilfen, besonders im Bereich der Streetwork, deutlich ausgebaut werden muss. Andererseits eröffnen sich in der Beratungsstelle zunehmend Lücken in der **Versorgung von Kindern, Jugendlichen und jungen erwachsenen Klienten und deren Angehörigen.**

Daneben spielen die **nun in diesem Setting ankommenden geflüchteten Menschen** eine besondere Rolle, deren Beratungen häufig sehr zeitaufwändig sind. Hier sind auch die Zuständigkeiten eher unstrittig, spielt Alkohol in dieser Zielgruppe eine eher untergeordnete Rolle, wie die angeführten Statistiken ebenfalls zeigen. Weiterhin gilt es **alternative Angebote** zu entwickeln, die für Menschen, denen aufgrund ihres Status keine Therapie bzw. Substitutionsbehandlung zustehen. Sie müssen zumindest **Kontrolle über ihr Tun und dessen Konsequenzen in Deutschland** erhalten können.

Um diesen Problemfeldern gerecht zu werden und den steigenden Zahlen entgegenwirken zu können, beantragen wir, je eine Vollzeitstelle im Bereich der Beratung und eine im Bereich der niedrigschwelligen Hilfen (Streetwork) an die AWO DrogenHilfe Lübeck zu vergeben.

Lübeck, 06.Februar 2018

Karin Mechnich



Migrationshintergrund der namentlich erfassten Personen des Jahres 2016 nach Kliententyp

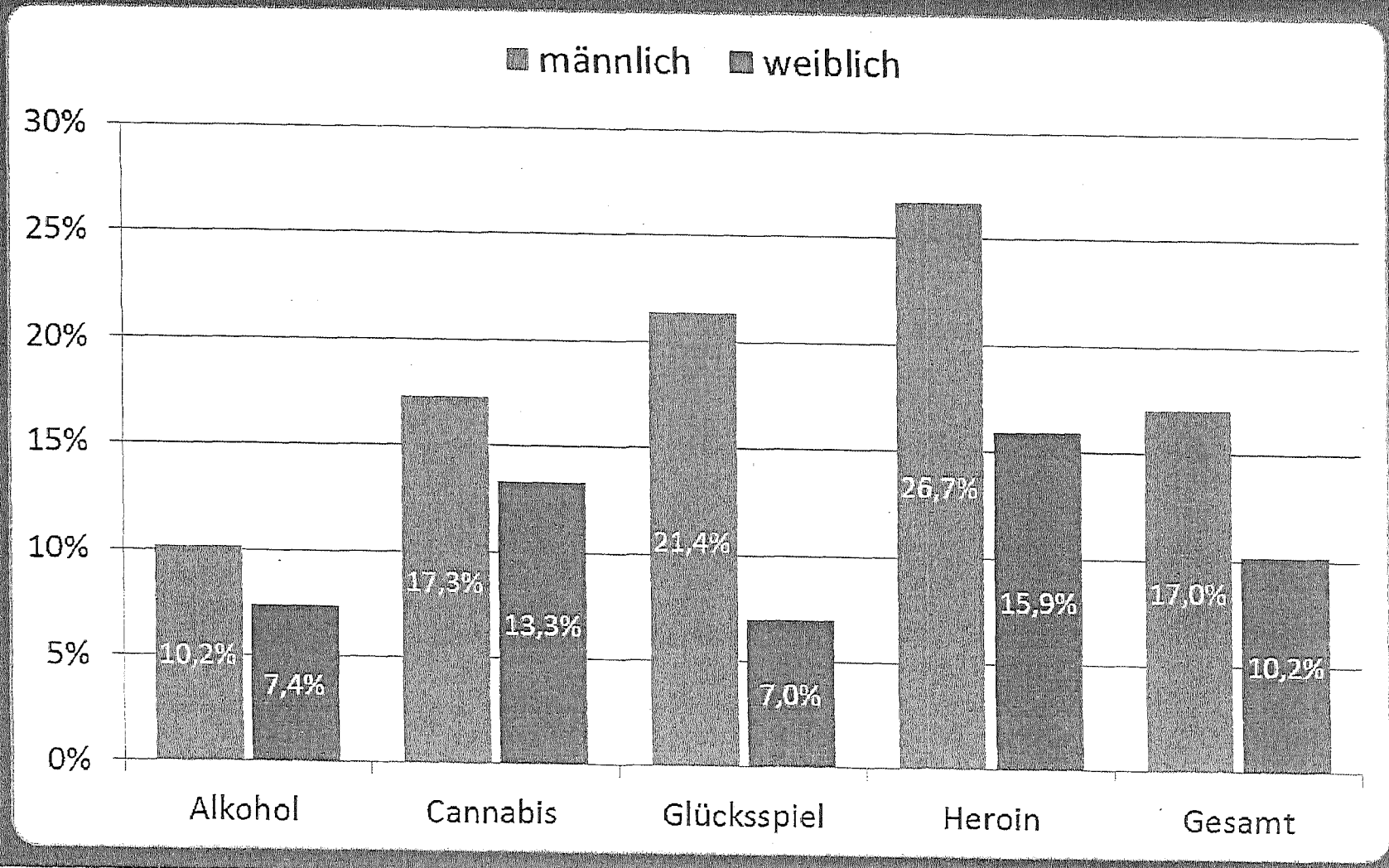
Ambulante Suchthilfestatistik Schleswig-Holstein

	Klienten/innen		Angehöriger	
Migrationshintergrund		%		%
Klient mit Migrationshintergrund		15,1%		7,7%
Klient ohne Migrationshintergrund		84,9%		92,3%
Gesamt		100,0%		100,0%

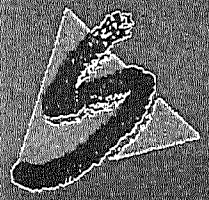
Klienten mit Migrationshintergrund sind Personen die als Herkunftsland der Familie ein anderes Land als Deutschland angegeben haben und/oder selbst migriert sind und/oder als Kind von Migranten geboren wurden

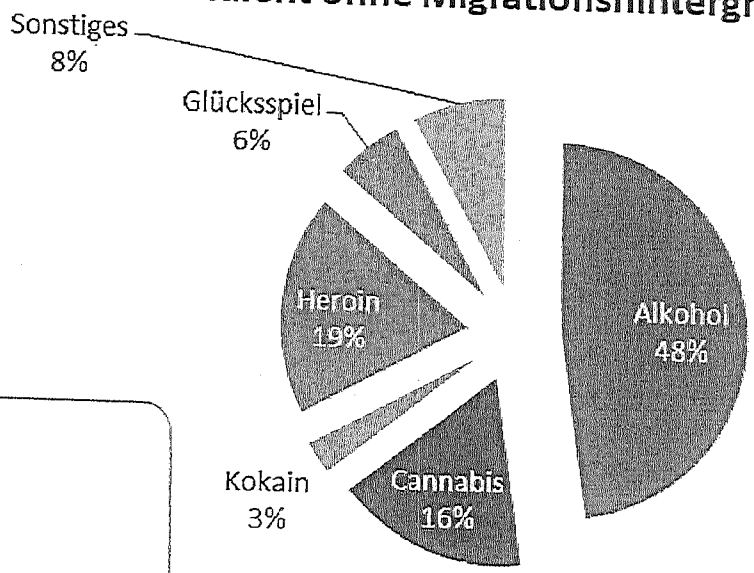
Migrationshintergrund nach Geschlecht & Hauptsubstanz namentlich erfasster Klienten/innen

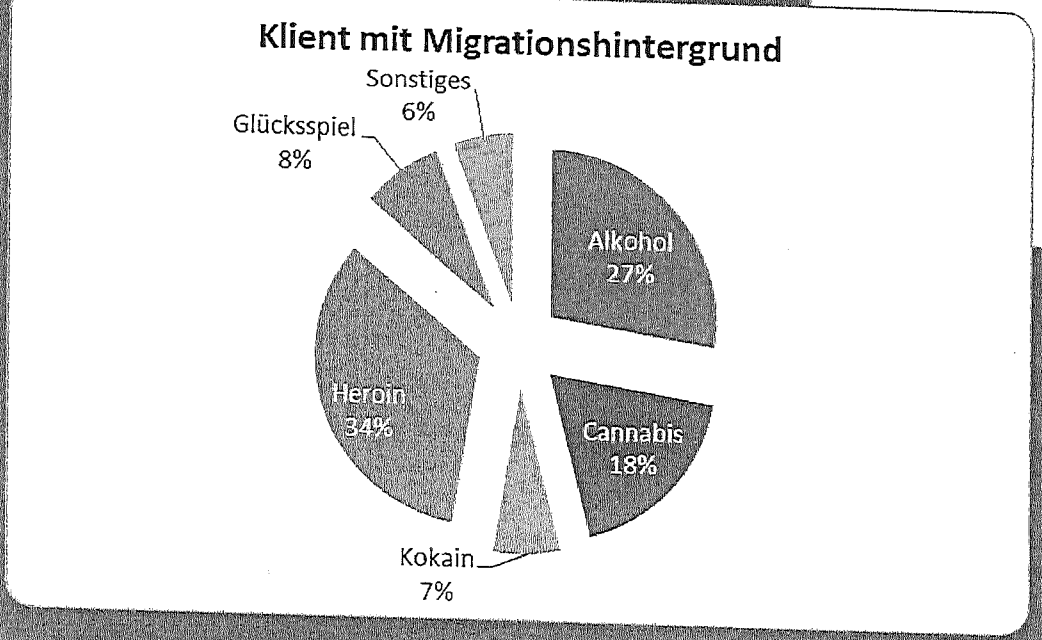
Ambulante Suchthilfestatistik Schleswig-Holstein



Migrationshintergrund nach Hauptsubstanz namentlich erfasster Klienten/innen (N=6.398)







Anlage 3

10 Termine – schön und gut ... und dann?

Werden wir wieder mit dem Thema alleine gelassen? Die Kinder verschwinden wieder in der Versenkung?

Die Kinder in den Blick zu nehmen bedeutet sich immer wieder mit dem Thema im Beratungsstellenalltag auseinander zusetzen und sich den Herausforderungen zu stellen. Nach den 10 Coaching-Terminen bestehen die Möglichkeiten sich weiterhin begleiten zu lassen.

Zu diesem Angebot zählen:

- weitere Einladung zu den halbjährlichen Netzwerktreffen (NRW Netzwerk Kinder süchtiger Mütter und Väter)
- 2x/Jahr Infobrief FITKIDS
- einen Ansprechpartner für Fragen zum Kinderthema
- 1 Coaching-Termin/Jahr
- Anschluss an das regionale FITKIDS-Netzwerk
- jährliche Qualitätsabfrage durch FITKIDS-Koordination
- Möglichkeit auf Handreichungen und Arbeitshilfen für FITKIDS zurückgreifen zu können
- regelmäßige Information über aktuelle Entwicklungen zum Kinderthema
- Verleihung eines „FITKIDS-Siegels"

Jedem Kind eine Chance!

Diese hochwertige Beratungsleistung im Wert von 12.000 € ist zur Zeit noch stiftungsfinanziert.

Kontakt:
Jörg Kons (Geschäftsführender Leiter)
Sandra Groß (Projektkoordinatorin FITKIDS)
Fluthgrafstraße 21
46483 Wesel
Telefon: +49 281 4609166-0
E-Mail: info@fitkids.de
www.fitkids.de

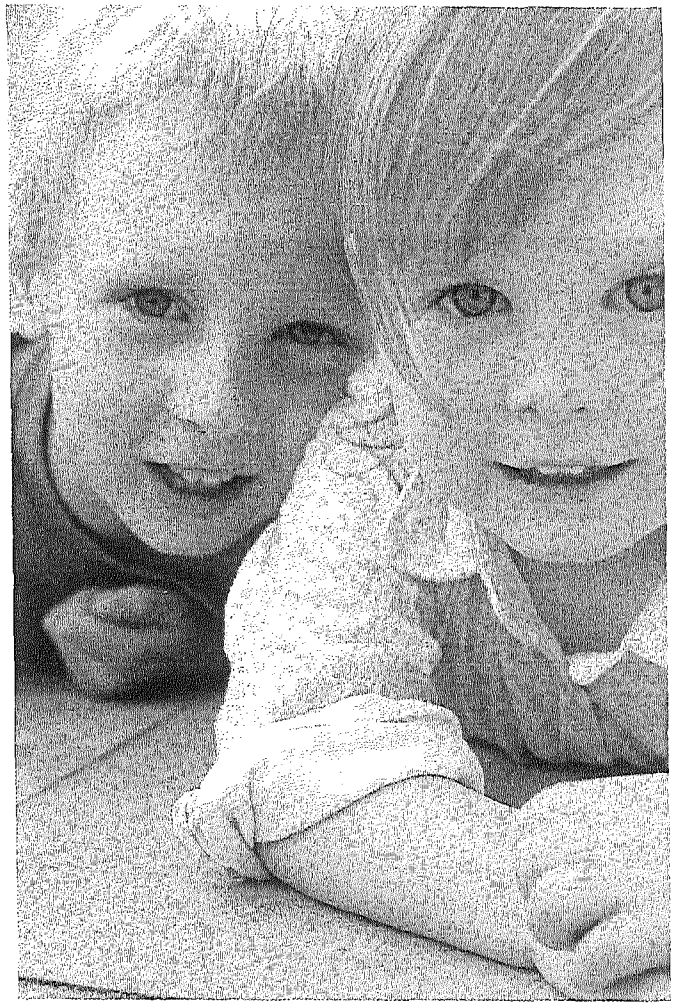
INFORMATION UND HILFE
IN DROGENFRAGEN E.V.

„KEIN MENSCH KANN BESTIMMEN, WOHIN ER GEBOREN WIRD, ABER JEDES KIND MUSS EINE CHANCE HABEN!"

Besuchen Sie uns auch auf Facebook:
www.facebook.com/fitkids.de

Das Programm

Neue Wege und Chancen für die Beratungsarbeit m suchtbelasteten Eltern und ihren Kinde



197 von 380 in Zusammenstellung

Moderne Drogenberatungsstellen haben die Kinder mit im Blick!

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kinder Ihrer Klient-/innen bereiten Ihnen und Ihren Mitarbeiter-/innen immer wiederSorgen und sind ein Thema, dem Sie sich eigentlich schon immer einmal grundsätzlich widmen wollten?

ABER ... Sie befürchten für diese Arbeit nicht genug ausgerüstet zu sein? Die Schweigepflicht steht einer Parteinahme für die Kinder im Wege? Und überhaupt ... – Das hat mir gerade noch gefehlt!

Gerne möchten wir Ihnen die Lösung für dieses Thema anbieten:

FITKIDS – Ein starkes Programm

Das Projekt FITKIDS ist ein Organisationsentwicklungsprogramm für die praktische Arbeit von Drogenberatungsstellen. Es wird über „Inhouse-Schulungen" vor dem Hintergrund der regionalen Ressourcen und Schwerpunktsetzung nachhaltig in den Beratungsstellenalltag implementiert.

Wir unterstützen Sie dabei die Kinder mit in den Blick Ihrer Beratungsstelle zu nehmen, sie adäquat als Angehörige mit einem eigenständigen Hilfebedarf wahrzunehmen, ihnen Hilfen anzubieten bzw. zu vermitteln sowie die Mütter und Väter in ihrer Elternrolle zu unterstützen.

Was haben Sie davon?

- einen kontinuierlich begleiteten „Change-Management-Prozess"
- einen großen Imagegewinn für Ihre Beratungsstelle
- Zugriff auf einen in der Praxis erprobten Instrumentenpool
- handfeste Unterstützung bei der nachhaltigen Implementierung des familienorientierten Arbeitsansatzes in der Beratungsstelle („Kinder mit in den Blick nehmen")
- Partizipation am FITKIDS-Netzwerk (regionale Standort-Treffen, Fachveranstaltungen und Fortbildungen)
- die Entwicklung einer systematischen Kindererfassung und Zugriff auf reale Zahlen der Kinder
- Verbesserung der Kooperationsnetzwerke mit der Jugend- und Gesundheitshilfe
- die Entwicklung eines Öffentlichkeitskonzeptes zum Thema „Kinder aus suchtbelasteten Lebensgemeinschaften"
- Moderne Sucht- und Drogenberatungsstellen haben die Kinder mit im Blick!

Das Programm

Das FITKIDS-Programm besteht aus folgenden sechs Bausteinen, die sich für die Implementierung der Arbeit in Drogenberatungsstellen als maßgeblich erwiesen haben:

Basisbausteine

Basisbaustein 1:
Die Kinder in den Blick nehmen – interne Voraussetzungen
Basisbaustein 2:
Netze knüpfen – Kooperationen und Netzwerke

Praxisbausteine

Praxisbaustein 1:
Bevor es zu spät ist – praktische Arbeit mit den Kindern
Praxisbaustein 2:
Früh hilft früh – Schwangere und frühe Hilfen
Praxisbaustein 3:
Sprache finden – süchtige Eltern
Praxisbaustein 4:
Voneinander lernen – Multiplikatorenschulung

Bausteine – schön und gut ... was heißt das konkret?

- ein vorgeschaltetes Informationsgespräch mit Leitung/Geschäftsführung/Träger
- regelmäßige Coaching-Termine als „Inhouse-Schulung" (10 Treffen in 3 Jahren)
- die Entwicklung eines eigenen „Fahrplanes" vor dem Hintergrund der regionalen Besonderheiten und Ressourcen
- entlastete Mitarbeiter/-innen durch klare interne und externe Handlungs- und Kooperationsvereinbarungen im Umgang mit Klienten/-innen und ihren Kindern
- Handlungssicherheit und Aufgabenteilung
- fachlichen Austausch und Begleitung durch erfahrene Kollgen/-innen
- Teilnahme an regionalen Standorte-Treffen und Fachveranstaltungen

198 von 380 in Zusammenstellung

TOP 5.4

Anlage 4 Lübeck, 8.2.2018

Konzeptskizze

„Die BAR“

Begegnung schaffen

Aktivität fördern & Beschäftigung ermöglichen

Raum geben

Ein Konzept zur Verknüpfung von Streetwork, Aufenthalt und Integration

Inhalt:

1. Ausgangssituation
2. Konzeptidee
3. Zielgruppe
4. Zielsetzungen
5. Umsetzung
6. Strukturbedingungen und Nachhaltigkeit
7. Ressourcen

8. Kooperationspartner

1. Ausgangssituation

In der Hansestadt Lübeck leben viele Menschen, die durch ihr Verhalten im sozialen Raum auffällig sind – sei es durch den Konsum von Drogen und/oder Alkohol wie auch durch sozial abweichendes Verhalten – und die bislang durch die vorhandenen sozialen Systeme nur schwer oder nicht erreicht werden können. Viele halten sich häufig in Gruppen in der Innenstadt, aber auch in angrenzenden/anderen Stadtteilen auf. Einige leben stärker zurückgezogen und werden über besonders prekäre soziale Notlagen oder polizeilich festgehaltene Verhaltensweisen bekannt. Zu der benannten Personengruppe zählen auch Menschen mit Migrationshintergrund aus unterschiedlichen Ethnien, die häufig keine Sozialleistungsansprüche haben.

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung vom Dezember 2017 diesem Umstand insofern Rechnung getragen, als sie Mittel für sozialarbeiterisch orientierte Hilfen für diese Personengruppe zur Verfügung stellen möchte.

2. Konzeptidee

Die Vorwerker Diakonie möchte über Streetwork auf diese Personen zugehen und einen Raum für die Betroffenen zur Verfügung stellen, der für die Menschen eine attraktive Alternative für den Aufenthalt auf der Straße bietet. Dort kann sich dieser Personenkreis aufhalten und begegnen, und es erfolgt eine Hinführung zu anderen Hilfen wie auch zu Arbeit und tagesstrukturierender Beschäftigung auf einem sehr einfachen Weg.

Dieser Raum (Die BAR) - idealerweise in einem Ladenraum in der Randlage der Innenstadt - muss noch geschaffen werden und stellt ein neues, ergänzendes Angebot dar. Um die Schwelle für das Aufsuchen dieses Raums gering zu halten, soll dort der Konsum von legalen Suchtmitteln in begrenztem Umfang erlaubt sein.

Direkt angebunden an diese Begegnungsstätte sind Arbeits- und Beschäftigungsmöglichkeiten, die in enger Verzahnung sowohl der Angebote der Vorwerker Diakonie wie auch der Institutionen der Arbeitsvermittlung (v. a. Jobcenter) und –qualifizierung (z. B. BQL) umgesetzt werden. Ergänzend zu den tagesstrukturierenden Angeboten gilt es, bestehende Strukturen im sozialen Raum zu nutzen und einzubinden (Sportvereine, Volkshochschule , Gemeinden, Haus der Kulturen usw.).

Neben den Beschäftigungsangeboten liegt der Schwerpunkt in der Verbesserung der gesundheitlichen Situation der Betroffenen, das betrifft mögliche Folgeerkrankungen der Sucht, psychische Belastungen und Maßnahmen zur Prophylaxe. Eine Kooperation mit dem Gesundheitsmobil ist anzustreben.

Es soll somit eine inhaltliche Ergänzung der bislang vorgehaltenen Systeme von Streetwork, Beratung, Rehabilitation und Arbeitsförderung vorgehalten werden, die den spezifischen Bedarfen und Möglichkeiten der Zielgruppe gerecht zu werden vermag.

3. Zielgruppen:

1. Menschen mit einer (anzunehmenden) Suchtmittelproblematik, die …

- über ihr Verhalten bzw. ihrem ungeschützten Aufenthalt im öffentlichen Raum („Szene-Treffpunkte“ in der Innenstadt, am ZOB, am Kaufhof),
- über sozial abweichendes Verhalten und/oder
- über besonders prekäre Lebenssituationen

auffallen bzw. bekannt werden und die über die bereits bestehenden sozialen Sicherungssysteme und Hilfeformen nicht oder nur unzureichend erreichbar sind.

2. Gewerbetreibende und Nachbarschaft der Szene-Treffpunkte, die sich durch Lärm, Geruch, Unrat der Suchtkranken/Wohnungslosen beeinträchtigt fühlen.

4. Zielsetzungen

Die wesentlichen Zielsetzungen lassen sich folgendermaßen darstellen:

- Etablierung eines sozial akzeptierten Raums, in dem sich die betroffenen Menschen ohne Furcht vor Repressionen begegnen können und in dem sie auf professionelle Fachkräfte mit den Schwerpunkten der Suchthilfe und Hilfen in besonderen sozialen Notlagen treffen,
- Förderung der Inanspruchnahme suchtspezifischer Hilfen,
- Förderung der Verbesserung der gesundheitlichen Situation,
- Förderung der Inanspruchnahme von Hilfen zur sozialen Absicherung,
- Abklärung des Hilfeanspruchs von Menschen aus dem europäischen Ausland,
- Förderung der Teilhabe über die Einbindung in Beschäftigungs- und Arbeitsmaßnahmen,
- Förderung des Erwerbs bzw. der Sicherung angemessenen Wohnraums bzw. einer Notunterkunft,
- Verminderung möglicher Beeinträchtigung von Gewerbetreibenden und Passanten über vermittelnde Gespräche und Entwicklung von (freiwilligen) Aufenthaltsalternativen für betroffene Suchtkranke/Wohnungslose und
- Förderung gegenseitigen Verständnisses durch Information und Vermittlung.

5. Umsetzung

Die Vorwerker Diakonie geht über Streetwork-Aktivitäten aktiv auf den benannten Personenkreis zu und motiviert die Betroffenen, die neu geschaffenen Räumlichkeiten (Die BAR) aufzusuchen und als Ort von Begegnung und Inanspruchnahme weiterer Möglichkeiten zu nutzen.

Die Vorwerker Diakonie hält in der Lübecker Innenstadt Räumlichkeiten vor, die der Begegnung der o. g. Zielgruppe untereinander wie auch mit professionellen Kräften ermöglicht.

Der Konsum von legalen Suchtmitteln vor Ort ist – bei Einhaltung der in einer Hausordnung festgehaltenen Regeln – möglich.

Pädagogische Fachkräfte, Hilfskräfte und Ehrenamtliche stehen als Ansprechpartner zur Verfügung.

Direkt angebunden an den Raum der Begegnung sind Möglichkeiten für niedrigschwellige Beschäftigungen, die soziale Einbindung und Teilhabe der betroffenen Menschen ermöglichen. Hierfür werden mit den Institutionen der Arbeitsvermittlung und –qualifizierung Kooperationsvereinbarungen erstellt.

Durch die Fachkräfte der verschiedenen Beratungsstellen der Suchthilfe und Hilfen in besonderen sozialen Notlagen werden regelmäßige Sprechzeiten vorgehalten, um eine Überleitung in das vorhandene System zu erleichtern.

Fachkräfte aus den Arbeitsangeboten wie auch aus der Wohnraumhilfe stellen weiterführende Möglichkeiten der Unterstützung vor und befördern deren Inanspruchnahme durch gezielte Vermittlung.

6. Strukturbedingungen und Nachhaltigkeit

Der Geschäftsbereich ‚Soziale Hilfen' bietet die ideale Plattform zur Umsetzung der Konzeptidee, da hier bereits Erfahrungen und Hilfesysteme vorliegen, die in vielfältiger Weise ‚Die BAR' ergänzen und unterstützen können. Diese sind im Einzelnen:

- Suchtberatungsstelle / Suchtkrankenhilfe
- Beratungsstelle für Männer (ZBS)
- Beratungsstelle für Frauen
- Beratungsstelle für Jungerwachsene
- Verschiedene Arbeits- und Beschäftigungsangebote (z. B. Werkstatt des Wichernhauses, Bündnis für Sauberkeit)
- Wohnraumhilfe (einschl. Prävention) und Notunterkünfte für Frauen, Männer und junge Erwachsene

Insofern lassen sich hier nicht nur inhaltliche und ökonomische Gewinne durch Synergien erzielen. Durch die Überführung in vorhandene Systeme der Suchtkrankenhilfe, der sozialen Sicherung und der Arbeit und Beschäftigung ist davon auszugehen, dass die angebotene Unterstützung nachhaltigen Charakter hat und die Teilhabe der Zielgruppe deutlich zu befördern vermag.

7. Ressourcen

a) Personal:

Wir halten einen Mix aus unterschiedlichen Professionen für eine erfolgsversprechende Umsetzung für richtig und notwendig. Alle pädagogischen Fachkräfte sind auch im Bereich Streetwork einsetzbar. Es sollen eingesetzt werden:

0,6 VK Sozialpädagog/in Suchthilfe

0,4 VK Sozialpädagog/in (Summenwert; Beteiligung der unterschiedlichen Beratungsstellen)

0,7 VK Erzieher/in

0,3 VK Hauswirtschaft

Ehrenamtliche/Hilfskräfte

b) Sachmittel:

Räume in der Innenstadt mit Platz für Begegnung, Küche/Bar, Werk- bzw. Beschäftigungsraum, idealerweise Garten, Sanitärbereich. Ausstattung der Räume (Tisch, Stühle, Geschirr, …); Gerätschaften für Beschäftigung.

8. Kooperationspartner

Die wichtigsten Kooperationspartner sind:

- Einrichtungen der Suchtkrankenhilfe (v. a. die Suchtberatungsstellen),
- Institutionen der Arbeitsvermittlung und –qualifizierung,
- Einrichtungen der Jugendhilfe und anderer angrenzender sozialen Einrichtungen (z. B. Migrationsberatung, Gesundheitsmobil des Diakonischen Werk),
- Zuständige Behörden aus den Bereichen Soziales, Inneres, Jugend,
- bestehende niedrigschwellige Einrichtungen zur Vermeidung von Doppelstrukturen und
- Drittmittelgeber.

Friedemann Ulrich, Heike Raddatz-Kossak

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06229
öffentlich

Lübeck, 30.07.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Dietmar Lindner (E-Mail: dietmar.lindner@luebeck.de Telefon: 122-2331)

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von € 5.000,00 für den Einbau von Vorsatzfenstern im Burgtorturm sowie im Zöllnerhaus

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von € 5.000,00 für den Einbau von Vorsatzfenstern im Burgtorturm sowie dem Zöllnerhaus wird angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	1.201 – Haushalt und Steuerung
Ergebnis:	Zustimmend
	4.491 – Archäologie und Denkmalpflege
	Zustimmend
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ] Ja [x] Nein
Begründung:	Es handelt sich lediglich um eine Spendenannahme
Die Maßnahme ist:	[ ] neu [ ] freiwillig [x] vorgeschrieben durch: § 76 Abs. 4 GO
Finanzielle Auswirkungen:	[x] Nein [ ] Ja (Anlage 1)

Begründung:
Der Burgtorturm und das Zöllnerhaus sind über den Wohnungsverwaltungsvertrag durch die Grundstücksgesellschaft TRAVE vermietet worden. Neben der Wohnnutzung betreibt der Mieter dort eine Schlagzeugschule. Im Burgtorturm sollen nun zur Wärmeisolierung und zum

Schallschutz Vorsatzfenster eingebaut werden. Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege unterstützt diese Baumaßnahme.
Der Mieter hat sich im Vorwege bei verschiedenen Stiftungen informiert, ob die Baumaßnahme gefördert werden würde. Die Possehl-Stiftung hat sich bereit erklärt, sich mit einer Spende in Höhe von € 5.000,00 zu beteiligen.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e GeberIn in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.
Mit der Spende über 5.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 745.725,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 5.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
./.

Senator Sven Schindler

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06215
öffentlich

Lübeck, 11.07.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
3.820 - Stadtwald

Bearbeitung: Knut Sturm (E-Mail: knut.sturm@luebeck.de Telefon: 122-7711)

Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung zur Unterstützung des Walderlebnistages 2018 in Höhe von 2.000 EUR

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.09.2018	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Geldspende der Possehl-Stiftung zur Unterstützung des Walderlebnistages 2018 in Höhe von 2.000 EUR wird angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 – Haushalt und Steuerung
Ergebnis: zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein
Begründung: Es handelt sich lediglich um eine Spendenannahme.

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch: § 76 Abs. 4 GO

Finanzielle Auswirkungen:
[X] Nein
[ ] Ja (Anlage 1)

Begründung:
Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

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

Mit der Spende über 2.000 EUR erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 508.000 EUR. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 2.000 EUR zuständig.
Es bestehen keinerlei geschäftliche Beziehungen zwischen der Hansestadt Lübeck und der Possehl-Stiftung, die einer Spendenannahme entgegenstehen.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06124
öffentlich

Lübeck, 01.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Silke Schulenburg (E-Mail: silke.schulenburg@luebeck.de Telefon: 122-7564)

Annahme einer Zuwendung der Possehl-Stiftung in Höhe von 200.000 Euro zugunsten der LÜBECKER MUSEEN für die Ausstellung »875 Jahre. Lübeck erzählt uns was«

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die von der Possehl-Stiftung angebotene Zuwendung in Höhe von 200.000 Euro für die Jubiläumsausstellung »875 Jahre. Lübeck erzählt uns was« wird angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis: zustimmend

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

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:
[ ] Nein
[X] Ja

Begründung:
2018 feiert die Hansestadt Lübeck ihren 875. Geburtstag. Die Kultureinrichtungen der Stadt feiern dieses Jubiläum mit einer Ausstellung, die die Geschichte Lübecks einmal anders erzählt: Es werden nicht wie üblich historische Daten erläutert und mit Exponaten veranschaulicht, sondern rund 100 Exponate stehen im Vordergrund und erzählen ihre Sicht auf die Stadt, ihre Geschichte.

Für das Projekt haben sich die LÜBECKER MUSEEN, das Stadtarchiv, die Stadtbibliothek und der Bereich Archäologie und Denkmalpflege zusammengefunden, um diese einmalige Ausstellung gemeinsam mit vielen anderen Lübecker Partnern zu realisieren. Erstmalig fin-

den sich dabei auch die Lübecker Museen und das Europäische Hansemuseum zu einer Ausstellungspartnerschaft zusammen.

Die Ausstellung wird überwiegend über Drittmittel vieler unterschiedlicher Förderer finanziert. Die Zuwendung der Possehl- Stiftung leistet hierzu einen wichtigen Beitrag.

Mit der Spende über 200.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 740.725,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 200.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
Zuwendungsbescheid der Possehl-Stiftung

Senatorin Kathrin Weiher

EINGEGANGEN
27. Dez. 2017
Erl.

POSSEHL
Stiftung

Herrn Professor
Dr. Hans Wißkirchen
Kulturstiftung Hansestadt Lübeck | die LÜBECKER MUSEEN
Schildstraße 12
23552 Lübeck

Lübeck, 12. Dezember 2017 /mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): C_170468

875 Jahre – LÜBECK ERZÄHLT UNS WAS – Die Ausstellung

Sehr geehrter Herr Prof. Wißkirchen,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 08.12.2017 beschlossen hat, für Ihr oben genanntes Projekt einen Betrag in Höhe von

€ 200.000,00

zur Verfügung zu stellen.

Für die Zahlungsabwicklung bitten wir um Verwendung des beigefügten Formulars „Mittelabruf". Mit Rücksicht auf die Höhe der Zuwendung bitten wir ergänzend zum Mittelabruf um Hergabe eines Zahlungsplans, aus dem ersichtlich ist, wann etwaige Teilbeträge jeweils benötigt werden. Die Überweisungen werden dann von hier aus automatisch vorgenommen. Nach Eingang senden Sie uns bitte eine Spendenbescheinigung zu.

Nach Abschluss des Projektes bitten wir um Vorlage eines Verwendungsnachweises (bitte über das Gesamtprojekt, nicht nur über den von uns bewilligten Betrag), aus dem ersichtlich ist, dass das Vorhaben in der uns bei Antragstellung mitgeteilten Form durchgeführt wurde. **Etwaige Änderungen bitten wir vor Mittelabruf mitzuteilen.** Diese bedürfen ggfs. der Zustimmung des Stiftungsvorstandes.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten für Ihr Vorhaben alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender

Possehl-Stiftung Beckergrube 38–52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148–200, Telefax +49(0)451 148–302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06321
öffentlich

Lübeck, 21.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Klaus-Peter Jürgensen (E-Mail: klaus-peter.juergensen@luebeck.de Telefon: 122-7562)

Ausbau erweiterter täglicher Öffnungszeiten in Kindertageseinrichtungen und Kooperation mit Betrieben

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.09.2018	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Mit der Vorlage VO/2017/05551 wurde beschlossen, für den Haushaltsentwurf 2019 den Bedarf an zusätzlichen Kitagruppen mit einer Öffnungszeit von 10 Stunden prüfen zu lassen. Ebenfalls wurde ein Bericht zu der Frage angefordert, welche Möglichkeiten bestehen, bei der Kindertagesbetreuung mit den in Lübeck ansässigen Behörden und Unternehmen zu kooperieren.

1. Zur Deckung des Bedarfs zusätzlicher Öffnungzeiten werden zum Kindergartenjahr 2019/2020 an 23 Kitastandorten zusätzliche erweiterte Öffnungszeiten gefördert.
2. Für den Haushalt 2019 werden hierfür zusätzlich 158.400 € bereitgestellt.
3. Die Beschlussfassung erfolgt im Vorgriff auf die Haushaltsbeschlüsse 2019. Die Umsetzung kann erst nach Genehmigung des Haushaltes 2019 erfolgen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Bereich 1.201 – Haushalt und Steuerung
Ergebnis:	Kenntnisnahme
	Bereich 1.160 – Frauenbüro
	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[X]	Ja
	[ ]	Nein
Begründung:		Eine Beteiligung von Kindern i.S.v. § 47 f GO erfolgt im Rahmen der pädagogischen Arbeit in den Einrichtungen

Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[ ]	freiwillig
	[X]	vorgeschrieben durch: § 7 KiTaG

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Nein
[X] Ja (Anlage 1)

Begründung:
Mit der Vorlage VO/2017/05551 wurde u.a. beschlossen:
- Es wird bis zu den Haushaltsberatungen 2019 geprüft, ob der Bedarf besteht, zusätzliche Kitagruppen im Stadtgebiet mit einer täglichen Betreuungszeit von 10 Stunden einzurichten. Dazu wird ein Konzept zur Umsetzung erarbeitet, das auch die finanziellen Auswirkungen darstellt.
- Der Bürgermeister möge bis zur Vorlage des Haushaltsentwurfs 2019 berichten, welche Möglichkeiten bestehen, bei der Kinderbetreuung verstärkt mit den in Lübeck ansässigen Behörden und Unternehmen zu kooperieren.

Kitagruppen mit einer Öffnungszeit von 10 Stunden

Derzeit werden in Lübecker Kindertageseinrichtungen über das Ganztagsangebot von 8,1 Stunden hinaus in 37 von 130 Einrichtungen je eine Gruppe mit 10 Stunden angeboten. Alle Stadtteile sind mit diesen Angebotszeiten versorgt. Darüber hinaus gibt es 9 Gruppen mit einer 9-stündigen Betreuungszeit. Die erweiterte Öffnungszeit steht gruppenübergreifend für alle Familien in der jeweiligen Einrichtung zur Verfügung.

Die Angebotszeiten der Kitas werden im Rahmen der Kitabedarfsplanung regelmäßig angepasst.
Nach der Einführung der 10-Std.-Gruppen zeigte sich, dass die Öffnungszeit auch nach einer mehrjährigen Erprobungsphase nicht an allen Standorten nachgefragt wurde. In Abstimmung mit den Trägern wurden an wenigen Standorten die Gruppen um eine Stunde reduziert.

Aktuell liegen Bedarfsmeldungen für die Erweiterung der Betreuungszeit für 23 Kitastandorte vor.
Es werden 6 zusätzliche Erweiterungen für 10-Std-Gruppen, überwiegend im Umfeld der Uniklinik, und 22 zusätzliche Erweiterungen für Gruppen mit 9 Stunden im gesamten Stadtgebiet geplant. Für die Umsetzung der Planung sind zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von rd. 380.000 € jährlich erforderlich, 2019 anteilig für die Monate Aug. – Dez. rd. 158.400 €. Die Bedarfsprüfung ist zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch nicht bei allen Trägern abgeschlossen, zusätzlich notwendige Anpassungen der Öffnungszeiten werden im weiteren Verlauf der Bedarfsplanung vorgesehen.

Mit der nächsten Kitabedarfsplanung, vorgesehen für das I. Quartal 2019, werden die zusätzlich erforderlichen erweiterten Öffnungszeiten pro Gruppe, differenziert nach Stadtteil und Kitastandort für die Umsetzung ab Kita-Jahr 2019/20 dargestellt.

Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Haushaltes 2019. Organisatorische Maßnahmen zur Umsetzung können bereits im Vorfeld der Genehmigung geleistet werden.

Kooperation in der Kindertagesbetreuung mit in Lübeck ansässigen Behörden und Unternehmen

Anfragen im Hinblick auf Kooperationen wurden in den letzten Jahren von wenigen größeren Unternehmen an Kitaträger oder die Verwaltung gerichtet. Die Vorstellungen gingen von festen Platzkontingenten für Mitarbeitenden bis hin zur Betriebskita, jeweils ohne finanzielles Engagement des Unternehmens.

Die Verwaltung hat sich vor einigen Jahren mehrfach in Gewerbegebietsversammlungen um Kooperationen mit Betrieben bemüht und denkbare Formen der Zusammenarbeit vorgestellt. Ein Engagement der Betriebe konnte dadurch nicht initiiert werden. Die Einführung des

Rechtsanspruchs auch für Kinder unter drei Jahren verstärkte die Haltung, die Aufgabe der Kindertagesbetreuung allein bei der Kommune zu sehen.

Die Firma Euroimmun betreibt auf dem Betriebsgelände in Blankensee eine vollständig eigenfinanzierte, mehrgruppige Kindertageseinrichtung für die Mitarbeiterschaft.

Das UKSH hat für seine ursprünglich eigenfinanzierte Kita in Lübeck in den vergangenen zehn Jahren zunehmend die öffentliche Förderung für seine Kitagruppen beantragt, inzwischen sind es dort sieben Kitagruppen, die öffentlich gefördert werden. Die Betreuung wird überwiegend von Lübecker Familien genutzt, die beim UKSH oder der Uni tätig sind. Ab 2019 soll noch eine Gruppe eigenfinanziert durch das UKSH verbleiben. Der Träger engagiert sich auch durch die Bereitstellung von Früh- und Spätdiensten, die durch die Schichtarbeit erforderlich sind.
Die zweite Kita des UKSH, das Bildungshaus 1-10 an der Schule Grönauer Baum wurde von Betriebsbeginn an in 2012 öffentlich gefördert.

Die Kita Unter der Kastanie wurde ursprünglich aus dem Mitarbeiterkreis der Landesversicherungsanstalt S-H heraus gegründet und unterstützt. Vor einigen Jahren wurde die Einrichtung an Kinderwege gGmbH übergeben. Die Kita wird öffentlich gefördert. Kinder aus der Mitarbeiterschaft der Deutschen Rentenversicherung Nord werden dort betreut, jedoch haben die Familien keinen Vorrang vor anderen Anmeldungen.

Die Kita Kunterbunte Kinderkiste wird öffentlich gefördert. Das Gebäude befindet sich auf dem Gelände der Dräger AG. Das Unternehmen unterstützt den Kitaträger, durch die kostenfreie Überlassung des Gebäudes, durch die Übernahme der Instandhaltungs- und Reinigungskosten und ermöglicht damit eine weitgehende Jahresöffnungszeit mit bis zu zehn Schließungstagen pro Jahr. Die Einrichtung wird durch die Nähe zu Dräger von der Mitarbeiterschaft stark genutzt, die Eltern haben jedoch keinen vorrangigen Anspruch auf einen Kitaplatz.

Vereinzelt werden Kitaträgern von Unternehmen wegen zuverlässiger Belegrechte für Mitarbeiterkinder angefragt. In den wenigen Fällen erhält dann der Träger eine einmalige Spende pro Platz.

Der Kitaträger Kinderwege gGmbH hat in der Vergangenheit gemeinsam mit einigen Firmen aus dem Gewerbegebiet Roggenhorst am Bundesprogramm Betriebliche Kitaförderung teilgenommen. Seit Ende der Programmlaufzeit wird auch dort die Versorgung der Kinder im Rahmen des Regelaufnahmeverfahrens z. B. in der Kita Roggenhorst abgewickelt.

Grundsätzlich scheint die Versorgungssituation in der Kindertagesbetreuung für Lübecker Unternehmen weitgehend ausreichend zu sein. Anfragen zu Kooperationen sind derzeit nicht bekannt.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Stellungnahme des Frauenbüros

Senatorin Kathrin Weiher

Bereich: 4.041 **Anlage zur Vorlage vom 21.08. 2018**
Produkt: 365001 **VO-Nr.: VO/2018/06321**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2019	2020	2021	2022
Erträge				
Aufwendungen	**-158.400,00**	-380.000,00	-380.000,00	-380.000,00
Saldo Ergebnisplan	**-158.400,00**	**-380.000,00**	**-380.000,00**	**-380.000,00**
Einzahlungen				
Auszahlungen	**-158.400,00**	-380.000,00	-380.000,00	-380.000,00
Saldo Finanzplan	**-158.400,00**	**-380.000,00**	**-380.000,00**	**-380.000,00**

2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			**Ergebnisplan**	**Finanzplan**
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x	**Gesamtlaufzeit**	**Gesamtlaufzeit**
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	365001.000.5318001	Planung und Bezuschussung Kindertagesbetreuung / Zusch.f.lfd.Zw.soz.o.ähnl.Einr.	**-158.400,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-158.400,00**

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	365001.000.7318001	Planung und Bezuschussung Kindertagesbetreuung/ Zusch.f.lfd.Zw.soz.o.ähnl.Einr.	**-158.400,00**
		Saldo Finanzplan	**-158.400,00**

1 - Bürgermeister
1.160 - Frauenbüro

Zeichen: ps

Lübeck, 27.08.2018
Auskunft: Petra Schmittner
Tel.: 122-1601; Fax: 122-1620
e-mail: petra.schmittner@luebeck.de

VO/2018/06321
Ausbau erweiterter täglicher Öffnungszeiten in Kindertageseinrichtungen und Kooperation mit Betrieben

hier: Stellungnahme des Frauenbüros dazu

Das Frauenbüro begrüßt den in der Vorlage vorgesehenen Ausbau der erweiterten täglichen Öffnungszeiten in 23 Kindertageseinrichtungen. Dies ist ein weiterer Beitrag für die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie berufstätiger Eltern in Lübeck.

Neben dem Ausbau der Kinderbetreuung ist eine familienfreundliche Personalpolitik der Unternehmen in Lübeck für (werdende) Eltern, aber auch für Unternehmen (Fachkräftegewinnung) und die Kommune (Fachkräfte-/Standortsicherung, Steuereinnahmen) zunehmend wichtig.
Daher unterstützen wir das Anliegen der Politik zu **Kooperationen im Bereich der Kinderbetreuung mit Behörden und Unternehmen.**

Neben den Kita-Trägern, der Jugendhilfeplanung und dem Verbund Kindertagespflege wird auch das Frauenbüro immer wieder von Beschäftigten (z.B. Einzelhandel, Gastronomie) und Behörden und Betrieben (z.B. Bundespolizei, Kranken- und Pflegeeinrichtungen) auf fehlende Kinderbetreuungs-Möglichkeiten (insbesondere in den Randzeiten und als „Notfallbetreuung“) hingewiesen bzw. zu Unterstützungs-Modellen angefragt.

Einen aktuellen Überblick über die Bedarfe der Unternehmen und regelmäßige Informationsveranstaltungen zur betrieblich unterstützten Kinderbetreuung bzw. Vereinbarkeits-Maßnahmen[i] gibt es in Lübeck jedoch nicht.

Eine

- **strukturierte und regelmäßige Abfrage** bei Behörden, Unternehmen, Betriebs- und Personalräten zu Kinderbetreuungs-Bedarfen der Mitarbeiter*innen, aber auch zu Möglichkeiten des unternehmerischen Engagements (Geld, aber z.B. auch Sachmittel, Räume, Grundstücke des Betriebes für betrieblich unterstützte Kinderbetreuung) und
- eine **Darstellung des „Mehrwerts“ für Unternehmen** (z.B. Personalgewinnung und –bindung) in **regelmäßigen Informations-Veranstaltungen** halten wir –trotz des vom Bereich Jugendhilfeplanung beschriebenen begrenzten Interesses von Unternehmen an rein „finanzieller“ Beteiligung- für sinnvoll.

In Kiel wurde z.B. im April 2018 – vor dem Hintergrund einer großen Zahl fehlender Betreuungsplätze - ein „Masterplan Ausbau Kindertagesbetreuung“ aufgelegt, der auch von Unternehmen, Wirtschaftsverbände und –vertretungen unterstützt wird. Im Rahmen dessen werden Betriebe u.a. über die Möglichkeiten betriebsnaher Kindertagesbetreuung informiert.

*Für ein **notwendiges regionales Arbeitgeber-Marketing** –vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels- sind aus Sicht des Frauenbüros, neben vorhandenen Kinderbetreuungsangeboten der Kommune, betrieblich unterstützte Kinderbetreuungsangebote unerlässlich.*

Petra Schmittner

…

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/05788
öffentlich

Lübeck, 26.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Susanne Brock (E-Mail: Susanne.Brock@luebeck.de Telefon: 122-4015)

Entwicklung Sternwarte Lübeck auf dem Gelände der Schule Grönauer Baum

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgerschaftsbeschluss vom 27.11.2014 zur Bereitstellung eines Erbbaugrundstückes im Baugebiet „Am Ährenfeld“ wird aufgehoben. VO/2014/02168

2. Die Sternwarte Lübeck, betrieben durch den Arbeitskreis Sternfreunde Lübeck e.V. (ASL), wird in einem Anbau an der Grundschule Grönauer Baum untergebracht.

3. Für diesen Anbau wird der bisherige Baukostenzuschuss in Höhe von 203.000 € gemäß der bisherigen Beschlussfassung der Bürgerschaft zur Finanzierung einer Baulichkeit Sternwarte im Baugebiet „Am Ährenfeld“ verwand. VO/2017/02168

4. Die weitere Finanzierung neben den städtischen Mitteln ist durch Drittmittel zu sichern, die der Verein Arbeitskreis Sternfreunde Lübeck e.V. akquiriert. Die Hansestadt Lübeck, Schule und Sport, wird den Verein hierbei unterstützen.

5. Die Umsetzung der notwendigen baulichen Erweiterungen für die Sternwarte gem. anliegender Planungsskizze an der Grundschule Grönauer Baum erfolgt durch die Hansestadt Lübeck, GMHL, als künftigen Eigentümer.

6. Die Bauunterhaltung des Neubaus „Sternwarte“ obliegt der Hansestadt Lübeck, GMHL.

7. Betriebskosten für die „Sternwarte“ obliegen der Hansestadt Lübeck, Schule und Sport, hierfür erfolgt ein eigenes Budget im Haushalt.
   Der Arbeitskreis Sternfreunde Lübeck e.V. (ASL) hat zugesichert sich mit einer Betriebskostenpauschale von 100 Euro monatlich zu beteiligen.

8. Die innerstädtische Verwaltung übernimmt der Bereich Schule und Sport.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:		5.651 GMHL, KWL, 201 Haushalt und Steuerung, 5.610 Stadtplanung
Ergebnis:		Keine Bedenken.
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[x]	Ja
	[ ]	Nein
Begründung:		Ist bereits in den Schulkonferenzen erfolgt.
Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[x]	freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Nein
	[x]	Ja (Anlage 1)

Begründung:

Die Sternwarte Lübeck besteht seit über 60 Jahren, damals zunächst als Volkssternwarte, später einmal als eigene Abteilung der Hansestadt Lübeck innerhalb des Amtes für Schulwesen und dann als Einrichtung der Volkshochschule Lübeck. Seit 2007 wird die Sternwarte am Standort der ehemaligen Johannes-Kepler-Schule als eigenständiger Verein geführt. Die Bauunterhaltung des Gebäudeteils oblag der Hansestadt Lübeck, die Sternwarte entrichtete keine Miete und betrieb die Sternwarte in den letzten Jahren in eigener Verantwortung als Verein.

Durch die Entwicklung des Neubaugebietes „Am Ährenfeld“ wurde das Schulgebäude aufgegeben und abgerissen und somit auch der Gebäudeteil der Sternwarte mit der Teleskopkuppel.

Die derzeitige Situation und die Perspektive für die Zukunft beschreibt der Pressereferent der Sternwarte Lübeck in der Darstellung vom 09.11.2017 (siehe Anlage).

Ein neuer Standort Sternwarte könnte in einem Anbau an der Schule Grönauer Baum geschaffen werden. Das Schulgebäude liegt innerhalb des Stadtgebietes Lübeck so, dass die künstliche Umgebungsbeleuchtung nicht zu sehr die Tätigkeit der Sternwarte einschränkt, wie an anderen städtischen Stellen, die entsprechend der städtischen dichten Bebauung mit zu viel Kunstlicht die Arbeit der Sternwarte einschränkt. Ideal wäre ein Standort ohne umgebene Kunstlichtbeeinträchtigung. Ein solcher Standort dürfte aber schwer innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck zu finden sein.

Da es sich hier um die Fortführung einer bereits bestehenden Maßnahme an einem anderen Standort handelt, liegt hier keine Konsolidierungsfondsrelevanz vor. Die Aufgabe des Betreibens der Sternwarte liegt wie bisher beim Verein der Sternfreunde e.V., die Hansestadt Lübeck wird weiterhin lediglich die Betreuung des Gebäudes übernehmen. Ferner wird die weitere Entwicklung des Kepler Quartiers durch den Umzug der Sternwarte begünstigt. (mehr Wohnraum)
Im Rahmen der Verlegung wurde neu verhandelt, dass der Verein sich mit einer Summe in Höhe von 100,00 Euro an den Betriebskosten beteiligt.
Nach erfolgter Erstellung eines Anbaus für die Sternwarte an der Schule Grönauer Baum wird der Verein nicht in der Lage sein, aus eigenen Mitteln oder aus zu erwirtschaftenden Mitteln den Betrieb der Sternwarte und die Bauunterhaltung eines Gebäudeteils selbstständig aufzubringen. Die voraussichtlichen Nebenkosten (Strom, Wasser, anteilig Gebühren und Umlagen usw.) werden die monatliche Kostenpauschale in Höhe von 100,00 Euro, die der Verein aus eigenen Mitteln aufbringen kann, übersteigen. Das GMHL kann

die voraussichtliche Höhe der Nebenkosten infolge fehlender Planungen derzeit nicht genau bestimmen.
Der Bereich Schule und Sport übernimmt die Pauschale übersteigenden Betriebskosten, da die Sternwarte für die Schulen und die VHS als außerschulischer Lernort zur Verfügung steht. Das GMHL teilt mit, dass eine Positionierung am Standort Grönauer Baum nicht so vertieft ausgearbeitet ist, dass Nebenkosten hier benannt werden können.
Es wird eine Nutzungsvereinbarung erstellt werden, aus der hervor geht welche Rechte und Pflichten mit der Nutzung verbunden sind.

Der Beschluss zu Ziff. 4 der Bürgerschaft vom 27.11.2014: *„Die Hansestadt Lübeck unterstützt den Arbeitskreis Sternfreunde Lübeck e.V. bei der Einwerbung von Spendengeldern für den Neubau, die über den Baukostenzuschuss hinaus erforderlich werden.“* hat weiterhin Bestand.

Zu den Kosten eines Anbaus an der Schule Grönauer Baum liegt eine Kostenschätzung vom Oktober 2017 vor.

Kostenaufstellung bei einer Kuppelsanierung:

307.810,06 Euro	geschätzte Baukosten
10.115,00 Euro	Sanierung der Kuppel
6.300,00 Euro	Transportkosten
10.000,00 Euro	geschätzte Einlagerungskosten
334.225,06 Euro	Gesamtkosten
./. 203.000,00 Euro	Baukostenzuschuss
davon bereits verbraucht	
3570,00 Euro	Demontage der Kuppel
4902,80 Euro	Erstellen einer Machbarkeitsstudie
139.697,86 Euro	Fehlbedarf

Kostenaufstellung bei einer Neuanschaffung der Kuppel

307.810,06 Euro	geschätzte Baukosten
10.000,00 Euro	geschätzte Entsorgungskosten der alten Kuppel
90.000,00 Euro	geschätzte Kosten Neuanschaffung
./. 203.000,00 Euro	Baukostenzuschuss
davon bereits verbraucht	
3570,00 Euro	Demontage der Kuppel
4902,80 Euro	Erstellen einer Machbarkeitsstudie
204.810,06 Euro	Fehlbedarf

Damit würde die Unterdeckung im Falle einer Sanierung139.697,86 Euro betragen.
Grundsätzlich soll die alte Kuppel verwendet werden. Diese ist über 50 Jahre alt, handbetrieben und nach Aussage des Vereins eigentlich abgängig. Die Kosten für eine neue Kuppel würden je nach Größe bei ca. 90.000,00 Euro liegen. Hier würde die Unterdeckung bei 204.810,06 Euro liegen.
Sollte der Verein ausreichende Spendengelder einwerben können, könnte auch eine neue Kuppel angeschafft werden.
Können nicht ausreichend Drittmittel eingeworben werden um die Unterdeckung auszugleichen, kann die Baumaßnahme nicht durchgeführt werden.
Für alle vorgenannten Kosten besteht derzeit keine Deckung.
Das Gebäude geht im Anschluss an die Hansestadt Lübeck über, so dass die Hansestadt Lübeck künftig für Bauunterhaltung und Betriebskosten zuständig sein wird.

Die städtischen Gremien, d.h. die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat grundsätzlich zu entscheiden, ob und zu welchen Bedingungen die Hansestadt Lübeck eine Sternwarte Lübeck aufrecht erhalten will.

Anlagen:

Senatorin Kathrin Weiher

Dr. Ulrich Bayer, Hafenstr.2, 23568 Lübeck,
Pressereferent der Sternwarte Lübeck
0451-2969821, ulrich-bayer@freenet.de

Lübeck 09.11.2017

Voraussetzungen für eine Sternwarte in Lübeck

In Lübeck gab es über 60 Jahre eine Volkssternwarte. Wir haben das größte und modernste öffentlich zugängliche Teleskop in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Rund 50 Jahre war die Sternwarte organisatorisch bei der VHS.

2007 wurde dem Arbeitskreis Sternfreunde Lübeck e. V. (ASL) die Trägerschaft der Sternwarte übergeben.

Eine entscheidende Voraussetzung dafür war ein Sondernutzungsvertrag mit dem Bereich Schule und Sport: Der ASL betrieb die Sternwarte in der Keplerschule.
Die Sternwarte zahlte eine für den ASL „machbare" Pauschale an die Stadt.
Weitere Kosten wie Versicherungen etc. bezahlte der Verein aus eigenen Mitteln.

Dafür hat der ASL astronomisches Wissen in einem umfangreichen Programm angeboten (außerschulischer Lernort):

1) Öffentliche Vorträge für Erwachsene, Jugendliche und Kinder im Wochenrhythmus (Wintersemester).
2) Sonderführungen für Schulklassen, Kitas, Vereine und private Gruppen.
3) Öffentliche Beobachtungsabende bei astronomischen Ereignissen wie Sonne- und Mondfinsternissen.
4) Teilnahme an bundesweiten Astro-Tagen.
5) Teilnahme an Ferienpassaktionen der Lübecker Schulen und Nightlife (LTM).

Die Sternwarte Lübeck war eine der aktivsten Volkssternwarten in Deutschland auf ehrenamtlicher Basis. Die Aktivitäten waren überregional bekannt und anerkannt. Für alle Aktionen der Sternwarte sind der Stadt Lübeck keine Kosten entstanden.

Die Sternwarte als Gebäude gibt es nicht mehr. Der Verein ASL e. V. existiert aber weiter. Derzeitige (eingeschränkte) Aktivitäten, unser ehrenamtliches Programm für Lübeck:

1) Zusammenarbeit mit JuniorCampus (FH), u.a. Schulung von Erziehern

2) Zusammenarbeit mit Johanneum, Astronomie AG.
Wir übernehmen dort aber keine Lehrerfunktion. Wir sind keine Pädagogen und können keine pädagogischen Unterrichtskonzepte erstellen. Wir sind die Praktiker und stellen die Ausrüstung.

3) Das Vortragsprogramm geht in den Räumlichkeiten der VHS in der Hüxstrasse seit 29.09.2017 weiter. Die Vorträge werden bestritten von Vereinsmitgliedern und externen Referenten, z.B. Sternwarte Hamburg-Bergedorf.

4) Zusammenarbeit mit der Universitätssternwarte in Hamburg-Bergedorf: Professoren aus Bergedorf halten in Lübeck einerseits hochkarätige und andererseits allgemein verständliche Vorträge (third mission der Hochschulen).

5) Darüber hinaus halten weitere externe Fachleute Vorträge im Rahmen der Sternwarte Lübeck, z.B. Dirk Lorenzen, Wissenschaftsjournalist Hamburg und Dr. Björn Voß, Leiter des Planetariums Münster.

6) Einzelne Mitarbeiter der Sternwarte halten auf Anfrage der Volkshochschulen und auch der Tourismusorganisationen Vorträge im weiteren Umland von Lübeck (z.B. Timmendorfer Strand).

Voraussetzungen für einen Neuanfang

Es geht um einen Neuanfang für eine Sternwarte in Lübeck und Fortsetzung einer alten Tradition (Stadt der Wissenschaft). Es geht um die Voraussetzungen unter denen wir, wie in der Vergangenheit, die Arbeit der Sternwarte weiterführen können:

1) Bereitstellung von Räumlichkeiten durch die Stadt Lübeck, z.B. Schule Grönauer Baum, ggf. andere geeignete Standorte.

2) Voraussetzung: Sondernutzungsvertrag mit Hansestadt Lübeck wie bisher; eine für den Verein „bezahlbare" all inclusive Pauschale,

Die meisten Mitarbeiter der Sternwarte sind berufstätig. Ihre Arbeit für die Sternwarte findet daher in ihrer Freizeit statt (abends, am Wochenende, bei astronomischen Ereignissen an Urlaubstagen, für die die Mitarbeiter extra frei nehmen). Die Kooperation mit dem Umweltbildungszentrum muss diese Tatsache berücksichtigen.

Die oben aufgeführten Angebote für die Öffentlichkeit spiegeln die Arbeit der vergangenen rund 10 Jahre wider. **Die Arbeit der Sternwarte wurde bisher in Eigenverantwortung der Sternwarte durchgeführt. Ein Kooperation mit welchen Organisationen auch immer hat dies zu berücksichtigen und kann nur nach vorheriger Absprache stattfinden. Unsere bisherige Eigenständigkeit darf dabei nicht verloren gehen.**

Nur auf einer solchen Basis kann die Sternwarte das anbieten, was in den zurückliegenden 10 Jahren bestens funktioniert hat. Darüber hinausgehende Aktivitäten, die nicht ausgeschlossen sind, bedürfen, da wir alle berufstätig sind jedoch gesonderter Absprache. Die Sternwarte ist dafür offen.

Unter den genannten Bedingungen möchten wir gerne die Aktivitäten der Sternwarte Lübeck weiterführen. Dies ist für die Mitarbeiter der Sternwarte ein großes Anliegen.

Bereich: Fachbereich Kultur und Bildung, Bereich Schule und Sport

Anlage zur Vorlage vom 26.06.2018
VO-Nr.: VO/2018/05788

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	**Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Erträge	**203.000,00 Euro**	**2.538,00**	**2.538,00**	**2.538,00**	**2.538,00**
Aufwendungen	**354.877,86 Euro**	**-4.053,00**	**-4.053,00**	**-4.053,00**	**-4.053,00**
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**203.000,00**	2538	2.538,00	2.538,00	2.538,00
Abschreibungen (AfA)	**-354.877,86**	-4.053,00	-4.053,00	-4.053,00	-4.053,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**0,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-54.551,28**	-3.636,75	-3.636,75	-3.636,75	-3.636,75
Einzahlungen	**203.000,00**	**203.000,00**			
Auszahlungen	**-324.225,06**	**-324.255,06**			
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-121.225,06**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2019	**Ergebnisplan**	**Finanzplan**		
Mittel **veranschlagt**			**Ergebnisplan Gesamtlaufzeit**	**Finanzplan Gesamtlaufzeit**
Zusätzl. **zu ordnen**	**x**	**x**		
Haushalts**belastend**	**x**	**x**	**x**	**x**
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	**Produktsachkonten**		**Ergebnisplan**
2019	**Bezifferung**	**Bezeichnung**	**Betrag in €**
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	211001000410100	Grundschulen/Erträge Auflösung von Zuschüssen	**2.538,00**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	2110010005711000	Grundschulen/Abschreibungen auf Sachanlagen	**-4.053,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-1.515,00**

	Produktsachkonten		**Finanzplan**
	Bezifferung	**Bezeichnung**	**Betrag in €**
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	2110012176144000	Zuwendung und Zuschüsse für lfd. Zwecke sonst. Öffentlicher Bereich	**203.000,00**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	2110012177851	Grundschule Grönauer Baum/Ersatzbau Ganztag/Sanierung/Hochbaumaßnahmen	**-324.255,06**
		Saldo Finanzplan	**-121.255,06**

Büro Lübeck:
Fünfhausen 1
23552 Lübeck

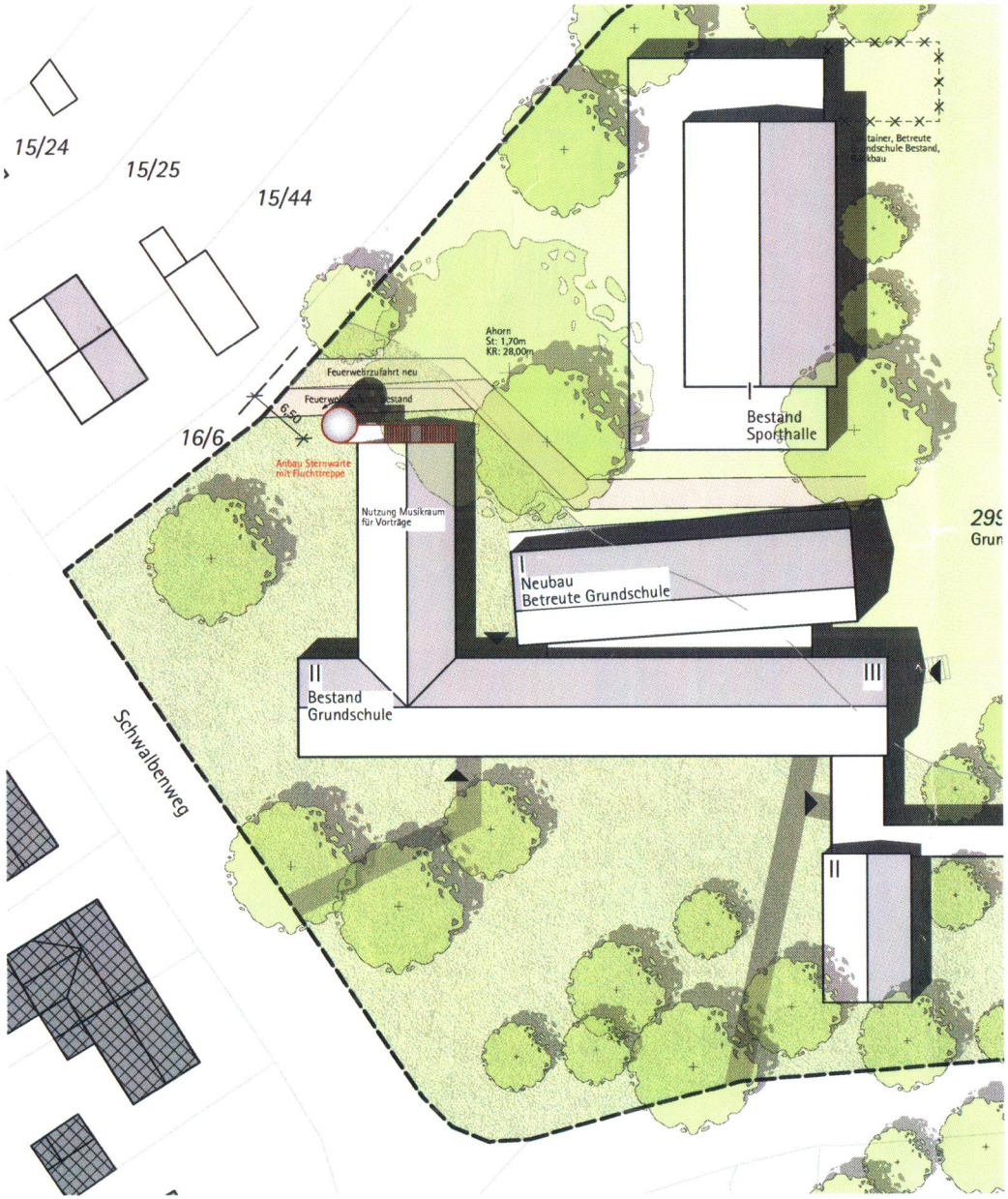
T 0451 39 77 897-0
F 0451 39 77 897-9

luebeck@hhl-architekten.de
www.hhl-architekten.de

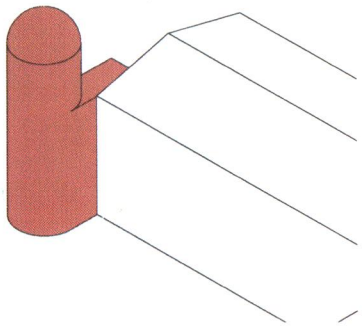
Büro Waren (Müritz):
Specker Straße 71
17192 Waren (Müritz)

T 03991 66 99 00-0
F 03991 66 99 00-1

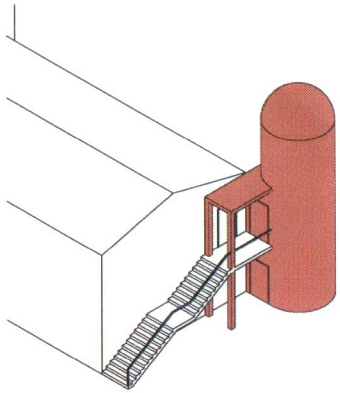
waren@hhl-architekten.de
www.hhl-architekten.de



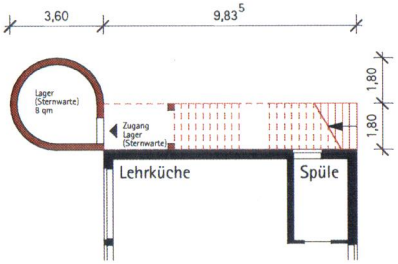
Lageplan 1:500



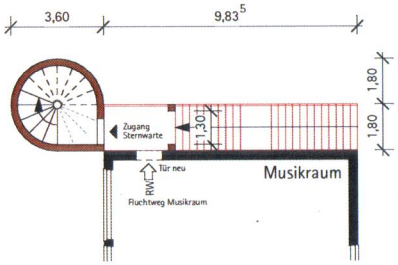
Perspektiv-Skizze
1:250



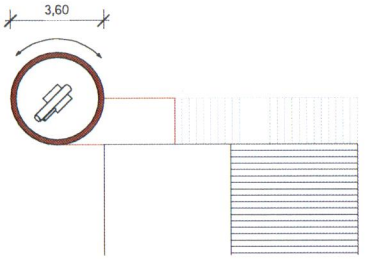
Perspektiv-Skizze
1:250



Grundriss Erdgeschoss
1:200



Grundriss Fluchtweg
Musikraum
1:200



Grundriss Sternwarte
1:200

N

Schule Grönauer Baum

Sternwarte

Stand: 03.2017

223 von 380 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06171
öffentlich

Lübeck, 19.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Frank Schröder (E-Mail: frank.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-5206)

Erweiterung/ Modernisierung der Hansehalle

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Bürgermeister wird beauftragt die Erweiterung/ Modernisierung der Hansehalle gem. der vorgelegten Planung fortzuführen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	x	1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis:		- Kenntnisnahme
		5.610 Stadtplanung und Bauordnung
		- Zustimmung
		5.651 Gebäudemanagement

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[x]	Nein
Begründung:		Beteiligung nicht vorgesehen.
Die Maßnahme ist:	[x]	neu
	[x]	freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Nein
	[x]	Ja (Anlage 5)

Begründung:
Die Hansehalle hat insgesamt 2.296 Plätze, davon 98 Stehplätze. Sie ist damit die größte Sporthalle im südlichen Bereich Schleswig-Holsteins. Einer der Hauptnutzer ist das Herren-Handballteam des VFL Lübeck Schwartau, das aktuell in der 2. Handball Bundesliga spielt (Platz 3 in der abgelaufenen Saison), mittelfristig aber den Aufstieg in die 1. Handball-Bun-

desliga plant. Für einen Spielbetrieb in der Deutsche Kreditbank (DKB) Handball-Bundesliga fordert die Deutsche Handball-Liga (HBL) die Einhaltung bestimmter Standards, die in den Richtlinien "Lizenzierungsordnung der HBL", Richtlinie für die infrastrukturelle Anforderungen an Spiele der Lizenzliga", Medienrichtlinien für Spiele der Lizenzligen" sowie "TV-Pflichtenheft für die Vereine der DKB Handball-Bundesliga" näher ausgeführt sind.

Die Hansehalle erfüllt diese Vorgaben aktuell nur zum Teil und muss daher zwingend modernisiert werden. Aus diesem Grund haben die Bereiche Gebäudemanagement sowie Schule und Sport gemeinsam mit dem VFL Lübeck Schwartau und dem Büro Schünemann Soltau Architekten einen Maßnahmenkatalog erarbeitet, welcher einen Spielbetrieb in der 1. Handball Bundesliga ermöglichen würde und zugleich auch anderen Lübecker Sportvereinen bei der Bewerbung um größere Sportmeisterschaften hilfreich sein kann.

1. Hallenbeleuchtung: Die gesamte Innen- und Außenbeleuchtung der Hansehalle ist sanierungsbedürftig. Im Innenbereich besteht die Beleuchtung aktuell noch aus alten Bega-Leuchten, deren Leuchtmittel (Quecksilberdampf) demnächst verboten werden. Im Außenbereich kommt es häufiger zu Ausfällen von einzelnen Leuchten. Allein schon aus energetischen Gründen macht eine Umstellung auf eine moderne LED-Beleuchtung daher Sinn. Hinzu kommt, dass die HBL über dem Spielfeld eine Lichtstärke von 1.500 Lux fordert (Tribünen 900 Lux). Diese Vorgaben unterschreitet die aktuelle Beleuchtung (600 – 900 Lux) deutlich.

2. Hallenboden: Gem. Vorgaben der HBL muss der Hallenboden zwingend bestimmte Merkmale erfüllen (u.a. ausschließlich eine Handball-Linierung). Diese Vorgaben erfüllt der aktuelle Hallenboden nicht, da neben der Handball-Linierung auch diverse andere farbliche Linierungen (Volleyball, Basketball, Badminton) vorhanden sind. Insofern ist die Anschaffung eines neuen Hallenbodens gem. den HBL-Vorgaben Pflicht. Dieser ist dann bei jedem Heimspiel extra auszulegen.

3. Schaffung neuer Funktionsräume: Die HBL-Vorgaben fordern u.a. einen separaten Presseraum für mindestens 10 Arbeitsplätze, ein Produktionsbüro (mindestens 20 m²) sowie einen ausreichend dimensionierten VIP-Bereich. Die Bereitstellung entsprechender Raumkapazitäten ist aktuell nicht möglich. Zwar gibt es im Tribünenbereich momentan 5 VIP-Logen. Mit max. 52 Sitzplätzen sind die dortigen Kapazitäten aber sehr begrenzt. Als zusätzlicher VIP-Bereich dient aktuell ein im Foyer der Halle provisorisch abgegrenzter Bereich, der den Besuchern allerdings wenig Exklusivität in einem unzureichenden Ambiente (u.a. fehlende Gastronomieausstattung) vermittelt. Auch bei den Pressekonferenzen wird momentan improvisiert. So finden diese aktuell in einer kleinen Ecke des Foyers statt. Insofern ist für diese Zwecke die Schaffung eines neuen Multifunktionsraumes notwendig, der gleichzeitig auch anderen Veranstaltern für Mitgliederversammlungen, Vorträge etc. zur Verfügung steht.

Neben der Schaffung neuer Funktionsräume ist auch der Bau weiterer Lagerräume notwendig. Aktuell sind bereits 500 zur Halle gehörende Stühle (Konzertbestuhlung) in einen einfachen Metallcontainer im Parkplatzbereich ausgelagert und der Allzweck-Abdeckboden (1.200 m²) für nichtsportliche Veranstaltungen lagert gezwungenermaßen im Vorflur der Besuchertoiletten, was aufgrund des angrenzenden Fluchtweges nicht ganz unproblematisch ist. Die notwendige Anschaffung eines auslegbaren Handball-Hallenbodens verschärft den Lagernotstand weiter, so dass der Bau neuer Lagerräume zwingend notwendig ist. Die kostengünstigste und praktikabelste Lösung für die Schaffung neuer Räume ist die Verlängerung des aktuellen Foyers in Richtung Parkplatz (siehe Anlage 4). Im unteren Bereich entstehen so neue Lagerräume, im oberen Bereich neue Funktionsräume. Der Bereich 5.610 hat hinsichtlich der Anbau-Planungen keine grundsätzlichen Bedenken, weist aber auf eine erforderliche Befreiung von den Festsetzungen des B-Plans sowie eine ggf. zu schaffende Ersatzlösung für die wegfallenden KFZ-Stellplätze hin.

4. Ausstattung/ Sanitärbedarf Foyer: Die Ausstattung der Hansehalle im Foyer/ Eingangsbereich ist teilweise unzureichend. Es fehlen ausreichend fest eingebaute Lager- (Einbauschränke) und Spülmöglichkeiten sowie dem heutigen Hygienestandard entsprechend fest eingebaute Flächen zur Verarbeitung von Lebensmitteln.

5. Neuer Fußbodenbelag: Im gesamten Foyer- und Tribünenbereich (EG) sowie im Bereich der Lauf- und Zugänge (UG) ist der über 25 Jahre alte PVC-Fußbodenbelag abgängig (Flicken, Rost-Verfärbungen) und ist durch einen neuen Belag zu ersetzen.

6. Gem. Vorgaben sind für TV-Übertragungen zusätzliche Kamera-Podeste zu schaffen. Für eine Hintertor-Perspektive ist zudem die Wand vom Cafeteria-Bereich zum Hallenbereich zu öffnen und ein kleiner Balkon für die Stellung einer Kamera zu errichten. Zudem ist der jetzige Regiebereich der Halle mit einem vergrößerten Kamerapodest auszustatten und zusätzliche Kommentatoren-Plätze zu schaffen.

Für die Maßnahmen 1 – 6 hat das Büro Schünemann Soltau Architekten aus Lübeck mit Unterstützung des Elektro-Planungsbüros KMO eine Kostenschätzung aufgrund von Erfahrungs- und Richtwerten über brutto 2.500.000 EUR erstellt (Anlage 1). Aufgrund der Vorsteuerabzugsfähigkeit der Hansehalle von 60 % sinken die tatsächlichen Kosten auf 2.250.500 EUR (netto + 7,6 % MwSt.). Als Grundlage für die Kostenschätzung diente eine Vorstudie, welche in den Anlagen 2 und 3 ebenfalls beigefügt ist. Detaillierte Kostenberechnungen/Vergleichsangebote/ Ausschreibungen werden erst nach Zustimmung der Bürgerschaft zur Umsetzung der vorgelegten Planungen eingeholt/ durchgeführt.

Hinsichtlich der Finanzierung der Gesamtkosten von 2.250.500 EUR planen die Bereiche 4.401 und 5.651 mit folgenden Bausteinen (alle Summen sind in netto + 7,6 % MwSt. angegeben):

1. Zugesagter Anteil des VFL Lübeck Schwartau (siehe auch Anlage 6):

273.000 EUR

2. Aufgrund eines Förderantrags im Rahmen der "Richtlinie über die Förderung von Sportstätten mit besonderer regionaler oder überregionaler Bedeutung“ wurden der HL – 4.401 vom Land Schleswig-Holstein in Aussicht gestellt, ein Förderbescheid erfolgt bei Einreichung Planung Leistungsphase 3 (siehe auch Anlage 7):

1.000.000 EUR

3. Spendenzusage der Possehl-Stiftung (siehe auch Anlage 8):

300.000 EUR

4. Der Bereich 5.651 hat einen Antrag beim Förderprogramm „Kommunalrichtlinie“ des Bundes für die Sanierung der Beleuchtung eingereicht. Erhoffter Zuschuss:

215.000 EUR

5. Städtische Haushaltsmittel:

462.500 EUR (wobei 300.000 EUR bereits im Haushalt 2018 für die Sanierung der Beleuchtung Hansehalle eingestellt sind).

Wenn die erhoffte Förderung des Bundes in voller Höhe fließt, wären für 2019 noch zusätzliche Haushaltsmittel von 162.500 EUR einzuwerben. Sollte die eingeplante Förderung des Bundes geringer ausfallen, würde sich der städtische Anteil entsprechend erhöhen. Jedoch hat das Land S.-H. dem Bereich 4.401 auf dessen Nachfrage hin bereits mitgeteilt, dass einige potenzielle Fördermittelnehmer aktuell Probleme haben die Anforderungen der "Richtlinie über die Förderung von Sportstätten mit besonderer regionaler oder überregionaler Bedeutung“ zu erfüllen. Sollten aus diesen Maßnahmen Gelder nicht abgerufen werden, könnten

diese Mittel anderen Projekten zusätzlich zur Verfügung gestellt werden. Für diesen Fall hat 4.401 bereits seinen Bedarf beim Fördermittelgeber angemeldet. Wie bereits erwähnt, kann das Land S.-H. der HL erst einen offiziellen Zuwendungsbescheid zukommen lassen, wenn Planungsunterlagen der Leistungsphase 3 vorgelegt werden. Um diese Planungsleistungen zu vergeben, bedarf es vorher eines Grundsatzbeschlusses der Bürgerschaft zur Umsetzung des Projektes in der geplanten Art und Weise.

Letztendlich lässt sich feststellen, dass der Lübecker Sportentwicklungsplan als eines seiner Ziele auch die Förderung des regionalen Leistungssports in Verbindung mit der Einwerbung von national und international bedeutsamen Sportveranstaltungen hat. U.a. heißt es dort auf Seite 65: „In Lübeck werden für Zuschauer attraktive Sportveranstaltungen durchgeführt, an denen Leistungssportlerinnen und –sportler aus Lübeck aktiv beteiligt sind.“ Dieses Ziel ist speziell bei Hallensportarten nur mit der Vorhaltung einer größeren und gut ausgestatteten Sporthalle zu erreichen. Die geplanten Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen in der Hansehalle werden dazu führen, dass dieses Ziel in der Zukunft noch besser erreicht werden kann.

Anlagen:
Anlage 1: Kostenschätzung für die geplanten Maßnahmen

Anlage 2: Grundrisse des geplanten Anbaus

Anlage 3: Auszüge aus der Vorstudie

Anlage 4: Lageplan

Anlage 5: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 6: Absichtserklärung VFL Lübeck Schwartau

Anlage 7: Absichtserklärung Land S.-H.

Anlage 8: Förderzusage der Possehl-Stiftung

Senatorin Kathrin Weiher

schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 | 23552 lübeck

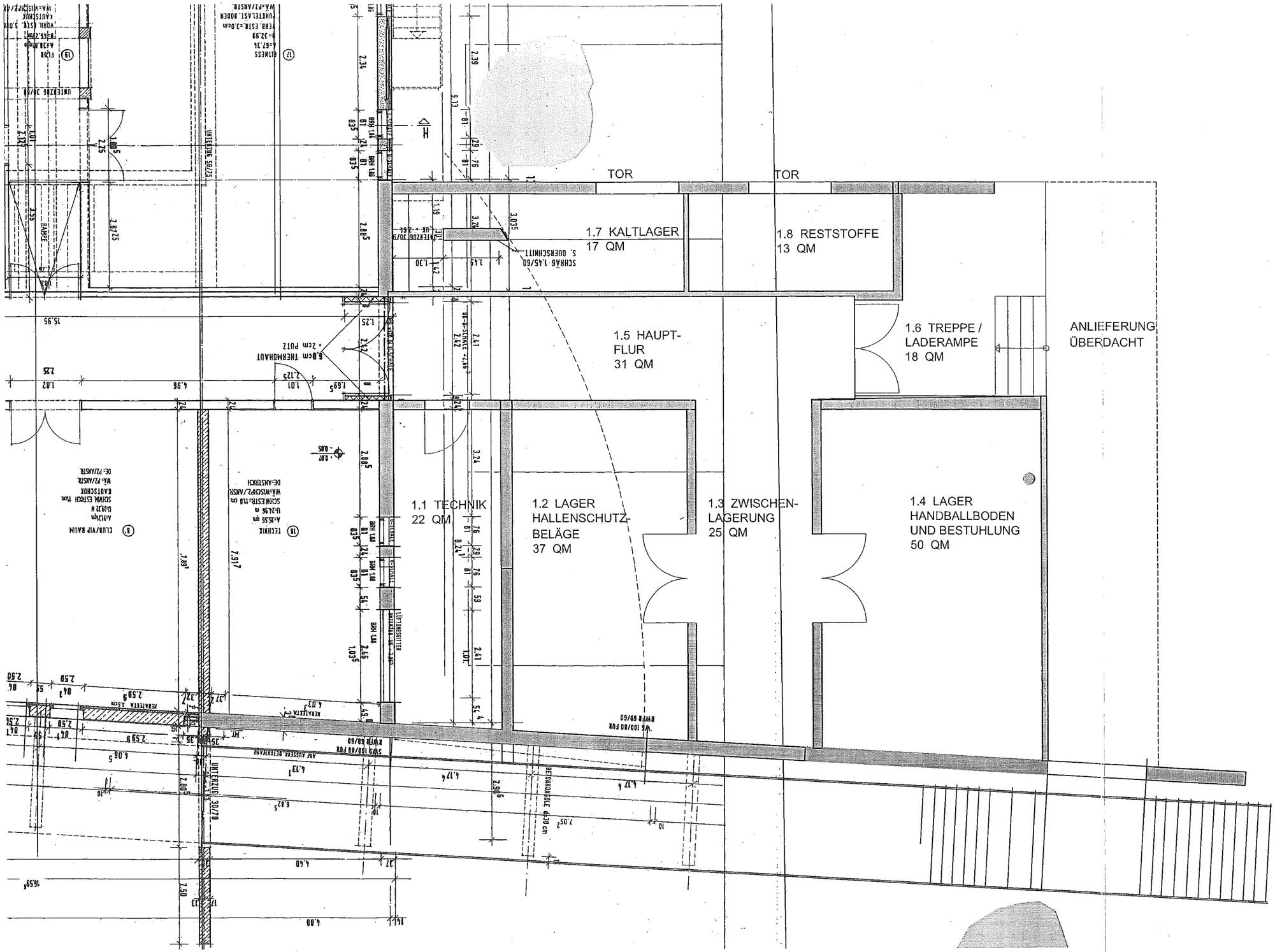
fon 0451 - 98 90 4410
fax 0451 - 98 90 4455
info@sso-architekten.de
www.sso-architekten.de

ERWEITERUNG DER HANSEHALLE LÜBECK
KOSTENSCHÄTZUNG

100	Grundstückskosten	.....
200	Herrichten und Erschließen einschl. Abbrucharbeiten	pauschal 25.000,- €
300	Bauwerk – Baukonstruktion – Ohne Mehraufwand Gründung und evtl. Kontamination 462m² NGF x 2.300,- €	1.062.600,- €
	Ertüchtigung für Erstliga (Kameraplätze u. Änderung Regiekanzel)	60.000,- €
400	Bauwerk - Technische Anlagen – 462m² NGF x 300,- €	138.600,- €
	Hallenbeleuchtung pauschal	500.000,- €
500	Außenanlagen	pauschal 10.000,- €
600	Ausstattung	250.000,- €
700	Baunebenkosten 23% von KGR 300 + 400	423.000,- €
	Gesamtkosten	2.469.200,- €
	gerundet	2.500.000,- €

Aufgestellt

Lübeck, 05.06.2018/schü
schünemann soltau architekten partgmbb
dipl.-ing. ulrich schünemann architekt bda



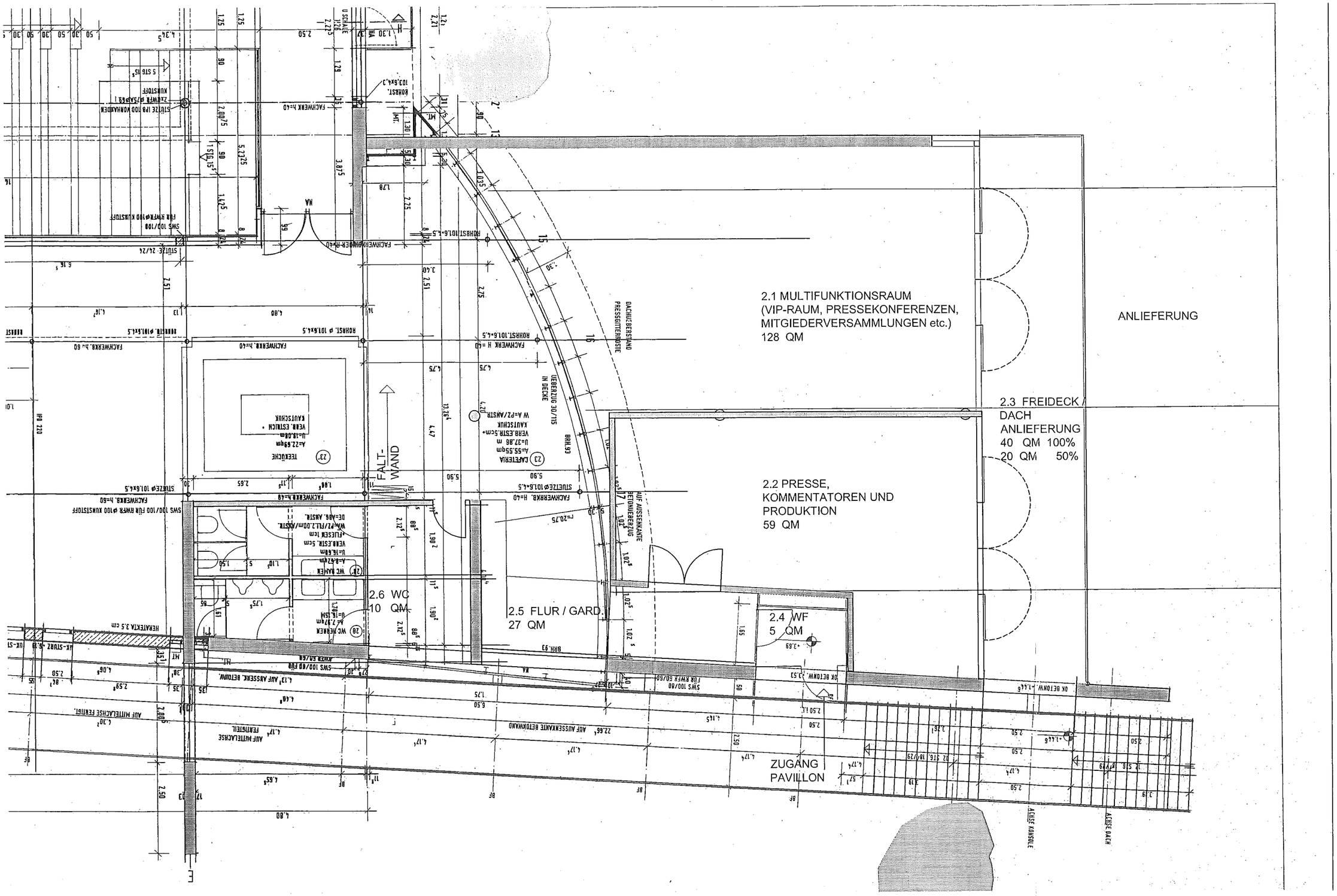
schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

BAUHERR
HANSESTADT LÜBECK
Der Bürgermeister- Fachbereich 4, Kultur
Bereich 401 Schule und Sport

DARSTELLUNG
PAVILLON HALLENEBENE
BLATT 7
DATUM 21.11.2017

MODERNISIERUNG DER
HANSEHALLE
An der Hansehalle 1
23554 Lübeck

VORSTUDIE



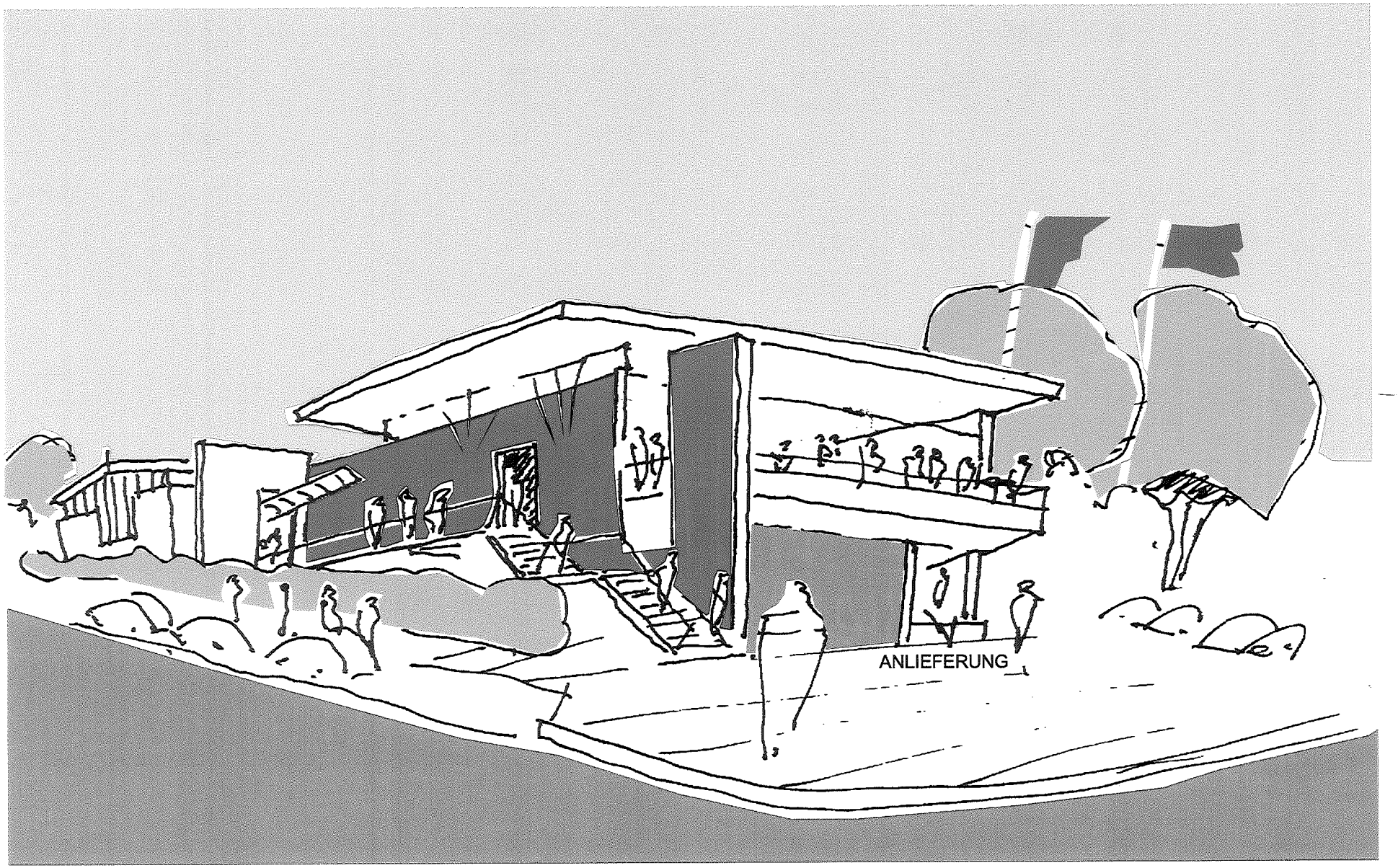
schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

BAUHERR
HANSESTADT LÜBECK
Der Bürgermeister- Fachbereich 4, Kultur
Bereich 401 Schule und Sport

DARSTELLUNG
PAVILLON FOYEREBENE
BLATT 6
DATUM 21.11.2017

MODERNISIERUNG DER
HANSEHALLE
An der Hansehalle 1
23554 Lübeck

VORSTUDIE



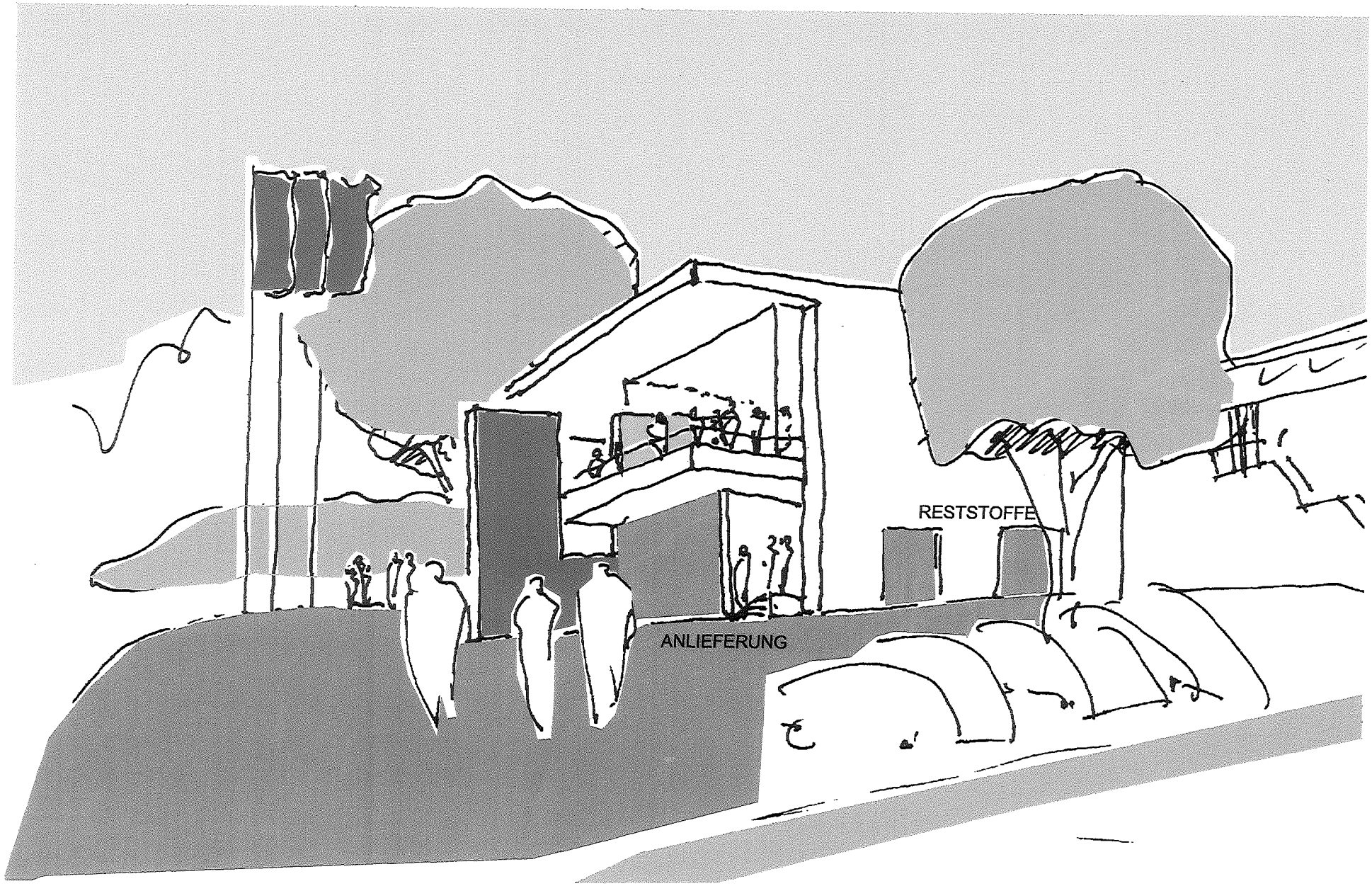
schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

BAUHERR
HANSESTADT LÜBECK
Der Bürgermeister- Fachbereich 4, Kultur
Bereich 401 Schule und Sport

DARSTELLUNG
SKIZZE ZUGANG NORD
BLATT 3
DATUM 21.11.2017

MODERNISIERUNG DER
HANSEHALLE
An der Hansehalle 1
23554 Lübeck

VORSTUDIE



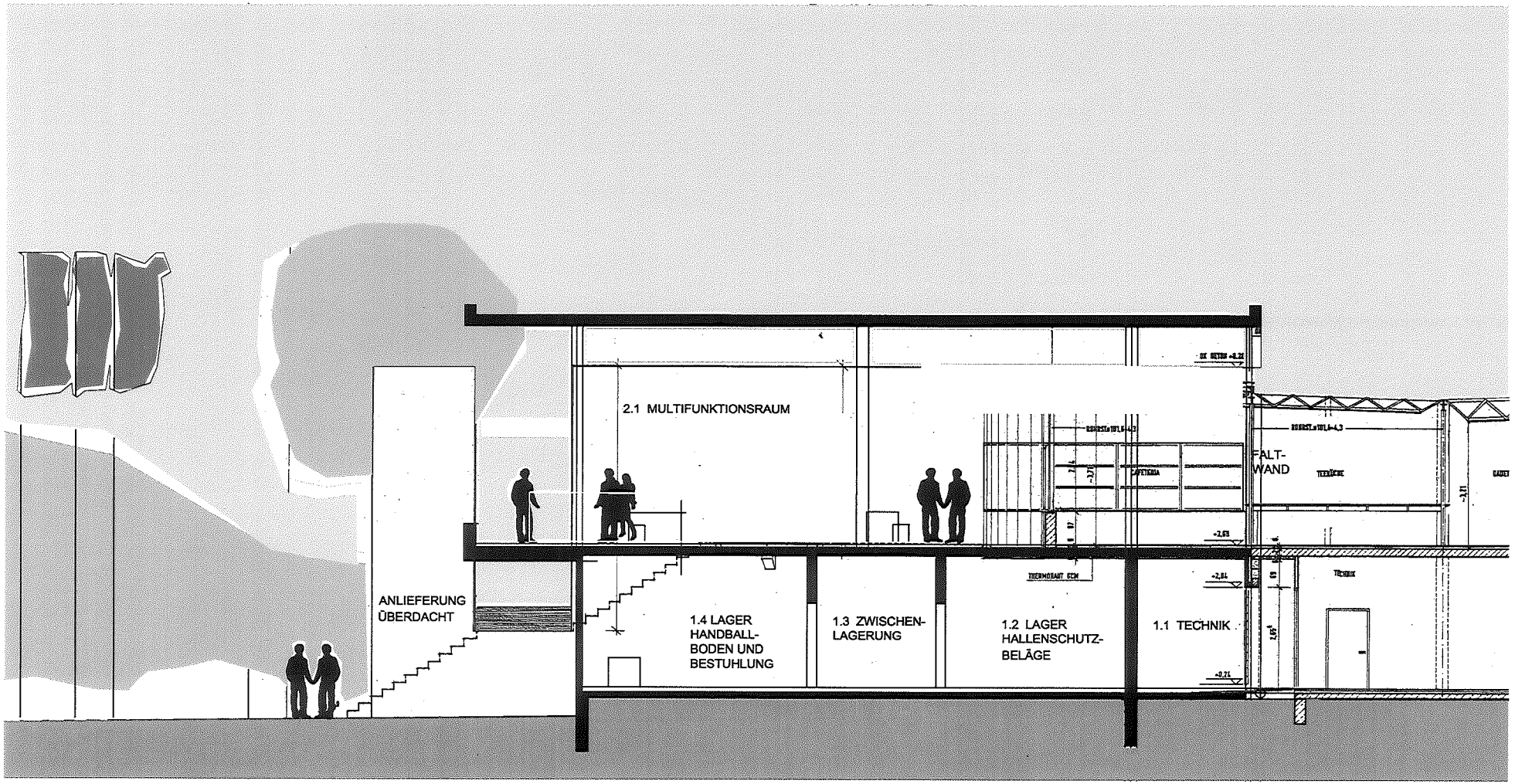
schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

BAUHERR
HANSESTADT LÜBECK
Der Bürgermeister- Fachbereich 4, Kultur
Bereich 401 Schule und Sport

DARSTELLUNG
PAVILLON SEITLICH
BLATT 5
DATUM 21.11.2017

MODERNISIERUNG DER
HANSEHALLE
An der Hansehalle 1
23554 Lübeck

VORSTUDIE



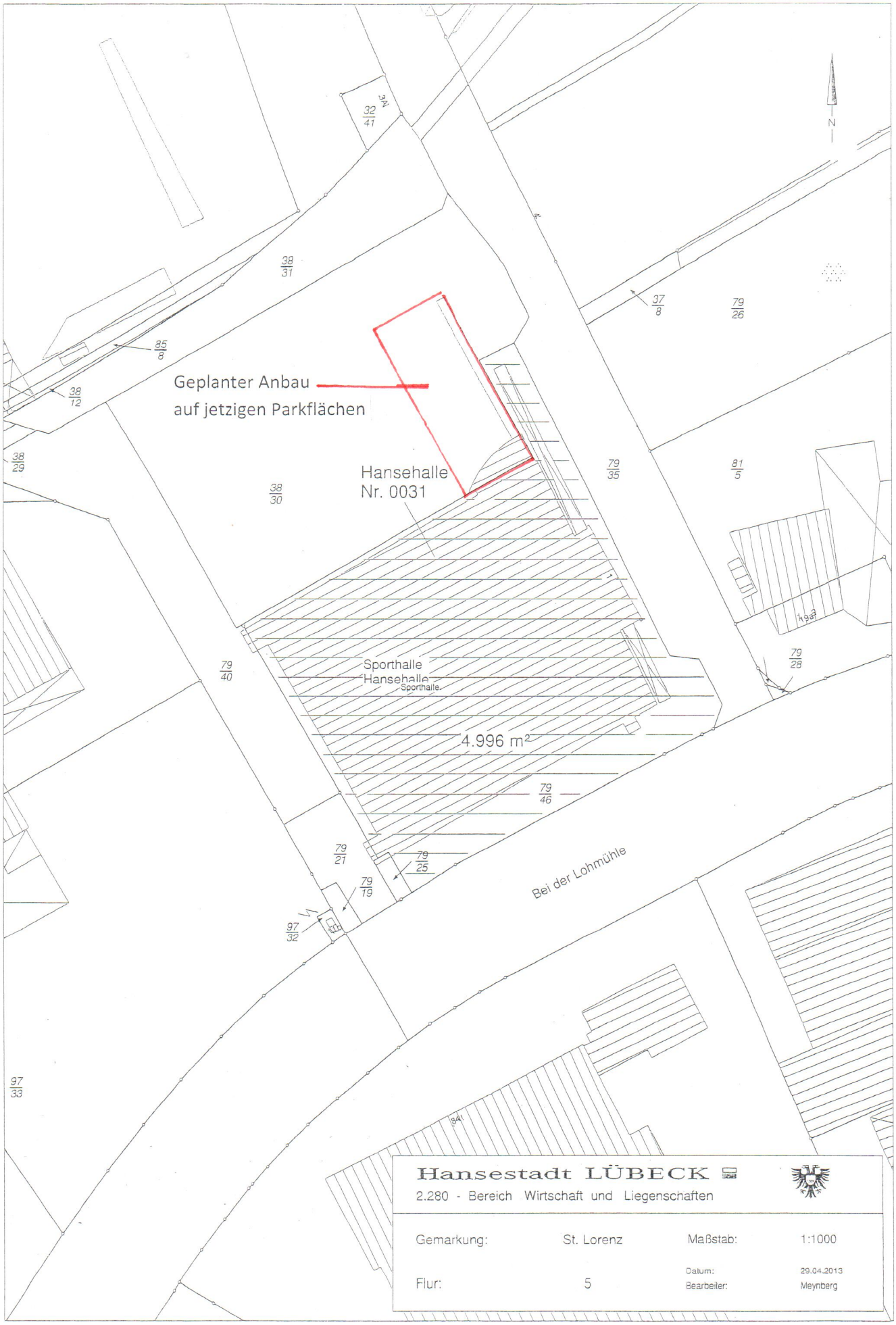
SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

BAUHERR
HANSESTADT LÜBECK
Der Bürgermeister- Fachbereich 4, Kultur
Bereich 401 Schule und Sport

DARSTELLUNG
PAVILLON SCHNITT
BLATT 8
DATUM 21.11.2017

MODERNISIERUNG DER
HANSEHALLE
An der Hansehalle 1
23554 Lübeck

VORSTUDIE



Lufbild Stand 2010
Datengrundlage ALKIS, Herausgeber: Vermessungs- u. Katasterverwaltung Schleswig-Holstein, Stand Dez. 2012

Bereich:4.401 Schule und Sport | **Anlage zur Vorlage vom 19.06.2018**
Produkt: 424001 Sportstätten | **VO-Nr.VO/2018/06171**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen | **INVESTIV**

(Bei **investiven Maßnahmen** ist zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2019	2020	2021	2022
Erträge	1.788.000,00				
Aufwendungen	-2.250.500,00				
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	1.788.000,00	22.350,00	22.350,00	22.350,00	22.350,00
Abschreibungen (AfA)	-2.250.500,00	-33.250,00	-33.250,00	-33.250,00	-33.250,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-462.500,00				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	1.788.000,00				
Auszahlungen	-2.250.500,00				
Gesamtauswirkung Finanzplan	-462.500,00	*(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)*			

2019	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	x	x		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2019	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	424001 000.4161000	Sportstätten/Erträge Auflösung Sopo aus Zusch.	22.350,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	424001 000.5711000	Sportstätten/Abschreibungen auf Sachanlagen	-33.250,00
		Saldo Ergebnisplan	-10.900,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Mehr) Einzahlungen:	424001 078.6810000	Sportstätten/Hansehalle/ertücht. Bundesliga/Investitionszusch. vom Bund	215.000,00
(Mehr) Einzahlungen:	424001 078.6811000	Sportstätten/Hansehalle/Ertücht. Bundesliga/Investitionszusch. vom Land	1.000.000,00
(Mehr) Einzahlungen:	424001 078.6817001	Sportstätten/Hansehalle/Ertücht. BundesligaInvestitionszusch. Priv. Unternehmen	573.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	424001 078.7851000	Sportstätten/Hansehalle/Ertücht. Bundesliga/Hochbaumaßnahmen	-2.250.500,00
		Saldo Finanzplan	-462.500,00

HM Handball Marketing Spielbetriebs GmbH & Co. KG
Brockesstraße 69 • 23554 Lübeck

Hansestadt Lübeck – Fachbereich 4 – Kultur und Bildung
Frau Kathrin Weiher
Schildstraße 12
23539 Lübeck

HM Handball Marketing
Spielbetriebs GmbH & Co. KG

Geschäftsstelle
Brockesstraße 69
23554 Lübeck

Tel. 0451/293 29 19-1
Fax 0451/293 29 19-2

info@vfl-luebeck-schwartau.de
www.vfl-luebeck-schwartau.de

Amtsgericht Lübeck
HRB 13308 HL
Geschäftsführer:
Michael Friedrichs

Steuernummer:
22/288/73309

Handelsregisternr.:
HRA 8501 HL

Sparkasse zu Lübeck
IBAN
DE52 2305 0101 0160 3371 76
BIC NOLADE21SPL

Volksbank Lübeck
IBAN
DE78 2309 0142 0050 9466 17
BIC GENODEF1HLU

Lübeck, 21.08.18

Absichtserklärung des VfL Lübeck-Schwartau vertreten durch die HM Handball Marketing Spielbetriebs GmbH & Co. KG

Sehr geehrte Frau Weiher,

hiermit erklären wir,

die HM Handball Marketing Spielbetriebs GmbH & Co. KG als wirtschaftlicher Träger des VfL Lübeck-Schwartau,

uns an dem Umbau – bzw. Sanierungsmaßnahmen in der Hansehalle mit 13% der Gesamtkosten, jedoch nicht höher als mit 273.000 € zu beteiligen. Wir bitten ihren - von uns wirtschaftlich unterstützten Antrag- in die September Sitzung der Bürgerschaft einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Friedrichs
Geschäftsführer
HM Handball Marketing Spielbetriebs GmbH & Co. KG

www.vfl-luebeck-schwartau.de

HM Handball Marketing Spielbetriebs GmbH & Co. KG • Brockesstraße 69 • 23554 Lübeck • Tel. 0451/293 29 19-1 • Fax 0451/293 29 19-2 • info@vfl-luebeck-schwartau.de

Schröder, Frank

Betreff: WG: Aktueller Sachstand Förderung Hansehalle

Von: Tom.Sielaff@im.landsh.de [mailto:Tom.Sielaff@im.landsh.de]
Gesendet: Mittwoch, 14. Februar 2018 14:36
An: Schröder, Frank
Betreff: WG: Aktueller Sachstand Förderung Hansehalle

Hallo Herr Schröder,

das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration beabsichtigt, der Hansestadt Lübeck 1 Mio. € zur Ertüchtigung der Hansehalle sowie 200 T € zur Ertüchtigung Buniamshof zuzuwenden.
Hierzu ist unter Beteiligung der Gebäudemanagement SH gem. Z-Bau eine Planung (Leistungsphase 3) vorzulegen. Auf Basis des baufachlichen Prüfvermerkes der GMSH würde dann der Zuwendungsbescheid gefertigt und Ihnen zugesandt.
Wie telefonisch vereinbart, sehen wir momentan von einem Koordinierungsgespräch ab, sind aber gern bereit, dieses zu einem späteren Zeitpunkt zu führen.

Mit freundlichem Gruß

Tom Sielaff

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration
Ref. IV 34 - Sport, Kommunale Förderung
Düsternbrooker Weg 92
24105 Kiel

Tel. 0431 988-3085

** EINGANGSBENACHRICHTIGUNG : FAX ERFOLGREICH EMPFANGEN **

EMPFANGSZEIT	REMOTE-CSID	DAUER	SEITEN	STATUS
10. September 2018 um 12:41:02 MESZ	+494511225290	46	1	Empfangen

10/09/2018 12:43 +494511225290 4.401 S. 01/01

TOP 5.10

Nr. 4919 S. 1/2

Fachbereich Kultur und Bildung
Fachbereichsleitung
16. Juli 2018
Eingegangen

Possehl Stiftung

Frau
Senatorin Kathrin Weiher
Hansestadt Lübeck, Fachbereich 4
Schildstraße 12
23539 Lübeck

2.Ø 4.401 z.Kt. u. Vorlage
beim Antragsteller 16/7

Lübeck, 02. Juli 2018 /ms-mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): B_180216

Sanierung und Erweiterung der Hansehalle

Sehr geehrte Frau Senatorin Weiher,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 29.06.2018 beschlossen hat, für Ihr oben genanntes Projekt einen Betrag in Höhe von

€ 300.000,00

zur Verfügung zu stellen.

Für die Zahlungsabwicklung bitten wir um Verwendung des beigefügten Formulars „Mittelabruf". Mit Rücksicht auf die Höhe der Zuwendung bitten wir ergänzend zum Mittelabruf um Hergabe eines Zahlungsplans, aus dem ersichtlich ist, wann etwaige Teilbeträge jeweils benötigt werden. Die Überweisungen werden dann von hier aus automatisch vorgenommen. Nach Eingang senden Sie uns bitte eine Spendenbescheinigung zu.

Nach Abschluss des Projektes bitten wir um Vorlage eines Verwendungsnachweises (bitte über das Gesamtprojekt, nicht nur über den von uns bewilligten Betrag), aus dem ersichtlich ist, dass das Vorhaben in der uns bei Antragstellung mitgeteilten Form durchgeführt wurde. **Etwaige Änderungen bitten wir vor Mittelabruf mitzuteilen.** Diese bedürfen ggfs. der Zustimmung des Stiftungsvorstandes.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten für Ihr Vorhaben alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender

Possehl-Stiftung Beckergrube 38–52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148–200, Telefax +49(0)451 148–302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06193
öffentlich

Lübeck, 28.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Claudia Weiß (E-Mail: Claudia.Weiss@luebeck.de Telefon: 122-4030)

Medienentwicklungsplanung Schulen Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, eine umfassende Medienentwicklungsplanung für die und gemeinsam mit den allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck durchzuführen.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Medienentwicklungsplanung Schulen als neue dauerhafte Aufgabe neben der Schulentwicklungsplanung und Sportentwicklungsplanung im Bereich Schule und Sport zu verankern, um nach der erstmaligen Medienentwicklungsplanung die Fortschreibung des Themas sicherzustellen.

3. Zur Durchführung der Aufgabe Medienentwicklungsplanung werden im Bereich Schule und Sport 1 Verwaltungsstelle g.D. im Stellenplan 2019 neu geschaffen. Eine Stellenbewertung ist vorzunehmen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Schulamt in der Hansestadt Lübeck Institut für Qualitätsentwicklung Schleswig-Holstein (IQSH) 1.201 – Bereich Haushalt und Steuerung/ Zentrales Controlling 1.105 – Bereich Informationstechnik
Ergebnis:	Jeweils Kenntnisnahme
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ] Ja [X] Nein
Begründung:	nicht erforderlich
Die Maßnahme ist:	[X] neu [ ] freiwillig [X] vorgeschrieben durch: § 48 II Nr. 2 SchulG
Finanzielle Auswirkungen:	[ ] Nein

[X] Ja (Anlage 2)

Begründung:

1. Warum Medienentwicklungsplanung?

Mit der Strategie „Bildung in der digitalen Welt“ der Kultusministerkonferenz aus dem Jahr 2016 wurde ein Handlungskonzept vorgelegt, das das Lernen im Kontext der zunehmenden Digitalisierung von Gesellschaft und Arbeitswelt sowie das kritische Reflektieren darüber zu integralen Bestandteilen des Bildungsauftrages macht. Aufbauend darauf haben die Bundesländer Fachanforderungen erlassen, die die Integration der neuen Medien in den allgemeinen Unterricht fordern und zwar nicht nur in den Informatikunterricht oder in freiwilligen Arbeitsgemeinschaften. Damit sind räumliche und technische Konsequenzen für die Ausstattung der Schulen verbunden, so z.B. die Bereitstellung der Neuen Medien auch im Klassenraum und nicht nur im Computerraum. Aus diesen pädagogisch begründeten Anforderungen resultieren die weitergehende Notwendigkeit zur Vernetzung der Klassenräume und der Aufbau eines schulinternen Netzes (Schul-LAN), das servergestützt arbeitet. Inhaltlich gelten die Fachanforderungen des Bildungsministeriums Schleswig-Holstein zur Förderung der Medienkompetenz verpflichtend für alle Schülerinnen und Schüler in allen Schulformen, Unterrichtsfächern und Jahrgangsstufen. Die pädagogische Umsetzung dieser Pflichtaufgabe nach der Konzeption einer Schule wird im individuellen schulischen Medienkonzept formuliert. Die Herausforderung des Schulträgers besteht darin, die mit den Medienkonzepten der Schulen verbundenen räumlichen und technischen Konsequenzen zu bündeln und in eine sinnvolle und wirtschaftliche Medienentwicklungsplanung zu überführen.

Damit ist die Medienentwicklungsplanung zukünftig Teil der Schulentwicklungsplanung. Der Medienentwicklungsplan thematisiert die Rahmenbedingungen, die Ziele und die notwendigen Mittel zur Umsetzung der Forderung, die Neuen Medien in den Unterrichtsalltag zu integrieren und allen Schülerinnen und Schülern gleichermaßen den Umgang mit den Neuen Medien zu ermöglichen sowie alters- und zielgruppengerechte Stufen der Medienkompetenz zu erwerben. Mit Blick auf die notwendige Handlungssicherheit für Schulträger und Schulen wird mit einem Medienentwicklungsplan zudem eine mittelfristige Finanz- und Organisationsplanung vorgelegt.

Insgesamt gesehen soll der Medienentwicklungsplan für folgende Teilbereiche Ziele und Mittel festlegen bzw. übernimmt diese auf der Basis bereits geleisteter Vorarbeiten:

- Pädagogisch orientierte Medienkonzepte der Schulen
- IT-Konzeption (Ausstattungsregeln und Homogenisierung von Ausstattungen in den Schulen)
- Schul- und Bildungsnetz-Lösungen (welche zentralen Dienste sollen im Rahmen der MEP geschaffen werden, wer zeichnet verantwortlich dafür, wo sind diese räumlich und administrativ angesiedelt)
- Investitionsplanung für jede Schule (Zeitraum, z.B. 6 Jahre); diese werden kumuliert als Investitions- und Kostenplanung für den Schulträger
- Wartungs- und Support-Konzept
- Datenschutz-Konzeption
- Fortbildungs- und Qualifizierungsprogramm (Zuständigkeit für Lehrerschaft beim Land) sowie
- Controlling und Berichtswesen

2. Aktuelle Entwicklungen Hansestadt Lübeck

Medienkonzepte der Lübecker Schulen
Auf Grundlage des Wettbewerbes „Lernen mit Digitalen Medien“ des Bildungsministeriums Schleswig-Holstein aus den Jahren 2015 und 2016 hatten alle Schulen Schleswig-Holsteins die Chance, Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein für die Umsetzung ihres Medienkonzeptes zu erhalten. In 2018 erfolgte eine weitere Fördermittelauslobung zum „Lernen mit Digitalen Medien im Fachunterricht“. An diesen Wettbewerben haben sich auch Lübecker Schulen beteiligt und als Voraussetzung für die Teilnahme erste Medienkonzepte für ihre Schulen erstellt. Die Lübecker Wettbewerbspreisträger können der Anlage 1 entnommen werden. Eine erste Konzeptbasis ist bei einigen Schulen also gegeben, andere Lübecker Schulen praktizieren ebenfalls bereits die Medienkompetenzförderung im Unterricht, haben dies aber noch nicht zu einem Konzept zusammengefasst. Hier setzt die Medienentwicklungsplanung zur Festlegung eines jeweiligen schulischen Medienkonzeptes beratend und unterstützend mit dem Ziel der Vereinheitlichung und Standardisierung auf Grundlage eines zuvor erarbeiteten Rahmens an.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche individuelle schulische Ansätze, Medienkompetenz zu vermitteln. Einen übergeordneten Ansatz stellt z.B. das Projekt „Internet-ABC“ dar. Zahlreiche Lübecker Schulen haben seit 2015 an der Fortbildung und Einführung dieses Projektes teilgenommen und sind zwischenzeitlich als „Internet-ABC-Schule“ zertifiziert. Das Projekt ist auf Initiative der Medienanstalt Hamburg/Schleswig-Holstein (MA HSH), des Kinder- und Jugendschutzes der Hansestadt Lübeck und des Schulamtes in der Hansestadt Lübeck als Pilot in Lübeck gestartet worden und wird inzwischen in ganz Schleswig-Holstein in Kooperation mit dem Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holstein (IQSH) angeboten. In Klassenstufe 3 und 4 der zertifizierten Schulen findet in diesem Rahmen eine gezielte pädagogische Auseinandersetzung mit dem Internet und dessen verantwortungsvoller Nutzung statt. In Lübeck sind 50% der Schulen in 2019 zertifiziert.

Auftakt Medienentwicklungsplanung Hansestadt Lübeck
Der Bereich Schule und Sport hat im Herbst 2017 offiziell Beratungsbedarf beim Institut für Qualitätsentwicklung Schleswig-Holstein (IQSH) zum Thema Medienentwicklungsplanung angemeldet. Seither besteht ein regelmäßiger Austausch, an dem auch das Schulamt in der Hansestadt Lübeck beteiligt ist. Am 26.03.2018 haben der Bereich Schule und Sport und das IQSH alle Lübecker allgemeinbildenden Schulen zu einer Auftaktveranstaltung zum Thema Medienentwicklungsplanung eingeladen und über die Notwendigkeit der Erstellung von Medienkonzepten durch die Schulen und den Prozess informiert. In den nächsten Schritten hat das IQSH weitere Beratung bei der Medienentwicklungsplanung angeboten. Insbesondere macht das IQSH seine Beratungstätigkeit jedoch von der Existenz einer Projektsteuerung abhängig. Der weitere Prozess bedarf zwingend einer Projektsteuerung, die personell aktuell nicht im Bereich Schule und Sport gegeben ist. Eine Planstelle für die Projektsteuerung ist zentrales Kriterium für das Gelingen einer Medienentwicklungsplanung, was die Erfahrungen in anderen Städten und Kommunen in Schleswig-Holstein ebenfalls zeigen.

Zentrale Aufgaben der Planstelle Medienentwicklungsplanung sind:
- Konzeptionelle und strategische Entwicklung einer Medienentwicklungsplanung (MEP) für alle Lübecker allgemeinbildenden Schulen unter Berücksichtigung der dortigen besonderen individuellen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen
- Erarbeitung eines Rahmenkonzeptes für die Medienentwicklung der Lübecker Schulen
- Strukturierung des Planungsprozesses und der einzelnen Arbeitsschritte unter Berücksichtigung der baulichen und technischen Infrastruktur an den Lübecker Schulen
- Entwicklung von Strukturen als tragfähige Entscheidungsgrundlage
- Abstimmung der Prozesse mit den jeweils zuständigen und verantwortlichen Akteuren (u.a. Schulleitungen, Schulaufsichten, IQSH, Land, Städteverband, ggf. externen Dienstleistern)
- laufende Weiterentwicklung der neu zu schaffenden Medienwerkstatt (Digitale Strategie)
- Koordinierung und Abwicklung der Finanzausstattung bzw. Fördermittel zur Digitalisierung der Schulen (u.a. Bund und Land)

- Planung, Koordinierung, Umsetzung, Leitung, Moderation und Steuerung von Workshops, Arbeitsgruppen und Sitzungen mit den Zielen:
  - Konsensfindung mit allen Beteiligten
  - die Schulen bei ihrer individuellen Definition der Ausstattungsbedarfe (schulartspezifisch) in fachlichen Lernmittelkonzepten zu unterstützen und zu beraten
- Leitung und Koordinierung von übergreifenden Arbeitsgruppen zur Erreichung der bildungspolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Landes und zur Teilnahme an entsprechenden Förderprogrammen in enger Abstimmung mit Partnern wie IQSH, KomFIT und ULD
- Beratung bei der Erstellung des jeweiligen schulischen Medienkonzeptes auf Grundlage eines zuvor zu erarbeitenden Rahmens
- Zusammenführung der Medienkonzepte der einzelnen Schulen und Entwicklung eines tragfähigen Medienentwicklungsplanes als Teil der Schulentwicklungsplanung auf Basis der schulischen Konzepte
- Erarbeitung einer mittelfristigen Finanz-, Investitions- und Organisationsplanung unter Berücksichtigung des Schulbudgets
- Erarbeitung und Abschluss verbindlicher Vereinbarungen
- Regelmäßige Information von politischen Gremien und Verwaltung
- Regelmäßiger Austausch und Abstimmung mit den Ansprechpartnern an den Schulen
- Planung, Durchführung, Umsetzung und Auswertung von Evaluationen mit allen Beteiligten

3. Finanzierungsbedarf

Auf Basis des Medienentwicklungsplans wird ein Mengengerüst für die zukünftige IT-Ausstattung der Lübecker Schulen zu erstellen sein, aus dem sich der notwendige Investitionsbedarf ermitteln und planen lässt.

4. Zusammenfassung

Die Medienplanung wird Teil der zukünftigen Digitalen Strategie der Hansestadt Lübeck. Aufgabe der Medienentwicklungsplanung wird es sein, die pädagogischen und technischen Konzepte zu einer Gesamtplanung zusammenzuführen, weitestgehend zu vereinheitlichen und die finanziellen sowie personellen Voraussetzungen für eine dauerhafte Implementierung und Fortschreibung des Prozesses zu schaffen.

Eine schulträgerseitige Medienentwicklungsplanung, entsprechende personelle Ressourcen sowie die Sicherstellung von Support und Wartung werden auch Voraussetzung sein, um in Aussicht stehende Fördermittel im IT-Bereich (z.B. „DigitalPakt Schule“) beantragen zu können. Nicht von anstehenden Förderprogrammen umfasst wird voraussichtlich die Endgeräteausstattung der SchülerInnen und Klassenräume sein. Der Finanzbedarf für die erforderlichen Endgeräte soll den Schulen daher über das Schulbudget hinaus zentral durch den Schulträger zur Verfügung gestellt werden, der auch die entsprechende Beschaffung übernimmt.

Anlagen:

1. Übersicht Preisträger des Wettbewerbs „Lernen mit Digitalen Medien“ bzw. „Lernen mit Digitalen Medien im Fachunterricht“ einschl. Internet-ABC-Schulen
2. Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Kathrin Weiher

Übersicht digitale Preisträgerschulen des Landes SH der HL sowie Teilnehmerschulen der HL am Internet-ABC

Teilnehmer Internet-ABC Runde 1, Hansestadt Lübeck, 2015-2017

	Schule	Modellschule "Lernen mit digitalen Medien" des Landes
1	Stadtschule Travemünde	2016 - 1
2	Schule am Meer	
3	Julius-Leber-Schule	
4	Gotthard-Kühl-Schule	
5	GGemS St. Jürgen	
6	Paul-Klee-Schule	2015
7	Schule Wulfsdorf	
8	Schule am Koggenweg	

TN endete mit Zertifikatsveranstaltung am 27.06.2017 in den media docks, HL

Teilnehmer Internet-ABC Runde 2, Hansestadt Lübeck, 2017-2019

	Schule	Modellschule "Lernen mit digitalen Medien" des Landes
1	Grundschule Utkiek	
2	Rangenberg-Schule	2016 - 1
3	Schule an der Wakenitz	2016 - 2
4	Schule Falkenfeld	
5	Schule Lauerholz	2016 - 1, 2018 (Fachunterricht)
6	Paul-Gerhardt-Schule	
7	Heinrich-Mann-Schule	2016 - 2
8	Albert-Schweitzer-Schule	2018 (Fachunterricht)
9	Dom-Schule	

Digitale Modellschulen Lübeck - bislang ohne Internet-ABC

	Schule	Modellschule "Lernen mit digitalen Medien" des Landes
1	Kahlhorst-Schule	2016 - 2
2	Marien-Schule	2016 - 2

Bereich: Schule und Sport **Anlage zur Vorlage vom 28.06.2018**
Produkt: 243001 Allg. Schulträgeraufgaben **VO-Nr.: VO/2018/06193**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2019	2020	2021	2022
Erträge				
Aufwendungen	**79.600,00**	79.600,00	79.600,00	79.600,00
Saldo Ergebnisplan	**79.600,00**	**79.600,00**	**79.600,00**	**79.600,00**
Einzahlungen				
Auszahlungen	**79.600,00**	79.600,00	79.600,00	79.600,00
Saldo Finanzplan	**79.600,00**	**79.600,00**	**79.600,00**	**79.600,00**

2017	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x		
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2019	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	243001 000.50xxxxx	Allg. Schulträgeraufgaben/ Personalaufwend.	**-79.600,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-79.600,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	243001 000.70xxxxx	Allg. Schulträgeraufgaben/ Personalaufwend.	**-79.600,00**
		Saldo Finanzplan	**-79.600,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06208
öffentlich

Lübeck, 07.07.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Claudia Weiß (E-Mail: Claudia.Weiss@luebeck.de Telefon: 122-4030)

Projektfreigabe zur Umsetzung der Erneuerung des Steg B im Passat-Hafen, Priwallpromenade in 23570 Lübeck über 175.000,00 Euro

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Freigabe des Projektes zur Umsetzung der Erneuerung des Steg B im Passat-Hafen wird erteilt.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Haushalt und Steuerung - Kenntnisnahme
Ergebnis:	Lübeck Port Authority - Kenntnisnahme

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[x]	Ja, über die Vereine
	[ ]	Nein
Begründung:		
Die Maßnahme ist:	[X]	neu
	[ ]	freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Nein
	[X]	Ja (Anlage 1)

Begründung:

Mit Bericht vom 22.09.2017 „Passat-Hafen - Modernisierung wasserseitige Infrastruktur“ (VO/2017/05331) wurde der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck im November 2017 eine ausführliche Darstellung über den Zustand der Steganlagen im Passat-Hafen gegeben. Hierin wurde darauf hingewiesen, dass bei der wasserseitigen Infrastruktur des Passat-Hafens Investitionsstau besteht und die 6 Schwimmstege aufgrund ihres Zustandes im Laufe der nächsten 10 Jahren ausgetauscht werden müssen. Konkret stammen die Schwimmstege, Festmacherpfähle und Versorgungseinrichtungen (Strom, Wasser, Beleuchtung) teilweise noch aus den Anfängen der Hafenanlage und sind erheblich in die Jahre gekommen. Die

Unterhaltung der Steganlagen ist darauf ausgerichtet, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, was zunehmend weniger gelingt. Der Betrieb des Sportboothafens ist nur noch kurzfristig ohne weitere Investitionen möglich. Wenn die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist und Sperrungen von Steganlagen erfolgen müssen, ist mit Einnahmeverlusten und einem Imageverlust zu rechnen, der sich auch auf das angrenzende, neu entstehende Ferienhausgebiet auswirken kann. Parallel entstehen dauerhaft hohe Instandhaltungskosten.

Die Erneuerung der wasserseitigen Infrastruktur des Passat-Hafens ist mit Blick auf die Haushaltssituation der Hansestadt Lübeck und die Größe der Anlage nur stegweise möglich. Daher hat der Bereich Schule und Sport in Zusammenarbeit mit dem Bereich Lübeck Port Authority und unter Einbindung eines externen Wasserbaubüros zunächst die Planungen für die Erneuerung des Steg B aufgenommen. Die Planungen beinhalten einen Austausch der aktuell holzbeplankten Schwimmflöße an Steg B gegen Betonschwimmsteg-Elemente. Der Steg wird von aktuell 2 Meter Breite auf 2,50 Meter verbreitert. Die Wasser- und Stromversorgung verläuft gemäß Planung zukünftig integriert im Steg und mündet in modernen Versorgungssäulen auf dem Steg. Gleiches gilt für die Beleuchtung. Die Steghöhe wird von aktuell 43 cm auf 50 cm über dem Wasserspiegel angepasst. Die hierfür vorliegende Kostenberechnung schließt mit 340.000,00 Euro netto zuzüglich Planungsleistungen ab.

Im Haushalt 2018 ist die Maßnahme mit insgesamt 349.670,00 Euro unter Produktsachkonto 424003.083.7853000 Passathafen/Schwimmflösse/sonstige Baumaßnahmen geordnet und wird als auskömmlich angenommen.

Die Ausschreibung der Maßnahme ist für Ende September 2018 vorgesehen. Der Beginn der Maßnahmenumsetzung mittels Baufeldfreimachung wird nach Saisonende im 4. Quartal 2018 durch den Bereich Lübeck Port Authority vorgenommen. Der eigentliche Stegeinbau ist im 1. Quartal 2019 geplant. Die Fertigstellung muss rechtzeitig vor Saisonbeginn am 01.04.2019 erfolgen. Eine Beeinträchtigung des Hafenbetriebes entsteht nicht, da ausschließlich in der saisonfreien Zeit gebaut wird.

Der Passat-Hafen ist als größter Sportboothafen Lübecks ein Aushängeschild für den Wassertourismus am Tor des Lübecker Hafens. Die weiteren 5 Schwimmstege im Passat-Hafen sind ebenfalls abgängig und müssen erneuert werden. Insgesamt sind weitere finanzielle Mittel in Höhe von ca. 1,75 Mio. Euro erforderlich (350.000,00 Euro je Steg). Die Erneuerung der Schwimmstege soll schrittweise erfolgen. Finanzmittel für die Erneuerung der verbleibenden Schwimmstege C bis G sind im Investitionsplan 2020 bis 2022 angemeldet worden.

Der Passathafen wird als Betrieb gewerblicher Art (BgA) geführt. Da es sich hierbei um eine kostenrechnende Einrichtung handelt, fließen die Investitionen über die Abschreibungen in die Liegeplatzentgelte ein. Eine Gegenfinanzierung ist damit gesichert.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Genehmigungsplanung
Anlage 3 – Beispiel Stege Ist und Soll

Senatorin Kathrin Weiher

Bereich: 4.401 - Schule und Sport
Produkt: 424003 - Passathafen
2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage zur Vorlage vom 07.07.2018
VO-Nr.: VO/2018/06208
INVESTIV

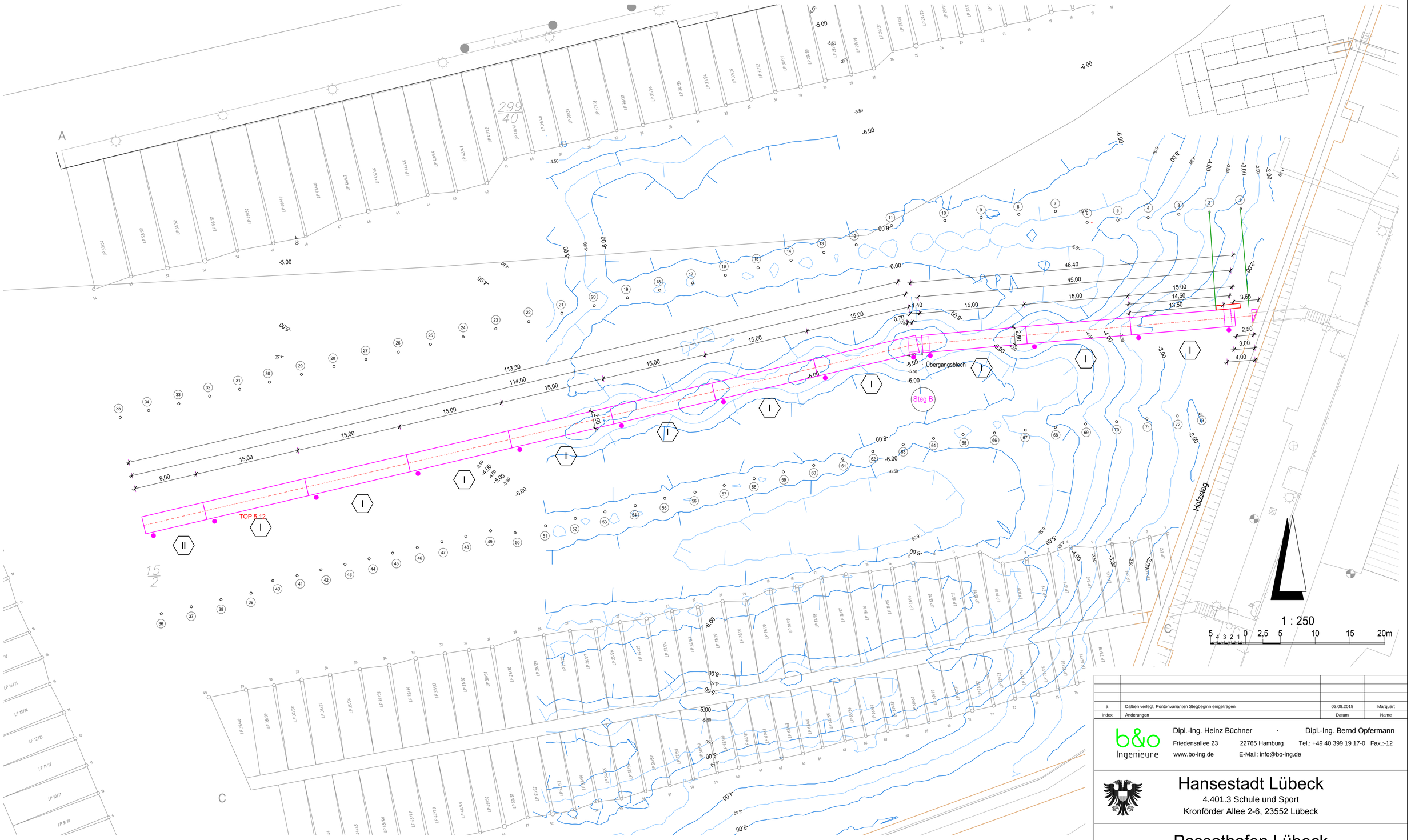
,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2018	2019	2020	2021
Erträge					
Aufwendungen	-340.000,00	-340.000,00			
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	-340.000,00	-11.340,00	-11.340,00	-11.340,00	-11.340,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-340.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen					
Auszahlungen	-340.000,00	-340.000,00			
Gesamtauswirkung Finanzplan	-340.000,00	*(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)*			

2018	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2018	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	424003 000.5711000	Passathafen, Abschrei-bungen auf Sachanlagen	-11.340,00
		Saldo Ergebnisplan	-11.340,00

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	424003 083.7853000	Passathafen, Schwimm-flöße, sonstige Baumaßn.	-340.000,00
		Saldo Finanzplan	-340.000,00



Wasserstände:

NW_{10}	-1,51m NHN
MNW_{10}	-1,16m NHN
MW_{10}	+0,06m NHN
MHW_{10}	+1,37m NHN
HW_{10}	+1,75m NHN

(I) 10 x Schwimmsteg 15,00m x 2,50m

(II) 1 x Schwimmsteg 9,00m x 2,50m

13 x Haltedalben

Die Lage der Stege, Boxen und Pfähle sind aus den Plänen der Hansestadt Lübeck / Lübeck Port Autority vom 13.07.2016 übernommen.

Für die Katastergrundlage von 2012 kann Richtigkeit der Lage nicht garantiert werden.

Index	Änderungen	Datum	Name
a	Dalben verlegt, Pontonvarianten Stegbeginn eingetragen	02.08.2018	Marquart

b&o Ingenieure

Dipl.-Ing. Heinz Büchner · Dipl.-Ing. Bernd Opfermann

Friedensallee 23 22765 Hamburg Tel.: +49 40 399 19 17-0 Fax.:-12

www.bo-ing.de E-Mail: info@bo-ing.de

Hansestadt Lübeck

4.401.3 Schule und Sport

Kronförder Allee 2-6, 23552 Lübeck

Passathafen Lübeck

Erneuerung Steg "B"

Ausschreibung

Lageplan

Schwimmsteg Variante 4

bearbeitet : Büchner	Zeichnungs-Nr. : 76-02-04	Index: a	Datum : 13.06.20
gezeichnet : Marquart	Maßstab : 1:250		Projekt-Nr.: 1741
geprüft :			

Bauherr geprüft : . . . . . Stempel, Datum, Unterschrift

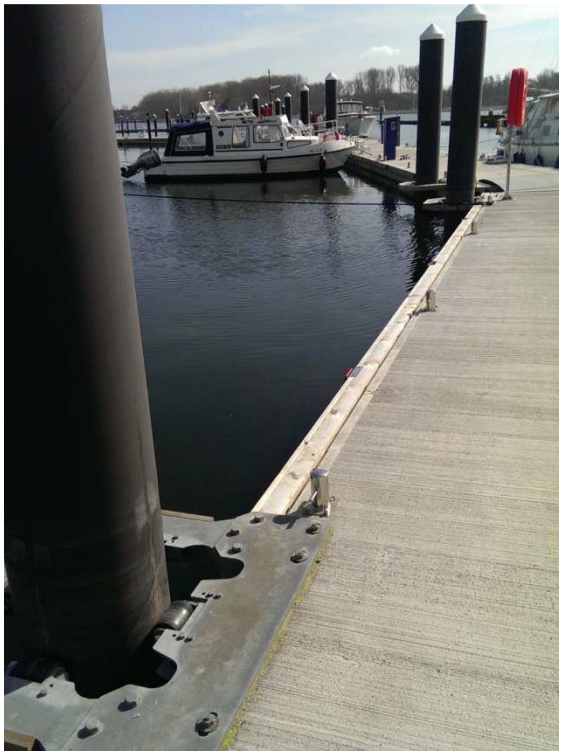
Genehmigungsbehörde geprüft : . . . . . Stempel, Datum, Unterschrift

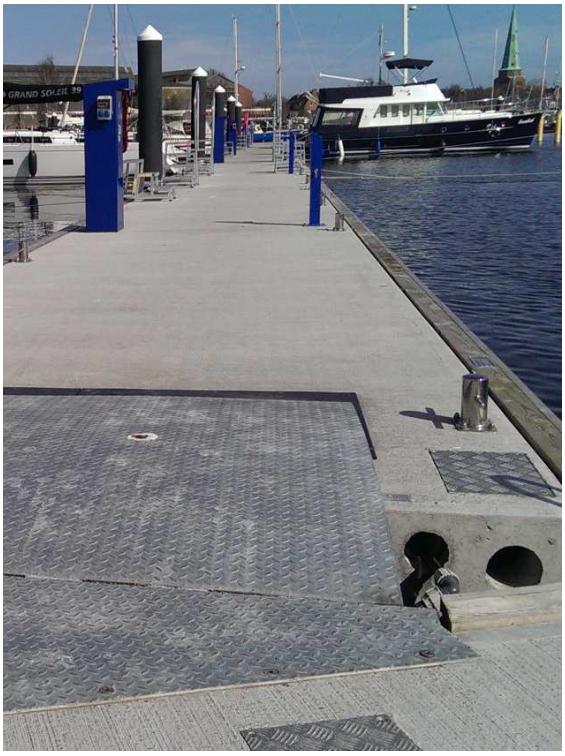
Passat-Hafen

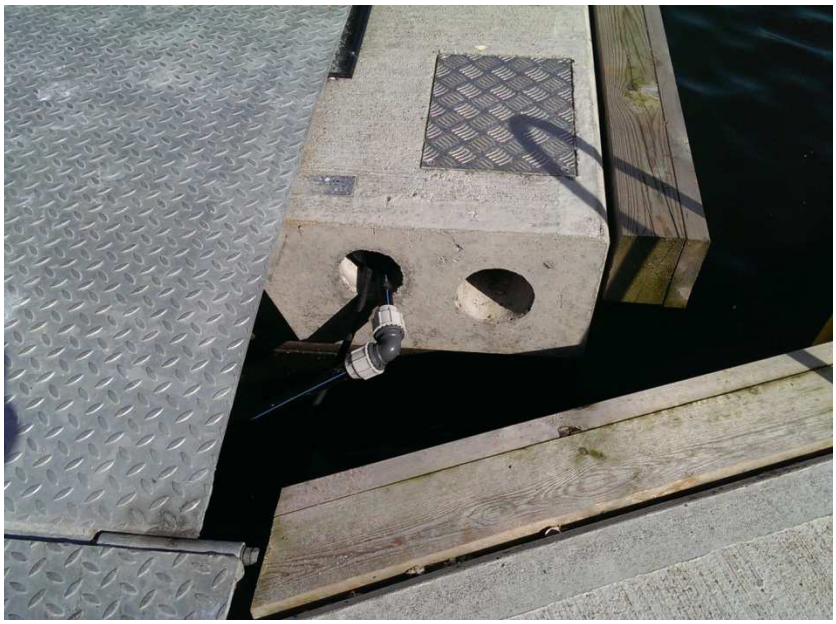
Bestand Stege

Passat-Hafen

Beispiel für geplante Stegerneuerung







Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06225
öffentlich

Lübeck, 20.07.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Frank Schröder (E-Mail: frank.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-5206)

Sportzentrum Falkenwiese - Bau von öffentlichen Toiletten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Bürgermeister wird beauftragt in das bestehende Umkleidegebäude des Sportzentrums Falkenwiese eine barrierefreie Toilette einzubauen. Die Deckung der Kosten von 60.000,00 EUR erfolgt aus dem Produktsachkonto Sportzentrum Falkenwiese, das durch den Bereich Schule und Sport entsprechend zu verstärken ist.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis:	- Zustimmung 5.651 Gebäudemanagement - Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[x]	Nein
Begründung:		Nicht vorgesehen

Die Maßnahme ist:	[x]	Neu
	[x]	Freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Nein
	[x]	Ja (Anlage 5)

Begründung:
In seiner Sitzung am 16.04.2018 (VO/2018/05957) hat der Bauausschuss folgenden abschließenden Beschluss gefasst: „Bei der Weiterentwicklung des Sportzentrums Falkenwiese soll eine öffentlich zugängliche Toilette entstehen, die sowohl von Besucher*innen der Sportanlage als auch von Gästen der Falkenwiese und Wassersportler*innen genutzt werden kann.“

Die Zuständigkeit für den Bau von öffentlichen Toiletten liegt eigentlich bei den Entsorgungs-

betrieben der Hansestadt Lübeck. Im vorliegenden Fall befindet sich der Standort jedoch nicht in einem öffentlich gewidmeten Bereich, sondern auf einer bestehenden Sportanlage, die in der Verwaltung des Bereiches Schule und Sport (4.401) liegt und über Nacht verschlossen wird. Auch soll mit dem Neubau der Toilette lediglich das bereits für den Schul- und Vereinssport vorgehaltene Angebot an Sanitäranlagen um eine zusätzliche barrierefreie Toilette für die öffentlichen Besucher der Sportanlage sowie den angrenzenden Wassersport ergänzt werden. Insofern ist eine Zuständigkeit des Bereiches 4.401 gegeben. Dieser hat folgende Umsetzungsmöglichkeiten für einen Toilettenneubau geprüft:

1. Mitnutzung der Toiletten des Naturbades Falkenwiese

Eine Anfrage beim 1. Vorsitzenden des Fördervereins hat ergeben, dass die dortigen Toiletten nicht winterfest sind (siehe Anlage 1). Aus diesem Grund entfällt diese Möglichkeit.

2. Mitnutzung der Toiletten des Schulgartens

Eine Anfrage beim Bereich 5.660 hat ergeben, dass auch die dortigen Toiletten in der kalten Jahreszeit eingewintert werden. Zudem werden diese im Sommer mit Schließung des Cafe-Betriebs bereits um 19:00 Uhr verschlossen und sind nicht barrierefrei. Insofern ist auch dies kein adäquates Angebot.

3. Bau eines neuen Toilettenhauses auf dem Gelände des Sportzentrums Falkenwiese

Ein barrierefreies selbstreinigendes Toilettenhäuschen kostet ca. 86.400 EUR. Hinzu kommen Anschlusskosten, je nach Standort, von ca. 15.000 EUR, so dass mit Gesamtkosten von mindestens 100.000 EUR gerechnet werden muss.

Es kommen 3 mögliche Standorte auf dem Gelände in Frage:

a) Standortvariante 1 liegt im nördlichen Bereich oberhalb des Kunststoff-Kleinspielfeldes. Aus Sicht des Wassersports wäre dies sicherlich die ideale Lösung, aber wohl auch die teuerste Variante, da der Anschluss über die Nachbargrundstücke bis zum „ehemaligen Bosch-Schiefer-Gelände“ erfolgen muss.

b) Standortvariante 2 liegt in unmittelbarer Nähe des bestehenden Umkleidegebäudes. Aus Sicht der Anschlusskosten wäre dies sicherlich die kostengünstigste Variante.

c) Standortvariante 3 liegt zwischen Rasen- und neuem Kunstrasenplatz. Ein Anschluss dort ließe sich entweder über das Toilettengebäude im Schulgarten oder über das Umkleidegebäude des Sportzentrums realisieren.

Nähere Informationen zu dem Toilettenhäuschen und den Standortvarianten sind den Anlagen 2 und 3 zu entnehmen.

4. Bau einer barrierefreien Toilette in den Geräteraum des Umkleidegebäudes Falkenwiese

Das Umkleidegebäude Falkenwiese verfügt bereits jetzt über Außentoiletten. Diese sind von außen zugänglich, so dass die Öffentlichkeit das innere Gebäude nicht betreten muss. Das Damen-WC verfügt über 2 Toiletten-Kabinen, das Herren WC über 3 Urinale und 1 Toiletten-Kabine. Diese Toiletten sind während der Öffnungszeiten der Anlage immer geöffnet, jedoch sind sie nicht barrierefrei und können im Bestand auch nicht entsprechend nachgerüstet werden. Der Bereich 4.401 schlägt jedoch vor in den benachbarten Geräteraum eine zusätzliche barrierefreie Toilette inkl. Zugang zu errichten. Der dort entfallene Lagerraum könnte durch die Anschaffung 2er Container kostengünstig ausgeglichen werden. Das vom Bereich 4.401 mit einer Kostenschätzung beauftragte Büro GPK Architekten GmbH geht bei einer Anschlussmöglichkeit an eine bestehende Hauptwasserleitung von Umbaukosten von 55.000 EUR aus (siehe Anlage 4). Hinzu kommen die Kosten für die Anschaffung 2er Container inkl. Transport von ca. 5.000 EUR, so dass sich die Gesamtkosten auf rund 60.000 EUR belaufen.

Die Umsetzung gem. Vorschlag 4 ist nach den bisher vorliegenden Informationen die kostengünstigste Lösung und lässt auch aus Sicht der Entwässerungsproblematik kaum Probleme erwarten. Zudem wäre die Toilette nur ca. 150 m vom Schulgarten entfernt und könnte auch von den dortigen Besuchern mit Handicap mitgenutzt werden.

Anlagen:

1. Stellungnahme Naturbad Falkenwiese
2. Informationen Toilettenhaus
3. Standortvarianten Toilettenhaus
4. Kostenschätzung Toilettenbau in Geräteraum
5. Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Kathrin Weiher

** EINGANGSBENACHRICHTIGUNG : FAX ERFOLGREICH EMPFANGEN **

EMPFANGSZEIT	REMOTE-CSID	DAUER	SEITEN	STATUS
20. Juli 2018 um 13:00:00 MESZ	+494511225290	40	1	Empfangen

TOP 5.13

20/07/2018 13:01 +494511225290 4.401 S. 01/01

Schröder, Frank

Von: Andreas Pawlowski <andreas.pawlowski@t-online.de>
Gesendet: Samstag, 14. Juli 2018 16:42
An: Schröder, Frank
Betreff: Re: Toilettennutzung Naturbad Falkenwiese

>Sehr geehrter Herr Schröder,
>
>dies ist leider nicht möglich, da das Gebäude nicht winterfest ist. Im September werden in der Falkenwiese alle Armaturen ausgebaut und die Leitungen
>müssen entwässert werden, da sie nicht frostsicher sind. Auch die Hauptleitung wird von den Stadtwerken an der Straße geschlossen, weil diese nicht tief genug
>liegen und somit nicht vor Frost geschützt sind.
>Ich hätte auch Bedenken, die Anlage über acht Monate mehr oder weniger unbeaufsichtigt zu lassen, da wir Schäden durch Vandalismus befürchten würden.
>Für Rückfragen können Sie mich Montag und Dienstag im Naturbad Falkenwiese unter der Nummer 04 51-79 43 15 erreichen.
>
>Mit freundlichen Grüßen
>Andreas Pawlowski

From: Schröder, Frank
Sent: Tuesday, July 10, 2018 4:19 PM
To: andreas.pawlowski@t-online.de
Subject: Toilettennutzung Naturbad Falkenwiese

Sehr geehrter Herr Pawlowski,
auf Anregung der Bürgerschaft soll die Verwaltung den Bau von öffentlichen Toiletten auf der neuen Sportanlage Falkenwiese prüfen. In der Diskussion zum Thema kam jetzt auch die Frage auf, ob es nicht vielleicht auch die Möglichkeit gibt die Toiletten des benachbarten Naturbades Falkenwiese ganzjährig mitnutzen zu können? Diesbezüglich möchten wir Sie als 1. Vorsitzenden des Fördervereins um eine kurze Einschätzung bitten.
Für evtl. Rückfragen steht Ihnen der Unterzeichner gerne zur Verfügung. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen,
i.A. Frank Schröder

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
4.401 Bereich Schule und Sport
Kronsforder Allee 2-6
23539 Lübeck

Telefon	0451 / 122 - 52 06
Telefax	0451 / 122 - 5290
Telefax persönlich	0451 / 122 - 951 52 06
eMail funktional	mailto:schuleundsport@luebeck.de
eMail persönlich	mailto:frank.schroeder@luebeck.de
Internet	http://www.luebeck.de

Produktvorschlag

Toilettenhäuschen

Beispiel Ansicht (hier Modell HNU)

Aufbauschema Model HN

Hersteller: Toilitech Deutschland Gulf Offshore Engeneering GmbH*

(*folgende Angaben laut Hersteller per Mail und gemäß Internetseite: http://www.toilitech.de/produkte/smart-technologie/selbstreinigende-toilettenanlage-modell-tmatic-serie/; http://www.toilitech.de/produkte/citytoiletten/city/)

Varianten:

1. **Typ CITY HN:**
   - 1 barrierefrei und 1 nicht barrierefrei eingerichteten Toilette
   - nicht selbstreinigend

2. **Typ TMATIC HN:**
   - 1 einer barrierefrei und 1 nicht barrierefrei eingerichteten Toilette
   - selbstreinigend

Allgemeines & Merkmale:

- Öffentliche Fertigbautoiletten für Außenbereiche
- Durchschnittliche Haltbarkeit: 16 Jahre
- Sicherheitszugang zum Technikraum von außen
- Barrierefreiheit gemäß DIN 18040-1
- in allen Räumen ermöglichen Bodenausläufe die einfache Reinigung des Bodens und der Ausstattung

Materialeigenschaften:

- Block aus Stahlbeton-Fertigteilen, zerstörungssicher, brandsicher, graffitisicher
- Verkleidung der Innenwände aus HPL, fugenlos, zerstörungssicher, brandsicher, graffitisicher (geflieste Innenwände auf Anfrage)
- Boden aus rutschsicheren, frost- und stoßsicheren Fliesen in der Größe von etwa 25 x 25 cm
- Hänge-WC aus weißer Glaskeramik mit Spülvorrichtung mit automatischem zeitgesteuerten Flowmeter und Wandschalter
- Hänge-Waschbecken aus Glaskeramik mit Schalter (Hebel in barrierefreien Waschräumen), zeitgesteuert, zerstörungssicherer Siphon aus Edelstahl
- vollflächige Flügeltüren aus Aluminium in der Farbe Grau mit Griffen und Zylinderschloss, verschließbar mit Schlüssel von außen und ohne Schlüssel von innen

Optionen:

- Einbau von Automatikvorrichtungen zur Steuerung der Zugänge, Wasserspender, WC-Abfluss und Beleuchtung

z.B. zusätzlich bei TMATIC HN:

- Reinigung und Desinfektion mit Technologie SMART®: Reinigung, Desinfektion und Trocknung der Toilettenschüssel und der umliegenden Wände bis zu einer Höhe von 80 cm, Reinigung und Desinfektion des Bodens, Reinigung des Waschbeckens
- extreme Flexibilität bei Lösungen für äußere Oberflächenbehandlung
- Schiebe- oder Flügeltür für Zugang zur Toilette
- Radarerkennung von Personen
- Waschbecken mit patentiertem Antispritzensystem
- SOS-Tasten für Notrufe und bidirektionales Notrufsystem PTCall®
- Zugangskontrolle über Schalter für die kostenfreie Nutzung oder Münzschlitz oder Zugangskarte mit Möglichkeit der Programmierung von Zeiten für den Zugang
- Selbstdiagnose bei Ausfällen und deren Fernmeldung in Echtzeit über GSM-Mobilfunk oder Computer

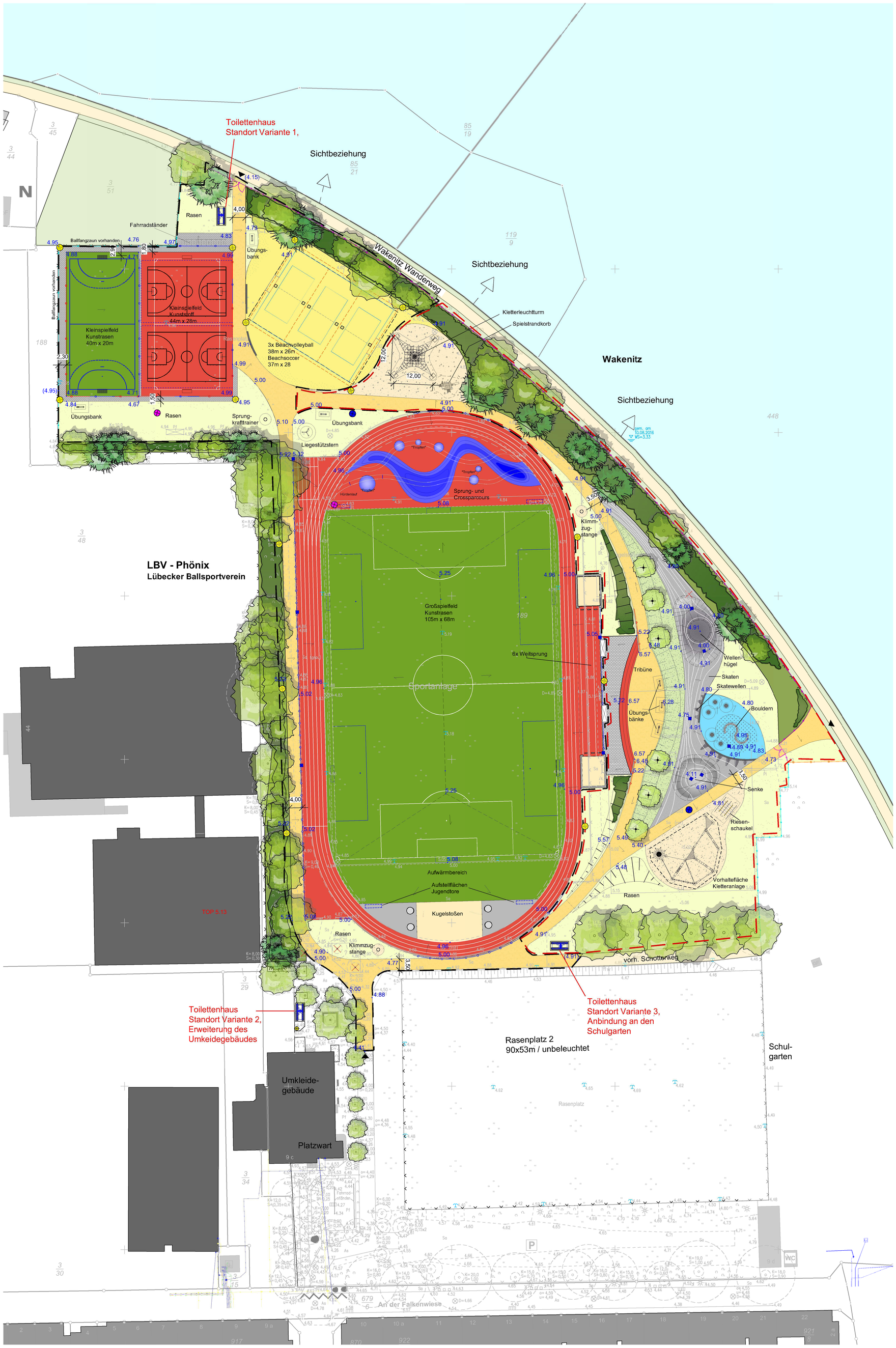
Herstellungskosten pro Stk.:

1. Typ City HN (nicht selbstreinigend): **ca. 50.400,00 € (Brutto) inkl. Verkleidung mit Backsteinen und Einbau**
   ➔ Preisvorteil laut Hersteller gegenüber 2.: ca. 30,00 €/Woche

2. Typ TMATIC HN (selbstreinigend): **ca. 86.400,00 € (Brutto) inkl. Verkleidung mit Backsteinen und Einbau**
   ➔ Vorteil laut Hersteller gegenüber 1.: auf Dauer Einsparung durch geringere Reinigungskosten; saubere Toiletten nach jeder Benutzung

Anzahl: 1 **Freigabe AG:**

AHNER Landschaftsarchitektur



Vegetationsflächen

- Laubbaum, Bestand
- Laubbaum, Planung
- Nadelbaum, Bestand
- Strauchflächen
- repräsentative Bepflanzung/ Stauden/Gräser
- Rasen

Befestigte Flächen

- Gehweg, Betonpflaster, grau
- Gehweg, Asphalt, gelb
- Asphalt, grau
- Kunststoff, blau
- Fallschutzkunststoff, blau
- Kunststoff, rot
- Kunstrasen
- Sand, Weitsprung + Kugelstoßen
- Sand, Baachvolleyball Beachsoccer
- Sandfangrinne
- Fallschutzkies

Ausstattung

- Trainingsbeleuchtung
- Mulde in Asphalt mit Hofabläufen
- Tribüne
- Kletterwand
- Fahrradständer
- Handlauf
- Ballfangzaun, h=4m
- Ballfangzaun, Bestand
- Barriere
- Barriere mit Stabgitterfüllung
- Zaun, Bestand
- Stabgitterzaun, Planung
- Fußballtor
- Jugendtor
- Bolztor
- Trainerkabine
- Toilettenhaus
- Hofablauf
- Kontrollschacht und Schacht mit Leichtstoffabscheider

Sonstiges

- Baumfällung
- Höhe, Bestand
- Höhe, Planung (4.96)
- Flurstücksgrenze (189)
- Flurstücksnummer
- Bearbeitungsgrenze 1. BA
- Bearbeitungsgrenze 2. BA

Leitungsbestand

- Gas, Bestand
- Strom, Bestand
- Wasser, Bestand

Index	Art der Änderung	gezeichnet	Datum
a	Einfügung Toilettenhaus	E. Ahner	07.05.18

Leitungsbestand	Verfasser	Datum
Wasser	Lübecker Netz GmbH, Geniner Straße 80, 23560 Lübeck Tel.: 0451/388-0	23.05.17
Gas		
Strom		

Dateigrundlagen	Verfasser	Datum
Vermesser	Vermessungsbüro Holst & Helten, Tremskamp 5, 23611 Bad Schwartau	22.08.16
Landschaftsarchitekt	Brien - Wessels - Werning, Elisabeth-Haselhoff-Str.1, 23564 Lübeck	22.09.16

Auftraggeber

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Bereich Schule und Sport
Kronsforder Allee 1-6, 23539 Lübeck

AHNER / BREHM
Partnerschaftsgesellschaft von Ingenieuren
Wolf Ahner
Schulweg 1
15711 Königs Wusterhausen
info@ahner-brehm.de Telefon 03375 52357-0

freigegeben: geprüft:

Alle Angaben, Höhen und Maße sind vor Baubeginn zu prüfen.
Abweichungen sind mit der örtlichen Bauüberwachung abzustimmen.

Projekt

Lübeck
Sportzentrum Falkenwiese

Planart:	Standortvarianten Toiletten	Planungsphase:	Entwurfsplanung
bearbeitet:	Ahner / Senftleben	gezeichnet:	T.Senftleben/ Kassner
CAD-Datei:	P:\L\Lübeck\Objektplanung\Sportzentrun Falkenwiese A-O17-19\3 Entwurf\Zeichnung\Lageplan\170829_LP1_Toilettenhaus.dwg		
PDF-Datei:			
Maßstab:	1:500	Plan-Nr.: GP1	Projekt-Nr.: A-O-17-19	Datum: 01.09.17

GPK ARCHITEKTEN

KOSTENSCHÄTZUNG

10.07.2018

Lübeck Sportzentrum Falkenwiese
Einbau eines behindertengerechten WCs

Kostengruppe

KG 300	Kostenschätzung	Menge	Einheit	Einzelpreis	Gesamtpreis	
	Abbruch / Demontage					
	Bodenbelag abbrechen	18	m²	30,00 €	540,00 €	
	Sohle aufschneiden und abbrechen	3	m²	40,00 €	120,00 €	
	Bodernaushub Handschachtung	1	m³	90,00 €	90,00 €	
	Rohbau					
	Sohle ergänzen	1	m²	120,00 €	120,00 €	
	Abklebung	18	m²	26,00 €	468,00 €	
	Estrich schnell abbindend	18	m²	58,00 €	1.044,00 €	
	Trockenbau / Maler					
	Metallständerwände Feuchtraum	32	m²	120,00 €	3.840,00 €	
	Vorsatzschale	8	m²	80,00 €	640,00 €	
	Außentür 2. Flüg	1	St.	2.800,00 €	2.800,00 €	
	Innentüren	2	St.	800,00 €	1.600,00 €	
	elektrische Türöffner	2	St.	4.600,00 €	9.200,00 €	
	Malerarbeiten	1	pausch.	1.800,00 €	1.800,00 €	
	Fliesenarbeiten					
	Bodenfliesen	18	m²	95,00 €	1.710,00 €	
	Wandfliesen	30	m²	65,00 €	1.950,00 €	
	Schlosserarbeiten					
	Rampe mit Geländer	1	St.	6.500,00 €	6.500,00 €	
						32.422,00 €
KG 400						
	Elektroinstallation	1	pausch.	3.000,00 €	3.000,00 €	
	Sanitärinstallation	1	pausch.	2.500,00 €	2.500,00 €	
	WC	1	St.	400,00 €	400,00 €	
	Haltegriffe	1	St.	180,00 €	180,00 €	
	Stützklappgriff für beh. WC	1	St.	560,00 €	560,00 €	
	Wandstützgriff mit WC-Papierrollenhalt	1	St.	280,00 €	280,00 €	
	Kippspiegel als Kristallspiegel mit Drehg	1	St.	390,00 €	390,00 €	
	Waschtisch	1	St.	260,00 €	260,00 €	
	Ausstattung	1	pausch.	400,00 €	400,00 €	
	Heizungsinstallation	1	pausch.	2.100,00 €	2.100,00 €	
	Lüftungsinstallation	1	pausch.	800,00 €	800,00 €	
	Beleuchtung	1	pausch.	800,00 €	800,00 €	
						11.670,00 €
KG 700	**Nebenosten / Honorare**	ca.	24%			**10.582,08 €**
	zur Rundung					**325,92 €**
	Summe Kosten des Bauwerkes					**55.000,00 €**

Bereich: 4.401 - Schule und Sport
Produkt: 424001 - Sportstätten

Anlage zur Vorlage vom 20.07.2018
VO-Nr.: VO/2018/06225

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2018	2019	2020	2021
Erträge					
Aufwendungen	**-60.000,00**	**-375,00**	-1.500,00	-1.500,00	-1.500,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	**-60.000,00**	-375,00	-1.500,00	-1.500,00	-1.500,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-60.000,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen					
Auszahlungen	**-60.000,00**	-60.000,00		0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-60.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2018	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	X	X		
Haushalts**belastend**	x	X	X	X
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2018	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	424001 000.5711000	Sportstätten/Abschreibungen auf Sachanlagen	**-375,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-375,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	424001 075.7851000	Sportstätten/Falkenwiese/ Entw. Sportzentrum/Hochbaumaßnahmen	**-60.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-60.000,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06218
öffentlich

Lübeck, 16.07.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.525 - Lübecker Schwimmbäder

Bearbeitung: Björn Hoppe (E-Mail: b.hoppe@luebecker-schwimmbaeder.de Telefon: 0451-31772201)

Jahresabschluss des Betriebes Lübecker Schwimmbäder für das Wirtschaftsjahr 2017

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.09.2018	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Jahresabschluss des Eigenbetriebes Lübecker Schwimmbäder für das Wirtschaftsjahr 2017 wird wie folgt festgestellt:

mit einer Summe der Erträge von (vor Verlustausgleich durch HL)	1.408.117,28 €
mit einer Summe der Aufwendungen von	5.041.333,27 €
mit einem Verlust von	3.633.215,99 €

2. Der Verlust wird wie folgt behandelt:

Verlust:	3.633.215,99 €
Geleistete Zahlungen der HL:	3.812.000,00 €
Verbindlichkeiten gegenüber der HL: Ergebnis aus Überzahlung Verlustausgleich und erwirtschafteten Verlust 2017	178.784,01 €
Forderung gegenüber der HL aus	
- Lieferungen und Leistungen	119.088,16 €
- Verlustübernahmen aus Vorjahren	99.478,97 €
- Summe	218.567,13 €

3. Die Differenz aus dem Jahresverlust 2017 und den in 2017 erfolgten Verlustzuweisungen der Hansestadt Lübeck in Höhe von 178.784,01 € wird als Verbindlichkeit gegenüber der Hansestadt Lübeck ausgewiesen.
   Die Forderungen gegenüber der Hansestadt Lübeck aus Verlustübernahmen aus Vorjahren (99.478,97 €) sowie den Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Lübeck aus Überzahlung Verlustausgleich und erwirtschafteten Verlust 2017 (178.784,01 €) werden in 2018 aufgelöst. Die hieraus entstehende Differenz in Höhe von 79.305,04 € wird in 2018 der Rücklage zugeführt. Dieser Betrag wird zur Teilfinanzierung der Sanierungsaufwendungen für das Sportbad St. Lorenz eingesetzt und ist deshalb nicht zurückzuzahlen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	1.201 – Haushalt und Steuerung - Zustimmung - 1.203 – Beteiligungscontrolling - Kenntnisnahme -
Ergebnis:	
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ] Ja [X] Nein
Begründung:	Interessen von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt
Die Maßnahme ist:	[ ] neu [ ] freiwillig [X] vorgeschrieben durch: § 24 Abs. 2 Eigenbetriebsverordnung (Eig-VO)
Finanzielle Auswirkungen:	[X] Nein [ ] Ja (Anlage 1)

Begründung:

Feststellung des Jahresabschlusses für das Wirtschaftsjahr 2017
Der Jahresabschluss 2017 der Lübecker Schwimmbäder wurde im Auftrage des Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein von der BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Kohlmarkt 5-7, 23552 Lübeck geprüft. Es wurde folgender uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt:

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Lübecker Schwimmbäder, Lübeck, für das Wirtschaftsjahr vom 01. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Durch § 13 Abs. 1 Nr. 3 KPG SH wurde der Prüfungsgegenstand erweitert. Die Prüfung erstreckt sich daher auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebs i.S.v. § 53 Abs. 1 Nr. 2 HGrG. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften und die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebes liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter des Betriebs. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht sowie über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebes abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB und § 13 Abs. 1 Nr. 3 KPG SH unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebes Anlass zu Beanstandungen geben. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des

Betriebes sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter des Betriebes sowie der Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Die Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse haben wir darüber hinaus entsprechend den vom IDW festgestellten Grundsätzen zur Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse gemäß § 53 HGrG vorgenommen. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Betriebes. Der Lagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Betriebes und stellt die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebes geben nach unserer Beurteilung keinen Anlass zu wesentlichen Beanstandungen.“

Die Lübecker Schwimmbäder werden als eigenbetriebsähnliche Einrichtung der Hansestadt Lübeck geführt. Zum Betrieb gehören drei Hallenbäder, zwei beheizte Freibäder, eine Sauna, vier Naturbäder und das zum 31.12.2014 stillgelegte Therapie-Zentrum, Am Behnckenhof. Die Bäder werden mit Ausnahme der Naturbäder selbst betrieben.
Weitere Geschäftsinhalte der Lübecker Schwimmbäder stellen die Instandhaltung der Grundstücke, Gebäude und technischen Anlagen sowie die gewerbliche Vermietung von Flächen im Rahmen des Betriebsvermögens dar.

Das Stammkapital beträgt 1.500.000 €. Die Bilanz 2016 weist positives Eigenkapital in Höhe von 2.388.086,08 € auf und erreicht damit eine Eigenkapitalquote in Höhe von 30,25% (Vorjahr 29,31%). Die Eigenkapitalquote ist bedingt durch die gesunkene Bilanzsumme gestiegen.

Steuerliche und wirtschaftliche Verhältnisse:
Die Lübecker Schwimmbäder sind ein Betrieb gewerblicher Art, er wird unter der Steuernummer 22/291/04094 beim Finanzamt Lübeck geführt und ist als gemeinnützig anerkannt. Als Zweck ist die Förderung des Sports und des öffentlichen Gesundheitswesens benannt.

Die Buchhaltung wird durch die Lübecker Firma BTR Sumus über das Buchhaltungsprogramm SIMBA per Geschäftsbesorgungsvertrag erledigt.

Der Jahresabschluss besteht aus Bilanz, Entwicklung des Anlagevermögens, Gewinn- und Verlustrechnung, um ein höchstmögliches Maß an Nachvollziehbarkeit der laufenden Geschäftstätigkeit herzustellen.

Anlagen:

Anlage 1: Bilanz
Anlage 2: Lagebericht
Anlage 3: Bäder-Instandhaltungsplan
Anlage 3: Gewinn- und Verlustrechnung
Anlage 5: Besucherstatistik

Senatorin Kathrin Weiher

Lübecker Schwimmbäder **- Anlage 1 -**

Bilanz zum 31. Dezember 2017
Aktiva

	31.12.2017	31.12.2016
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.076,00 €	6.251,00 €
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke	213.961,05 €	213.961,05 €
2. Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5.137.578,00 €	5.439.248,00 €
3. Technische Anlage und Maschinen	250.730,00 €	308.131,00 €
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	175.667,00 €	210.235,00 €
	5.777.936,05 €	**6.171.575,05 €**
	5.782.012,05 €	**6.177.826,05 €**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe	3.090,22 €	3.113,07 €
2. Waren	15.487,21 €	17.035,37 €
	18.577,43 €	**20.148,44 €**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferung und Leistungen	25.285,63 €	22.579,81 €
2. Forderungen gegen die Hansestadt Lübeck (119.088,16 € + 99.478,97 aus Verlustübernahmen Vorjahre)	218.567,13 €	176.509,38 €
3. Forderungen gegen gesellschaftsnahe Unternehmen	77.398,80 €	12.553,82 €
4. sonstige Vermögensgegenstände	10.515,62 €	50.215,81 €
	331.767,18 €	**261.858,82 €**
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.702.553,05 €	1.627.030,14 €
	2.052.897,66 €	**1.909.037,40 €**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	58.836,84 €	52.809,33 €
	7.893.746,55 €	**8.139.672,78 €**

Lübecker Schwimmbäder

Bilanz zum 31.12.2017

Passiva

	31.12.2017	31.12.2016
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €
II. Rücklagen		
Allgemeine Rücklagen	888.086,08 €	888.086,08 €
III. Bilanzgewinn		
1. Jahresverlust	-3.633.215,99 €	-3.209.613,14 €
2. Erträge aus Verlustübernahme durch die HL	3.633.215,99 €	3.812.000,00 €
3. Einstellung in die Allgemeine Rücklage	0,00 €	-610,636,12 €
4. Forderungen/Verbindlichkeiten (-) / aus Verlustübernahmen und Ergebnisabführung	0,00 €	8.249,26 €
	0,00 €	0,00 €
	2.388.086,08 €	**2.388.086,08 €**
B. Rückstellungen		
1. Pensionsrückstellungen	451.421,00 €	428.422,00 €
2. Steuerrückstellungen	8.789,94 €	603,54 €
3. Sonstige Rückstellungen	447.805,00 €	438.584,00 €
	908.015,94 €	**867.609,54 €**
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.127.135,83 €	4.501.778,42 €
2. Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen	49.331,81 €	149.671,04 €
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Lübeck (22.993,13 € + 178.784,01 €)	201.777,14 €	18.905,54 €
4. Verbindlichkeiten ggü. gesellschaftsnahen Unternehmen	32.714,86 €	56.921,09 €
5. Sonstige Verbindlichkeiten	186.684,89 €	156.701,07 €
	4.597.644,53 €	**4.883.977,16 €**
	7.893.746,55 €	**8.139.672,78 €**

- Anlage 2 –

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

Gliederung:

1. **Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen**
2. **Ertragslage**
3. **Finanzlage**
4. **Vermögenslage**
5. **Nachtragsbericht**
6. **Risikobericht**
7. **Prognosebericht**

1. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

1.1 Allgemeines

1.1 Allgemeines/Einleitung

Bäderbetriebe stehen allgemein, nicht zuletzt wegen einem umfangreichen Sanierungsbedarf, einem überalterten Bestand und dauerhaft hoher Zuschüsse, im Fokus öffentlicher Diskussionen. Diese Faktoren haben bereits zu Schließungen und damit zu einem alarmierenden Mangel an Schwimm- und Wassersportgelegenheiten mit einem deutlich erkennbaren Nord → Süd/Ost → Westgefälle geführt. Die Folge dieser Reduzierung von Aufgaben der Daseinsvorsorge sind bereits deutlich erkennbar: Ein folgenschwerer Anstieg von Nichtschwimmern in Deutschland!

Ergänzend reduziert sich mit dem Wegfall eines Schwimmbades (Freibad oder Hallenbad) das Angebot an Gesundheitssportmöglichkeiten im Wasser aller Altersgruppen und auch die wichtigen, von einem Schwimmbad wahrgenommenen „sozialen Aufgaben“ fallen i.d.R. ersatzlos weg. Oft ist das Schwimmbad aber sowieso schon das letzte Highlight – der Treffpunkt in einer Region.

1.2 Lübecker Schwimmbäder Einleitung

In der Hansestadt Lübeck ist das anders. Hier steigt die Nachfrage zur Nutzung von Wasserflächen bei Schulen und Vereinen weiterhin. Ferner besteht zunehmend mehr Interesse externer Kursanbieter und externer Gruppen sich bei den LSB einzumieten. Damit spitzt sich der ohnehin bestehende Interessenkonflikt zwischen Schulschwimmern – Vereinssportlern und Einzelnutzern aus der Öffentlichkeit weiter zu. Für die LSB ist eine homogene Verteilung, möglichst kooperative Nutzung dieser drei Gruppen, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen existentiell.

Des Weiteren steht der Betreiber unter einem wirtschaftlichen Druck, ausgewogene Konzepte mit vertretbaren Aufwendungen für die Bevölkerung anbieten zu können, um so eine erforderliche Kostendeckung zu erwirtschaften. Auch ein öffentlicher Betreiber steht im Wettbewerb der Badbetreiber und in Konkurrenz zu anderen Freizeitangeboten. Parallel dazu legen Gremien oft stark subventionierte Eintrittspreise und niedrige Mietkonditionen für Schulen & Vereine fest, so dass, das „ein freies Agieren am Freizeitmarkt nahezu unmöglich erscheint“.

Die Lübecker Schwimmbäder (LSB) gehören zur Hansestadt Lübeck. Betrieben werden durch die LSB ganzjährig, das Sportbad St. Lorenz, das Zentralbad Lübeck und das Schwimmbad Kücknitz. Zum Sportbad St. Lorenz gehört außerdem eine Saunaanlage. Die beheizten Freibäder in Moisling und Schlutup befinden sich im saisonalen Betrieb für ca. 4 Monate. Außerdem sind die LSB für das seit 01. 01. 2015 stillgelegte, nicht mehr betriebene, aber bis 2027 fest angemietete Therapiezentrum Lübeck, Am Behnckenhof, verantwortlich.

Zum Anlagevermögen gehören außerdem die Naturbäder Falkenwiese, Marli, Eichholz Kleiner See und Krähenteich. Die Naturbäder werden durch Vereine betrieben, unterstützt, durch die unentgeltliche Gestellung von 6 Fachkräften (in Ganzjahresbeschäftigung) der Lübecker Schwimmbäder, für jeweils bis zu 6 Monate jährlich.

Die Lübecker Schwimmbäder werden von den regionalen Schulen, Sportvereinen int./ext. und der Öffentlichkeit genutzt. Sie stellen, als gemeinnützig tätige Einrichtung der Hansestadt Lübeck, die erforderlichen Wasserflächen, Räumlichkeiten, Fachpersonal, im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge, zur Verfügung. Die Wasseraufbereitung und Wasseraufsicht erfolgt nach den anerkannten DIN Vorschriften. Außerdem bieten sie Schwimmunterricht für Kinder/Erwachsene an, stellen Kurs-/Gesundheitssportangebote zur Verfügung und fördern den Wassersport für Menschen aller Altersgruppen.

1.3 Aufgaben, Chancen

Die wesentlichen Aufgaben öffentlicher Schwimmbadbetreiber sind:

- Menschen die sog. „Badekultur und die Schwimmkultur vermitteln.“
- Die Ausübung der „gesunden Sportart Schwimmen“ einer großen Bevölkerungszahl, regel-mäßig ermöglichen. Schwimmsport soll für Jeden, unabhängig von den Kosten der Betreiber, bezahlbar sein und bleiben.
- Prävention: Mit Hinblick auf die demografische Bevölkerungsentwicklung besonders älteren Menschen, durch spezielle Kursangebote die Bewegungsfähigkeit möglichst lange erhalten und damit einer ggf. erforderlich werdenden Pflegebedürftigkeit vorzubeugen.
- Eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung oder Bewegungsmöglichkeit jungen Menschen anbieten. Sport gegen Übergewicht und Gleichgewichts- oder Koordinationsprobleme.
- Einen Beitrag zur sozialen und kulturellen Integration von Einwohnern mit Migrations-hintergrund und/oder sozialen/wirtschaftlich benachteiligten Menschen leisten.
- Als Wettkampf- und Begegnungsstätte für Wassersportler fungieren.
- Zusammenarbeit und Kooperation mit Schulen, Vereinen, gewerblichen bzw. touristischen Leistungsträgern der Region.

1.4 Wesentliche Vorgänge des Geschäftsjahres

- 04/2017 Wiedereinführung der Schwerbehindertentarifreglung bei 50% Schwerbehinderungsgrad auf den Schwimmbadeintritt und auf die Saunanutzung. Mehraufwand der LSB. 2017 ca. 15.000,00 € bei deutlich steigender Tendenz, auf Grund der demographischen Entwicklung in den kommenden Jahren.

- 02/2017 Angleichung der Bahnmiete für Lübecker Schulen und Lübecker Vereine, einhergehend mit einer Erhöhung der Einnahmen um ca. 138.000,00 €/Jahr. Bahnmiete je Bad:

  Sportbad: von 80,00 € auf 150,00 €/Stunde
  Zentralbad: von 80,00 € auf 125,00€/Stunde
  HB Kücknitz: von 80,00 € auf 100,00 €/Stunde

- Zur Ablaufoptimierung und Verbeugung eines Organisationsverschuldens wird, im Zeitraum 09/2017 → 04/2018 ein Betriebshandbuch, unter Federführung der LSB. Betriebsleiter und dem Bundesverband BOEB eingeführt.

- Im November wurde, auf Beschluss des Schul-/Sportausschusses das Beteiligungsverfahren zur Neukonzeptionierung des Sportbads St. Lorenz begonnen. Zeitplan: 11/2017 → 05/2018 Ablauf: Befragung (Schulen, Vereine, Gäste, Nichtgäste), Expertenbefragung, Mysterycheck, Mitarbeiterbefragung, Workshops (Politik, Schulen, Vereine, Gäste, Nichtgäste), Zusammenfassung – Vorbereitung Entscheidung.

- Im Zentralbad sind umfangreiche Betonarbeiten und Verpressungsmaßnahmen zur Erhaltung der 59 Jahre alten Gebäudesubstanz erforderlich gewesen und durchgeführt worden. Kosten: 101.600 €

2. Ertragslage

Das Gesamtergebnis der Besucherzahlen der LSB. hat sich geringfügig um 1,6% verschlechtert. Diese Tatsache ist in erster Linie dem extrem schlechten und vor allem unsicheren Wetter und damit einem weiteren Besucherrückgang in den Freibädern geschuldet. Alleine hier fehlten rd. 9.000 Besucher. Die Besucherzahlen der Saunaanlage haben sich leicht, auf sehr niedrigem Niveau, verbessert/gesteigert. Die Saunen sind im Ganzjahresbetrieb, ohne größere Pannen, gelaufen. Diese Verlässlichkeit ist wichtig um den Saunabesucher zu akquirieren und im Bad zu halten.

Die Besucherzahlen betrugen in 2010: 435.133

2011: 436.847

2012: 442.968

2013: 437.106

2014: 437.404

2015: 375.422 (o.d. Besucher vom Therapie-Zentrum)

2016: 414.543

2017: 407.903

Die Lübecker Schwimmbäder als Eigenbetrieb der Hansestadt sind ein dauerhaft defizitärer Betrieb. Der Kostendeckungsgrad durch Einnahmen von den Nutzern und durch sonstige Erträge beträgt rd. 36 %. Der wirtschaftliche Erfolg der Lübecker Schwimmbäder hängt im Wesentlichen von der Attraktivität und der Akzeptanz der Badbesucher sowie im Bereich der Freibäder besonders von der jeweiligen Wetterlage ab. Daneben hat die Höhe der Kosten im laufenden Betrieb (Energiekosten, Personalkosten, Finanzdienstleistungskosten) der Bäder wesentlichen Einfluss auf die Ertragslage des Eigenbetriebs. Der Wirtschaftsplan 2015 sah einen Zuschussbedarf in Höhe von 3.940.000 € vor. Der Wirtschaftsplan 2017 sah einen Zuschussbedarf in Höhe von 3.812.000 € vor. Das Wirtschaftsjahr 2017 wird mit einem Zuschussbedarf von 3.633.215,99 € abgeschlossen.

Kennzahlen Ertragslage:

Jahre:	**2017**	**2016**	**2015**
Kostendeckungsgrad:	28,9%	37,6%	23,85%
Personalaufwendungen:	51,1%	66,7%	56,55%
Jahresverlust:	-3.633.215,99 €	-3.209.613 €	-3.937.722 €

3. Finanzlage

Ziel unseres Finanzmanagements ist es nicht nur unseren Zahlungsverpflichtungen jederzeit nachkommen zu können sondern auch nachhaltig und zukunftsorientiert zu wirtschaften (planen/agieren). Im Berichtsjahr war der Betrieb jederzeit zahlungsfähig.

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente, wie Leasing, wurden nicht genutzt. Es wurden keine weiteren Fremdmittel aufgenommen. Die Tilgung der Fremdmittel verlief planmäßig.

4. Vermögenslage

Die Bilanz der Lübecker Schwimmbäder ist branchentypisch geprägt durch eine überdurchschnittlich, hohe Anlagenquote, einen hohen Fremdfinanzierungsanteil auf Grund der langen Nutzungszeiten und dem hohen Erhaltungsaufwand mit zunehmender Nutzungsdauer.

Der ausgewiesene planmäßige Anspruch auf Verlustzuweisung durch die Hansestadt Lübeck mit 3.812.000 € gleicht das Jahresergebnis aus.

Kennzahlen Vermögenslage:	**2017**	**2016**	**2015**
Anlagendeckungsgrad	41,30%	*38,65%	20,80%
Eigenkapitalquote	30,25%	29,30%	18,10%
Fremdkapitalquote	69,75%	70,70%	72,80%

*Einmaleffekt Grundstücksverkauf Travemünde

Das Eigenkapital des Betriebes entwickelte sich wie folgt:

	01.01.2017 T €	Zuführung Rücklage T €	31.12.2017 T €
Stammkapital	1.500	-	1.500
Rücklagen	888	0	888
Eigenkapital gesamt	**2.388**	**0**	**2.388**

Durch erfolgreich umgesetzte Energiesparmaßnahmen und Mehreinnahmen aus dem Schulschwimmen konnten wir den Jahresverlust aus dem laufenden Betrieb deutlich vermindern. Wir können zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lageberichtes feststellen, dass sich unsere wirtschaftliche Gesamtsituation, (Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich um eine dauerdefizitäre Einrichtung handelt, erneut deutlich verbessert hat.

5. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Geschäftsjahresende mit Auswirkung auf den Jahresabschluss und Lagebericht sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Betriebes haben sich nicht ergeben.

6. Risikobericht

Mit dem Risikomanagement dokumentieren wir jederzeit erkennbare Gefahren und Risiken für unser Unternehmen bzw. in unserem Unternehmensumfeld. Darüber hinaus fördern wir das Chancen- und Risikobewusstsein unserer Beschäftigten.

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs- und Steuerungsprozesses. Budgetierung, Reporting und Controlling bilden bei uns eine Einheit. Nachfolgend werden Risiken beschrieben, die nachteilige Auswirkungen auf unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben können.

Unser Betrieb unterliegt grundsätzlich den allgemeinen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Chancen oder Risiken die unsere Region für die Freizeitbranche bietet. Hier sind insbesondere die Bereiche Aufsicht, Hygiene, Wasserqualität, Arbeitssicherheit, Umweltschutz, demographische Entwicklung mit all ihren Facetten zu nennen.

Die Lübecker Schwimmbäder (Indoorangebote) werden zu durchschnittlich 50% mit Schul-/Vereinsschwimmern belegt. Es ist immens wichtig zukünftig für eine ausgewogene Nutzergruppe, bestehend aus Schülern/Vereinsmittgliedern **und** der Öffentlichkeit (altersunabhängig) zu sorgen, um möglichst viele Menschen anzusprechen und damit, bei Nutzerveränderungen, unabhängiger zu werden/zu bleiben. Als besonderes Risiko ist der Sanierungsstau, in allen Badebetrieben (Gebäude & Technikbereich) verbunden mit einer möglichen Betriebsausfallzeit und dem damit zusammenhängenden Komplettausfall aller Einnahmen anzusehen. Der 2016 erstellte Bäderinstandhaltungsplan soll uns helfen vorsorglich, Bewusstseins stärkend und planbar mit dem Thema „Sanierungsstau“ umzugehen – handlungsfähig zu bleiben. Ferner ist zunehmend mehr der Fachkräftemangel, in einem von Menschen abhängigen Dienstleistungsbetrieb, als bedeutendes Risiko anzusehen. Gegensteuernd bilden wir selbst Fachkräfte aus und sorgen für attraktivitätssteigernde Maßnahmen bei unseren Mitarbeitern. Das Ziel muss eine gut „durchmischte Altersstruktur“ in allen Tätigkeitsbereichen (Aufsicht, Kasse, Reinigung, Technik, Sauna, Ausbildung, Verwaltung)eines Schwimmbadbetriebes sein.

Der der Bäderbetrieb ist abhängig vom nicht beeinflussbaren Wetter (im Besonderen, aber eben auch nicht nur bei den Freibädern) und auch von den sog. „gesellschaftlichen Strömungen“: Was beispielsweise die Freizeitgestaltung oder auch den Trend „ins Schwimmbad zu gehen“ angeht! Wir sind abhängig von der zeitgemäßen oder auch aktuellen Attraktivität unserer Betriebs-teile. Gegensteuernd sorgen wir für die Fortbildung unser Mitarbeiter und dafür mit Kursangeboten „trendy“ für unsere Kunden zu sein bzw. neue Kundengruppen zu erschließen. Im Erfolg dieser Maßnahmen und auch in der Realisation innovativer, neuer Angebote stecken Chancen und Risiken gleichermaßen. Außerdem bewegen wir uns mit den Flussfreibädern, nahe gelegenen Freizeitbäder- und Thermenbetrieben wie letztendlich auch mit der Ostsee im permanenten Wettbewerb um Badegäste.

Zum Anlagevermögen der Lübecker Schwimmbäder gehört u.a. auch das Flussfreibad Marli. Die Uferkante zur Wakenitz ist mit einem Holz-Bohlwerk befestigt. Dieses Bohlwerk ist sanierungsbedürftig. Es kann voraussichtlich seinen Zweck noch bis zu fünf Jahre erfüllen. Die Komplettsanierung beträgt nach Auskunft der „Lübeck Port Authority“ (LPA) rd. 900 € pro laufenden Meter. Mit Kosten für die Einrichtung der Baustelle, Öffnung der Stege, um in den Bereich der Nichtschwimmerbecken mit den schwimmenden Arbeitsplattformen an das

Bohlwerk zu kommen, und der Sanierungsmaßnahme selbst muss mit Gesamtkosten in Höhe von 190.000 Euro gerechnet werden.

7. Prognosebericht

Als zusätzliche Belastung für den Haushalt 2017 → 2019 kommen im Bereich der Personalkosten die tariflichen Erhöhungen von durchschnittlich 2,4% pro Jahr hinzu. Insgesamt müssen in diesem Bereich weitere ca. 80.000 € im Haushalt der Schwimmbäder verkraftet werden.

Betriebswirtschaftlich negativ bemerkbar machen sich die vermehrte Nutzung der Lübeck Card mit den damit verbundenen Mindereinnahmen, ohne jegliche Refinanzierungsmöglichkeit, durch die LSB. Das führt letztendlich indirekt zu einer Reduzierung des Stadtzuschusses ohne Kompensation. Diese Karte wurde für sozial benachteiligte Menschen eingerichtet. Wir erwarten, mit einer allgemein prognostisierten Zunahme der Altersarmut verbunden, einen weiteren Anstieg der Nutzerzahlen. Erkennbar ist auch, dass deutlich mehr schwerbehinderte Menschen vom mit 50% sehr niedrig angesetzten Behinderungsgrad in der Sauna und im Schwimmbad partizipieren. 2017 wurden so 15.000 € nicht kompensiert - durch die LSB. getragen.

Die in den vergangenen Jahren geleisteten innerbetrieblichen Konsolidierungsmaßnahmen haben dazu geführt, dass alle Einsparvorgaben der Hansestadt Lübeck erfüllt wurden, zu Lasten eines deutlichen Substanzverlustes im eigenen Anlagevermögen. Wir arbeiten seit 2 Jahren mit dem festgesetzten Zuschuss von 3.812.000 Euro. Zukünftige Kostensteigerungen oder Sanierungs- und Investitionsverpflichtungen führen jetzt allerdings automatisch dazu, dass der jährliche Zuschuss der Stadt erhöht werden muss. Auf den Sanierungsstau, ins besondere im Sportbad St. Lorenz und die Sanierungserfordernisse in den anderen Bädern wird hiermit ausdrücklich erneut hingewiesen. Um mittelfristig den notwendigen finanziellen Rahmen für die zukünftigen Aufgaben (Erhaltung, Sanierung, Neukonzeption, Attraktivierung) der LSB. zu schaffen wird eine Zuschusserhöhung der Hansestadt spätestens mit Beginn der Komplettsanierung St. Lorenz erforderlich sein.

7.1 Planung Badebetriebe im Einzelnen

Folgende Maßnahmen, nach Betriebsteilen unterteilt, stehen für 2018 an. Die weitere Erfassung kann dem anhängenden Bäderinstandhaltungsplan entnommen werden.

- Sportbad St. Lorenz
  Überprüfung ggfls. Neukonzeption des Sportbades nebst Komplettsanierung der Technik im Beteiligungsverfahren. Erarbeitung einer Entscheidungsvorlage für die Gremien. Die Kostenschätzung der Sanierungsmaßnahmen belaufen sich gemäß Kostenberechnung von 2014 auf über 7.000.000 € aktuelle Schätzung ohne Attraktivierung 10.000.000 €. Diese immer zwingender werdende Sanierung im 44 Jahre alten Bad ist ohne zusätzliche, finanzielle „Unterstützung“ (Fördermittel, Kreditfinanzierung, Stiftung) nicht zu bewältigen. Bisher sind alle Sanierungen mit Darlehen durchgeführt worden, die die Lübecker Schwimmbäder bedienen. Diese Lösung ist durch den hohen Verschuldungsgrad des Betriebes nicht möglich.
- Sportbad St. Lorenz Kompletter Neuaufbau der Sandfilter
- Zentralbad Schmiedestraße
- Hallenbad Kücknitz Elektro-/Steuerungstechnik
- Freibad Moisling Kinderspielplatz als Projekt „Toller-Ort-Moisling“
- Freibad Schlutup Attraktivierung m.d. Sparkassenstiftung & dem Gem. Verein
  Freibad Schlutup Erneuerung Warmwasseraufbereitung, Umkleide-/Sanitärtrakt

- Anlage 3 -

Bäder-Instandhaltungsplan: Zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes **Stand: 10.04.2018**

Lfd.	Beschreibung der Maßnahme:	Priorität:	Schwimmbad:	Kosten:	*Begründung:*	Ziel / Ergebnis:
1	Einbau einer Abwasseranlage	2	Freibad Schlutup	200.000,00 €	*Vorgaben Entsorgungsbetriebe*	Ordnungsgemäßer Betrieb
2	Erneuerung der Warmwasserversorgung der Duschen (incl. der Sanierung der Dusch- und WC-räume)	in Aus - führung	Freibad Schlutup	300.000,00 €	*Warmwasserspeicher kurz vor dem Ausfall.*	Anlage erspricht nicht den gesetzlichen Richtlinien. Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes.
3	Einbau einer Abwasseranlage	3	Sportbad St. Lorenz	300.000,00 €	*Vorgaben Entsorgungsbetriebe*	Einsparung von Abwassergebühren (40T€ p.a.)
4	Erneuerung der Rohrleitungen für die Wasserversorgung des Sportbeckens	1	Sportbad St. Lorenz	40.000,00 €	*Rohrleitungen zeigen starke Materialermüdungen*	Notwendige Vorarbeiten für die Kernsanierung
5	Leistungsphasen 3 - 6 nach HOAI beauftragen	2	Sportbad St. Lorenz		*Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe*	Notwendige Vorarbeiten für die Kernsanierung
6	Betriebskonzeptplanung und Betriebskostenermittlung.	2	Sportbad St. Lorenz		*Planung der Betriebskosten und Optimierung der Erlöse.*	Notwendige Vorarbeiten für die Kernsanierung
7	Erneuerung der Solaranlage	entfällt	Freibad Schlutup	0,00 €	*Nach 20 jahren Betriebszeit sind die Absorber zum Teil defekt.*	Senkung der Betriebskosten.
8	Filter 1 - 3 neue Innenbeschichtung und Füllung	1	Sportbad St. Lorenz	100.000,00 €	*Ohne eine intakte Beschichtung und Füllung werden Die Vorschriften für den Bäderbetrieb nicht erfüllt.*	Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes. Vorbereitende Arbeiten für die Kernsanierung.
9	Mehrzweckbecken Wärmetauscher erneuern.	2	Sportbad St. Lorenz	40.000,00 €	*Die alten Rohrbündeltauscher sind Leistungsreduziert und sind abgängig.*	Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes. Vorbereitende Arbeiten für die Kernsanierung.
10	Sanierung des Schwimmbecken	3	Zentralbad Lübeck	950.000,00 €	*Nach einer Betriebszeit von 60 Jahren treten Schäden an den Fliesen auf.*	Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes. Schutzmaßnahme des Betonkörpers.

277 von 380 in Zusammenstellung

Lfd.	Beschreibung der Maßnahme:	Priorität:	Schwimmbad:	Kosten:	*Begründung:*	Ziel / Ergebnis:
11	MSR-Technik	2	Schwimmbad Kücknitz	200.000,00 €	*Erneuerung der Steuerungstechnik für die Wasseraufbereitung und der Gebäudeleittechnik.*	Keine mittelfristige Ersatzteilversorgung. Fehlende Steuerungsmöglichkeiten für den Energieverbrauch.
12	Kassenautomaten für die Freibäder	2	Freibad Schlutup, Freibad Moisling	100.000,00 €	*Einsparung von Personalkosten*	Maßnahme um die steigenden Personalkosten zubegrenzen.
13	Austausch einer Heizungspumpe	2	Sportbad St. Lorenz	15.000,00 €	*Ersatz für abgängige Pumpe.*	Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes. Vorbereitende Arbeiten für die Kernsanierung.
14	Umstellen der Aussenbeleuchtung auf LED-Licht	3	Sportbad St. Lorenz	15.000,00 €	*Beleuchtung defekt. Keine Ersatzteile.*	Vorbereitende Arbeiten für die Kernsanierung.
15	Erneuerung der Heizungsanlage	in Aus - führung	Freibad Schlutup	60.000,00 €	*Ausfall der Therme für die Warmwasserbereitung und Umsteuerung auf den fast 30 jahre alten Gasbrenner für die Beckenwassererwärmung.*	Energieeinsparrung durch neue Gasbrennwerttechnik
16	Erneuerung Bollwerk	3	Naturbad Marli	190.000,00 €	*Marode durch Zeitablauf*	Sicherung der Uferbefestigung
17	Betonsanierung Beckenumgang	in Vor - bereitung	Sportbad St. Lorenz	200.000,00 €	*Grundwasser dringt in den Beckenumgang ein*	Bestandsaufnahme u. Sanier-ungskonzept wird gerade durch Sachverständigen erstellt.
18	Umstellung der Aussenbeleuchtung auf LED	erledigt	Schwimmbad Kücknitz	0,00 €	*Beleuchtung stammt noch aus dem AQUA TOP Travemünde.*	Einsparung von Energie- und Wartungskosten.
	Priorität 1 : nicht mehr aufschiebbar					*700.000,00 €*
	Priorität 2 : Ausführung 2018 / 2019					*555.000,00 €*
	Priorität 3 : Ausführung ab 2020					*1.455.000,00 €*
	Ohne Priorität:					
	Summe:					***2.710.000,00 €***

- Anlage 4 -

Lübecker Schwimmbäder
Gewinn- und Verlustrechnung
Für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

		2017	2016
1.	Umsatzerlöse	1.390.773,54 €	1.145.554,33 €
2.	Sonstige Erlöse	17.343,74 €	672.067,45 €
	Zwischensumme:	**1.408.117,28 €**	**1.817.621,78 €**
3.	Materialaufwand:		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe	-806.237,69 €	-56.244,46 €
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-451.143,95 €	-1.252.360,37 €
	Zwischensumme:	**-1.257.381,64 €**	**-1.308.604,83 €**
4.	Personalaufwand		
	a) Löhne und Gehälter	-2.138.517,97 €	-2.107.325,78 €
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgungen und Unterstützung (davon für Altersversorgung € 218.844,90; Vorjahr € 191.508,06)	-617.891,09 €	-618.097,72 €
	Zwischensumme:	**-2.756.409,06 €**	**-2.725.423,50 €**
5.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-450.901,62 €	-444.381,74 €
6.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	-409.023,66 €	-349.728,30 €
7.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	26,12 €	20,21 €
8.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon an die Hansestadt Lübeck € 0,00; Vorjahr € 0,00)	-158.436,96 €	-180.633,03 €
9.	**Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit**	**-3.624.009,54 €**	**-3.191.129,41 €**
10.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-8.186,40 €	-603,54 €
11.	sonstige Steuern	-1.020,05 €	-17.880,19 €
12.	Fehlbetrag vor Verlustübernahme	**-3.633.215,99 €**	**-3.209.613,14 €**
13.	Erträge aus Verlustübernahme HL	3.633.215,19 €	3.812.000,00 €
14.	Einstellung in die Gewinnrücklagen	0,00 €	610.636,12 €
15.	Forderung/Verbindlichkeiten (-) aus Verlustübernahme und Ergebnisabführung	0,00 €	8.249,26 €
14.	**Jahresüberschuss**	**0,00 €**	**0,00 €**

Vergleich Wirtschaftsplan mit Gewinn und Verlustrechnung 2017	IST-Zahlen gerundet T €	Planansatz T €	Abweichung T €
Umsatzerlöse	1.391	1.575	-184
Sonstige Erlöse	17	20	-3
Zwischensumme:	**1.408**	**1.595**	**-187**
Materialaufwand:	-1.257	-1.788	531
Personalaufwand	-2.756	-2.930	174
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-451	-540	89
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-409	-390	-19
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-158	-140	-18
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-8	0	-8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**-3.632**	**-4.193**	**561**
Außerordentlicher Aufwand	0	0	0
Sonstige Steuern	-1	-11	10
Jahresverlust	**-3.633**	**-4.204**	**571**

- Anlage 5 -

Lübecker Schwimmbäder: Besucherzahlen aller Einrichtungen - Januar - Dezember 2017

	Zentralbad	Sportbad St. Lorenz	Schwimmbad Kücknitz	Sauna St. Lorenz	TZL	Schlutup	Moisling	Gesamt
Januar	11.262	17.725	3.389	453				32.829
Februar	10.604	16.969	5.867	375				33.815
März	13.495	22.424	6.883	384				43.186
April	8.810	13.881	4.522	367				27.580
Mai	10.964	18.219	5.918	260		4.137	3.743	43.241
Juni	9.623	15.890	5.949	207		4.366	3.939	39.974
Juli	9.589	11.521	5.972	177		5.712	3.161	36.132
August	3.334	5.198	4.292	119		7.491	7.143	27.577
September	9.250	14.944	5.469	257		901	940	31.761
Oktober	8.935	15.347	4.170	317				28.769
November	12.946	18.935	5.953	384				38.218
Dezember	8.051	13.714	2.680	376				24.821
Summe:	**116.863**	**184.767**	**61.064**	**3.676**	**0**	**22.607**	**18.926**	**407.903**

281 von 380 in Zusammenstellung

Besucherzahlen - Zentralbad Lübeck 2017

	Öffentlichkeit											Schüler (inkl. Schulveranstaltungen)	Vereine				GESAMT:
	Erw.	Kinder	Familien-tag	Ermäß-igte	Lübeck-Card Erw.	Lübeck Card Kind	Schwer-behinderte	Frei-u. Ehren-karten	Zusch.	Duschen	Sonstige:*		Vereine	Sport-förderung	Veran-staltungen	DLRG DLRG	
Januar	3.157	1.229	240	1.043	261	105	8	4	87	21	96	3.039	361	268	0	1.343	11.262
Februar	2.632	1.162	249	800	127	256	9	7	95	20	122	3.227	304	346	54	1.194	10.604
März	3.273	1.592	406	957	359	173	9	8	225	23	97	4.085	470	456	0	1.362	13.495
April	2.202	1.347	269	805	276	172	112	6	156	24	101	1.807	349	185	0	999	8.810
Mai	2.353	1.321	201	837	329	158	154	8	71	19	172	3.138	294	261	53	1.595	10.964
Juni	1.881	1.216	205	676	262	132	171	7	28	27	126	2.851	479	450	0	1.112	9.623
Juli	2.575	1.752	361	782	327	200	166	3	101	24	103	1.713	356	271	0	855	9.589
August	1.357	887	141	381	174	98	60	3	50	9	52	0	122	0	0	0	3.334
September	1.857	956	173	560	174	132	159	5	45	19	100	3.076	418	354	0	1.222	9.250
Oktober	2.432	1.753	223	933	246	232	174	7	137	28	92	1.519	375	179	0	605	8.935
November	2.799	1.420	331	977	270	212	246	7	159	24	137	4.160	566	415	0	1.223	12.946
Dezember	2.122	1.026	140	765	227	167	153	5	80	24	75	2.083	167	159	0	858	8.051
Qu.Summe	28.640	15.661	2.939	9.516	3.032	2.037	1.421	70	1.234	262	1.273		4.261	3.344	107	12.368	
	66.085											**30.698**	**20.080**				**116.863**
ø pro Monat	2.387	1.305	245	793	253	170	118	6	103	22	106	2.558	355	279	9	1.031	9.739

282 von 380 in Zusammenstellung

Besucherzahlen - Sportbad St. Lorenz 2017

	Öffentlichkeit											Schüler (inkl. Schulveranstaltungen)	Vereine				GESAMT:
	Erw.	Kinder	Familien-tag	Ermäß-igte	Lübeck-Card Erw.	Lübeck Card Kind	Schwer-behin-derte	Frei-u. Ehren-karten	Zusch.	Duschen	Sonstige:		Vereine	Sportför-derung	Veranstal-tungen	Leistungs-schw.	
Januar	4.654	1.241	404	741	154	49	1	0	45	10	118	4.607	1.165	3.887	500	149	17.725
Februar	4.289	818	351	662	161	77	0	1	36	9	109	5.166	1.203	3.851	125	111	16.969
März	3.822	988	118	594	181	51	0	1	50	8	75	7.242	1.309	4.553	3.310	122	22.424
April	4.025	1.267	421	698	223	114	209	2	45	7	89	2.868	811	2.869	63	170	13.881
Mai	3.647	808	198	690	230	75	221	0	37	17	73	5.775	1.190	3.974	1.179	105	18.219
Juni	3.557	803	293	664	191	79	255	0	55	22	91	4.495	1.173	3.442	670	100	15.890
Juli	2.769	741	433	575	152	79	195	0	45	16	55	3.070	714	2.627	0	50	11.521
August	2.577	972	172	508	183	156	239	0	19	6	38	0	211	0	0	117	5.198
September	3.863	762	465	544	180	100	306	0	56	17	193	4.166	836	3.247	50	159	14.944
Oktober	4.432	1.894	374	676	239	133	363	1	51	12	113	2.474	692	3.765	0	128	15.347
November	4.265	1.042	392	558	233	92	414	2	41	13	93	6.055	1.149	4.196	263	127	18.935
Dezember	3.691	738	310	537	162	77	289	4	42	0	69	3.504	547	3.255	420	69	13.714
Qu.Summe	45.591	12.074	3.931	7.447	2.289	1.082	2.492	11	522	137	1.116		11.000	39.666	6.580	1.407	
	76.692											**49.422**	**58.653**				**184.767**
ø pro Monat	3.799	1.006	328	621	191	90	208	1	44	11	93	4.119	917	3.306	548	117	15.397

283 von 380 in Zusammenstellung

Besucherzahlen - Schwimmbad Kücknitz 2017

	Öffentlichkeit													Schüler (inkl. Schulveran-staltungen)	Vereine				
	Erw.	Kind.	Familien-tag	Babyschwimmen		Er-mäßigte	Lübeck-Card Erw.	Lübeck Card Kind	Schwer-behin-derte	Frei-u. Ehren-karten	Zusch.	Duschen	Sonstige (Feuerwehr +Hansefit)		Vereine	Sportför-derung	Veranstal-tungen	DLRG	GESAMT:
				Babys	Erw.														
Januar	632	396	116	37	37	31	13	1	0	1	70	2	10	1.196	188	311	0	348	3.389
Februar	1.189	711	191	64	64	63	32	13	0	6	216	2	31	2.009	243	453	0	580	5.867
März	1.322	770	232	117	117	52	28	25	0	4	197	5	22	2.452	307	479	16	738	6.883
April	1.025	801	162	57	57	61	20	39	91	3	205	9	15	1.044	200	323	13	397	4.522
Mai	978	733	127	69	69	59	18	19	105	4	185	15	14	2.211	283	531	0	498	5.918
Juni	1.001	742	152	140	140	57	33	22	94	3	151	17	16	1.943	255	509	0	674	5.949
Juli	1.068	988	208	96	96	43	24	43	129	6	260	9	23	1.412	244	393	503	427	5.972
August	1.376	1.616	112	89	89	73	81	129	140	10	487	15	42	0	33	0	0	0	4.292
September	934	661	133	67	67	45	46	41	124	1	147	6	33	1.728	304	556	0	576	5.469
Oktober	945	661	98	62	62	53	34	58	136	3	152	6	22	849	290	349	0	390	4.170
November	1.110	577	159	21	21	39	26	14	102	0	125	8	25	2.240	358	493	0	635	5.953
Dezember	516	171	97	17	17	18	25	20	67	0	45	1	8	1.081	105	237	0	255	2.680
Qu. Summe	12.096	8.827	1.787	836	836	594	380	424	988	41	2.240	95	261		2.810	4.634	532	5.518	
	29.405													**18.165**	**13.494**				**61.064**
ø pro Monat	1.008 / 1.078	736 / 805	149	70	70	50	32	35	82	3	187	8	22	1.514	234	386	44	460	5.089

284 von 380 in Zusammenstellung

Besucherzahlen - Sauna St. Lorenz 2017

	Erwachsene	Ermäßigte	Bonus-Karte Erwachsene	Lübeck - Card Erw.	Lübeck - Card Kind	Schwer-behinderte	Kinder	Frei- u. Ehren-karten	Gesamt
Januar	420	14	0	13	0	2	1	3	453
Februar	351	5	0	15	0	0	1	3	375
März	364	6	0	8	0	3	0	3	384
April	324	7	0	11	0	21	3	1	367
Mai	232	0	0	6	0	18	0	4	260
Juni	180	2	0	4	0	19	0	2	207
Juli	146	4	0	2	0	22	0	3	177
August	93	3	0	2	0	19	2	0	119
September	208	2	0	9	0	32	0	6	257
Oktober	267	7	0	8	0	32	2	1	317
November	328	5	0	13	0	35	1	2	384
Dezember	317	12	0	10	0	35	0	2	376
Qu.Summe	3.230	67	0	101	0	238	10	30	3.676
ø pro Monat	269	7	0	10	0	24	1	3	368

285 von 380 in Zusammenstellung

Besucherzahlen - Freibäder 2017

Freibad SCHLUTUP	Erw.	Kinder	Ermäßigte	HL-Card Erwachsene Erw.	HL-Card Kinder Kinder	Schwer-behinderte	Frei-u. Ehren-karten	Schüler	Vereine	Veran-staltungen tungen	* Sonstige	Gesamt: GESAMT:
Mai	1.320	2.213	93	113	124	83	131	0	0	0	60	4.137
Juni	1.606	2.293	63	130	106	121	5	0	0	0	42	4.366
Juli	1.272	1.945	49	117	89	137	1	750	0	1.300	52	5.712
August	2.692	3.902	89	223	198	308	0	0	0	0	79	7.491
September	386	364	44	40	18	26	0	0	11	0	12	901
Qu.Summe:	**7.276**	**10.717**	**338**	**623**	**535**	**675**	**137**	**750**	**11**	**1.300**	**245**	**22.607**

Freibad Moisling	Erw.	Kinder	Ermäßigte	HL-Card Erwachsene Erw.	HL-Card Kinder Kinder	Schwerbe-hinderte	Frei-u. Ehren-karten	Schüler	Vereine	Veran-staltungen tungen	* Sonstige	Gesamt: GESAMT:
Mai	1.153	1.940	116	57	107	79	142	111	0	0	38	3.743
Juni	1.310	1.889	219	55	94	144	2	170	0	0	56	3.939
Juli	995	1.592	115	75	97	119	0	114	3	0	51	3.161
August	2.614	3.408	245	196	255	270	4	0	27	35	89	7.143
September	476	357	11	34	11	36	0	0	0	0	15	940
Qu.Summe:	**6.548**	**9.186**	**706**	**417**	**564**	**648**	**148**	**395**	**30**	**35**	**249**	**18.926**

286 von 380 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06319
öffentlich

Lübeck, 17.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.491 - Archäologie und Denkmalpflege

Bearbeitung: Friedhelm Anderl (E-Mail: friedhelm.anderl@luebeck.de Telefon: 122-7152)

Annahme einer Zuwendung der Possehl-Stiftung in Höhe von 98.760,00 Euro zur Unterstützung des Projektes "Lübecks Archäoparasiten als Transmitter zur Erforschung des mittelalterlichen Individuums".

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Zuwendung der Possehl-Stiftung in Höhe von 98.760,00 Euro zur Unterstützung des Projektes „Lübecks Archäoparasiten als Transmitter zur Erforschung des mittelalterlichen Individuums“ wird angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis:	Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[X]	Nein
Begründung:		Es handelt sich lediglich um eine Spendenannahme

Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[ ]	freiwillig
	[X]	vorgeschrieben durch: §76 Abs. 4 GO

Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Nein
	[X]	Ja - Einnahmen entsprechen angegebener Spendenhöhe

Begründung:
Durch Annahme einer Zuwendung der Possehl-Stiftung in Höhe von 98.760,00 Euro zur Unterstützung des Projektes „Lübecks Archäoparasiten als Transmitter zur Erforschung des mittelalterlichen Individuums“ wird es möglich sein, die gezielt entnommenen DNS-Proben

der Kloaken der Gründungsviertelgrabung an der Universität Oxford nach einem dort in Kooperation mit der Lübecker Archäologie entwickelten neuen Verfahren zu untersuchen und auswerten zu lassen. Es sollen die genetischen Signaturen, Verbreitungen und Mutationen von Parasiten aber auch der von ihnen befallenen Menschen des Gründungsviertels analysiert werden, um detaillierte Rückschlüsse auf die damalige Bevölkerungsstruktur, Krankheitsepidemien und Infektionsraten (bezogen auf Alters- und Geschlechtsgruppen) sowie bislang völlig unbekannte Bevölkerungs- und Warenbewegungen (wie Importe von Lebensmitteln aus Asien und damit Lübecks Anschluss an die Seidenstraße) zu erhalten.

Darüber hinaus sollen DNS Untersuchungen an den Pesttoten des Heiligen-Geist-Hospitals zusätzliche Informationen zu Krankheiten und den hygienischen Verhältnissen von über 600 Jahren Stadtgeschichte aufzeigen und damit möglicherweise sogar die ehemaligen Bewohner des Gründungsviertels direkt in Verbindung bringen. Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Projektes der Öffentlichkeit bei Vorträgen vorgestellt und in einer großen Ausstellung zur Lübecker Archäologie inszeniert.

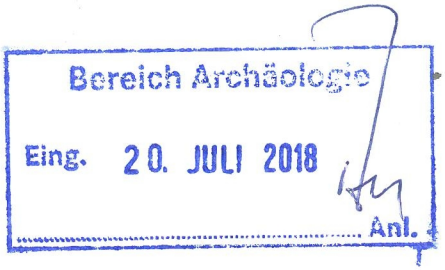
Mit der Spende über 98.760,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 1.051.985,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 98.760,00 Euro zuständig.

Anlagen:
Spendenzusage der Possehl-Stiftung

Senatorin Kathrin Weiher

POSSEHL Stiftung

Herrn
Dr. Manfred Schneider
Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege
Meesenring 8
23566 Lübeck



Lübeck, 03. Juli 2018 /ms-mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): C_180212

Lübecks Archäoparasiten als Transmitter zur Erforschung des mittelalterlichen Individuums

Sehr geehrter Herr Dr. Schneider,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 29.06.2018 beschlossen hat, für Ihr oben genanntes Projekt einen Betrag in Höhe von

€ 98.760,00

zur Verfügung zu stellen. Sollte es Ihnen gelingen, weitere Mittel einzuwerben, um damit unseren Zuschuss zu reduzieren, würden wir uns sehr freuen. Ergänzend bitten wir um Mitteilung, wie viele Proben eine Probenserie beinhaltet.

Für die Zahlungsabwicklung bitten wir um Verwendung des beigefügten Formulars „Mittelabruf". Mit Rücksicht auf die Höhe der Zuwendung bitten wir ergänzend zum Mittelabruf um Hergabe eines Zahlungsplans, aus dem ersichtlich ist, wann etwaige Teilbeträge jeweils benötigt werden. Die Überweisungen werden dann von hier aus automatisch vorgenommen. Nach Eingang senden Sie uns bitte eine Spendenbescheinigung zu.

Nach Abschluss des Projektes bitten wir um Vorlage eines Verwendungsnachweises (bitte über das Gesamtprojekt, nicht nur über den von uns bewilligten Betrag), aus dem ersichtlich ist, dass das Vorhaben in der uns bei Antragstellung mitgeteilten Form durchgeführt wurde. **Etwaige Änderungen bitten wir vor Mittelabruf mitzuteilen.** Diese bedürfen ggfs. der Zustimmung des Stiftungsvorstandes.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten für Ihr Vorhaben alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender

POSSEHL-STIFTUNG Beckergrube 38–52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148–200, Telefax +49(0)451 148–302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06391
öffentlich

Lübeck, 06.09.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.040 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Aiko Wagner (E-Mail: aiko.wagner@luebeck.de Telefon: 122-5740)

Vorlage zur überplanmäßigen Bewilligung von Haushaltsmitteln für den Verlustausgleich 2017 der Theater Lübeck gGmbH im Haushaltsjahr 2018 sowie zur Nachfinanzierung des laufenden Geschäftsjahres

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages 2017 der Theater Lübeck gGmbH sowie zur Nachfinanzierung des laufenden Geschäftsjahres werden im Haushaltsjahr 2018 auf dem Produktsachkonto 261001000 5316000 Zuschüsse für laufende Zwecke an sonstige öffentliche Sonderrechnungen 900.000,- € überplanmäßig bewilligt.

Die Deckung der überplanmäßig bewilligten Haushaltsmittel erfolgt aus dem Produktsachkonto 611001000 4013000 Steuern Allgemeine Zuweisungen, Allgemeine Umlagen, Gewerbesteuer.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	1.201 – Haushalt und Steuerung
Ergebnis:	Zustimmung 1.203 – Beteiligungscontrolling Zustimmung
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ] Ja [X] Nein
Begründung:	Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da die Interessen von Kindern und Jugendlichen nicht berührt sind.
Die Maßnahme ist:	[ ] neu [ ] freiwillig [X] vorgeschrieben durch: § 8, Abs. 6 EigVO, § 16, Abs. 5 Gesellschaftsvertrag der Theater Lübeck gGmbH
Finanzielle Auswirkungen:	[ ] Nein

[X] Ja

Begründung:
Die Gesellschafterversammlung der Theater Lübeck gGmbH hat am 09.07.2018 auf Vorschlag des Aufsichtsrates für das Kalenderjahr vom 01.01. bis 31.12.2017 einen Verlust von 202.720,58 € festgestellt.

Gem. § 16, Abs. 5 Satz 2 des Gesellschaftsvertrag der Theater Lübeck gGmbH ist die Hansestadt Lübeck zur Abdeckung des Verlustes verpflichtet.

Es ist das erste Mal seit der Saison 2006/07, dass die Theater Lübeck gGmbH von dieser Verpflichtung des Kerngesellschafters Hansestadt Lübeck zum Verlustausgleich Gebrauch macht.

Für das Geschäftsjahr 2018 ergeben sich weitere Punkte, die zu einer Nachfinanzierung des laufenden Geschäftsjahres führen.

Durch die Mindestlohnerhöhung des Jahres 2017 und die hohen Tarifabschlüsse der Jahre 2018 bis 2020 kann die Mitarbeiterzahl und das Niveau des Theaters und Orchesters nur auf diese Weise aufrechterhalten werden.

Darin enthalten sind auch Bundes- und Landesmindestlohnerhöhung aus 2017. Hier gibt es einen Sockeleffekt aus 2017, der im Jahr 2017 zu Verlusten geführt hat und im Jahr 2018 zu Verlusten führen wird, die nicht finanziert sind.

Diese hohen Tarifabschlüsse, führen zu einem erhöhten Zuschuss der gem. VO/2015/02593 „Finanzierungskonzept der Theater Lübeck gGmbH für die Jahre 2015 bis 2019“ auszugleichen ist

Weiterhin kommt es zu drastisch gestiegenen Kosten für den Arbeitsschutz durch gutachterliche Auflagen der Unfallkasse Nord (Arbeitsschutzbehörde für die Theater Lübeck gGmbH) und die notwendigen Folgeinvestitionen. Der ehemalige technischer Direktor und die Gutachterfirma FKC haben im Sommer das Gesamtgebäude begangen und arbeiten zurzeit nach der Vorgabe der Unfallkasse an der Verschriftlichung der Probleme.

Dies hat für das Geschäftsjahr 2018 zur Folge, dass 697.279,42 € benötigt werden im Vorgriff auf den prognostizierten Verlustausgleich sowie zur Sicherung der Liquidität, da sonst das Risiko einer bilanziellen Überschuldung besteht.

Anlagen:

Senatorin Kathrin Weiher

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06248
öffentlich

Lübeck, 07.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (4. RNVP)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
18.09.2018	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der 4. RNVP der Hansestadt Lübeck (2019-2023) in der Fassung vom 02.08.2018, einschließlich des Realisierungs- und Finanzierungskonzeptes für das Jahr 2019 wird beschlossen.
2. Die Bürgerschaft bekräftigt und erneuert ihre bereits z. B. im Klimaschutzkonzept und Lärmaktionsplan beschlossenen Ziele und Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und von Treibhausgasen in der Hansestadt Lübeck (Umweltziele).
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, sich im Rahmen der geplanten Direktvergabe für eine kontinuierliche Weiterentwickelung der Standards im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck einzusetzen. Hierzu hat sich das Verkehrsunternehmen aktiv in die Weiterentwicklung einzubringen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Ergebnis:
1. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL)	1. und 2. Einverstanden, inhaltliche Abstimmung ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt
2. Lübeck-Travemünder Verkehrs GmbH (LVG)	
3. 1.201 – Haushalt und Steuerung	3. Kenntnisnahme
4. 1.203 – Beteiligungscontrolling	4. Kenntnisnahme
5. 2.020 – Fachbereichscontrolling	5. Kenntnisnahme
6. 1.300 - Recht	6. Keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	X	Ja, ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt.
		Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist:		neu
	X	Freiwillig, allerdings ist die Auszahlung der sogenannten Kommunalisierungsmittel und möglicher sonstiger Finanzmittel abhängig von der Vorlage eines RNVP siehe hierzu Finanzierungsverordnung des Landes vom 29.03.2018 - § 5 (1).
		vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:		Nein
	X	Ja, auf den im 4. RNVP enthaltenen Umsetzung- und Finanzierungsplan wird hierzu verwiesen. Konkrete Maßnahmen werden jeweils im lfd. Haushalt angemeldet

Begründung:
Siehe Anlage 1

Anlagen:

Anlage 1	Begründung
Anlage 2	Zusammenfassung
Anlage 3	Anhörungsprotokoll und Abwägung
Anlage 4	Maßnahmenzusammenfassung

Senatorin Joanna Glogau

Begründung:

I. Einleitung

Seit dem 01.01.1996 ist die Hansestadt Lübeck gemäß § 2 Abs. 2 und Abs. 4 des ÖPNV-G Aufgabenträgerin (AT) für den übrigen (straßengebundenen) Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).
Aufgabe ist die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV, es handelt sich um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe und beinhaltet die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV auf dem Territorium der Hansestadt Lübeck.
Die Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufgabenträgerschaft liegt derzeit beim Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung.

Gemäß § 5 des ÖPNV-G von 2007 können die Aufgabenträger als Rahmen für die Entwicklung des örtlichen ÖPNV einen regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufstellen oder fortschreiben.
Nach § 5 Abs. 1, Nr. 1 der aktuellen Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV vom 29.03.2018 ist Voraussetzung für die Auszahlung der sogenannten Kommunalisierungsmittel (KommM) die Vorlage eines von den zuständigen Gremien beschlossenen und
§ 5 ÖPNV-G entsprechenden RNVP.

Weitere Vorgaben zu einem Nahverkehrsplan werden in § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geregelt (Auszug):

> *„Der AT definiert die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan (NVP).*
> *Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“*
>
> ***Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV**.*

Gemäß § 5, Abs. 4 und 5 des ÖPNV-G ist der RNVP nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) zur Prüfung im Rahmen der Rechtsaufsicht vorzulegen.

Der 1. RNVP Lübeck wurde am 25.09.1997 (TOP 10.2, Drs. Nr.: 1927) und der 2. RNVP am 25.11.2004 (TOP 13.1, Drs.-Nr.: 54) von der Bürgerschaft beschlossen.
Mit dem Beschluss der Bürgerschaft über die Betrauung/Direktvergabe von SL/LVG am 24.09.2009 (TOP 16.2, Nr. 1.3, Drs.-Nr.: 984) wurde die Laufzeit des 2. RNVP bis zur Beschlussfassung über einen neuen RNVP verlängert. Der 3. RNVP wurde am 27.03.2014 (VO/2014/01389) von der Bürgerschaft beschlossen.
Einen Bericht zur Umsetzung der Maßnahmen des 3. RNVP hat die Bürgerschaft am 24.11.2016 (VO/2016/04219) zur Kenntnis genommen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der RNVP in vielen Punkten Forderungen aufstellt, die seit Jahren bei SL/LVG erfüllt werden. Als Beispiele sind zu nennen:

- Es wird ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) vorgehalten.
- Es werden jährlich Kundenzufriedenheitsanalysen durchgeführt.
- Es existiert ein Beschwerdemanagement.
- Es wurden moderne Kommunikations-Technologien, wie das dynamische Fahrgastinformationssystem an Haltestellen, die Fahrplanauskunft im Internet und eine barrierefreie App zur Echtzeitauskunft eingeführt.

- Mobilitätstraining und -beratung z.B. für Schülerinnen und Schüler, Flüchtlinge und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden durch SL und LVG angeboten.

Weitere Maßnahmen befinden sich in Abstimmung mit dem Aufgabenträger in Vorbereitung.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Veränderungen zwischen dem 3. RNVP und dem vorliegenden Entwurf für den 4. RNVP können dem als Anlage 2 beigefügten Auszug entnommen werden.

Der Regionale Nahverkehrsplan konkretisiert als sogenannter verkehrsspezifischer Rahmenplan die öffentlichen Verkehrsinteressen und gibt den Rahmen für die Entwicklung im ÖPNV vor.
Im RNVP definiert die Hansestadt Lübeck für ihren Zuständigkeitsbereich, ob und in welchem Umfang in ihrem Gebiet ÖPNV-Leistungen zu erbringen sind, und legt damit fest, welches Angebot auch im Sinne der Daseinsvorsorge von der Hansestadt Lübeck (Bürgerschaft) für erforderlich erachtet wird (ausreichende Verkehrsbedienung).
Der Nahverkehrsplan ist Grundlage für Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) und Verkehrsverträge bzw. Öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA). Er ist damit die Grundlage für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV, mit denen derzeit die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und die Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft mbH (LVG) betraut sind.

Die Festlegungen im Regionalen Nahverkehrsplan müssen von der Genehmigungsbehörde (in Schl.-H. die Kreise und kreisfreien Städte), in Lübeck angesiedelt im Bereich Bürgerservice (3.322.3), bei der Erteilung von Linienkonzessionen gemäß § 8 Abs. 3a des PBefG berücksichtigt werden. Steht ein Antrag auf eine Linienkonzession nicht im Einklang mit dem RNVP, kann nach § 13 Abs. 2a S. 1 PBefG die Genehmigung versagt werden.

Der RNVP entfaltet keine Außenwirkungen in dem Sinne, dass BürgerInnen oder ÖPNV-KundInnen Ansprüche aus dem RNVP herleiten können. Er dient als Vorgabe für die Verwaltung und gewährleistet durch seine Selbstbindungswirkung den Verkehrsunternehmen eine gewisse Planungssicherheit.
Der RNVP bezieht sich in seinen Aussagen und Festlegungen auf das Gebiet der Hansestadt Lübeck (§ 5 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG). Für die aus dem Stadtgebiet ausbrechenden Linien werden zwischen den zuständigen Kreisen (Aufgabenträgern) entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen, die es ermöglichen, dass die Hansestadt Lübeck Leistungen außerhalb ihres Territoriums beauftragt.
Hierzu wird der Bürgerschaft eine entsprechende Entscheidungsvorlage vorgelegt, soweit dies erforderlich ist.

Bei den geplanten Maßnahmen/Untersuchungen, bei denen eine direkte Finanzierung durch die Stadt erfolgen muss, werden die erforderlichen Mittel im Rahmen der Haushaltspläne und des Investitionsprogramms zu gegebener Zeit angemeldet und der Bürgerschaft zur Entscheidung vorgelegt.

2. Aufstellungsverfahren des 4. RNVP

Durch Beschluss des Hauptausschusses vom 14.11.2017 (TOP 13.5) wurde gemäß der Vorlage des Fachbereiches 5 vom 28.09.2017 die Durchführung einer freihändigen Vergabe (Verhandlungsverfahren) als Vorbereitung der Vergabe eines Auftrages zur Erarbeitung des 4. RNVP beschlossen.

Das Büro IGES aus Berlin hat mit seinem Angebot vom 01.12.2017 den Zuschlag erhalten. Der Planungsauftrag zur Erstellung des 4. RNVP wurde mit Schreiben vom 27.12.2017 erteilt.

Im Zuge der Bearbeitung haben regelmäßig Termine vor Ort stattgefunden. Mit den kommunalen Verkehrsunternehmen hat es eine intensive Abstimmung gegeben. Die anderen im Verflechtungsraum tätigen Verkehrsunternehmen sowie die Aufgabenträger der Umlandkreise wurden regelmäßig informiert.
In der bestehenden Arbeitsgruppe ÖPNV des Fachbereiches Planen und Bauen mit den verkehrspolitischen Sprechern aller in der Bürgerschaft vertretenen Fraktionen (AG-ÖPNV-Politik) wurde in 2 Sitzungen (15.02.2018 und 03.07.2018) jeweils über den aktuellen Sachstand berichtet.
Nach Erstellung eines 1. Entwurfes im Mai 2018 erfolgte ab dem 08.06.2018 die formale Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) in Form einer Online-Beteiligung gemäß der Vorgabe in § 5 Abs. 3 ÖPNV-G (siehe hierzu Kapitel 6).
Die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen sowie deren Bewertung und Berücksichtigung bzw. die Begründungen bei einer nicht erfolgten Berücksichtigung (Abwägung) sind in einer Übersicht als Anlage 3 dieser Vorlage beigefügt.

Der 4. RNVP entspricht gemäß den Vorschriften des ÖPNV-G den Erfordernissen und Zielen der Raumordnung und der Landesplanung, der Schulentwicklungsplanung, des Umwelt- und Naturschutzes sowie den Rahmenvorgaben des aktuellen 4. Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) für den Schienengebundenen Nahverkehr (SPNV).

Nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft ist der 4. RNVP gemäß § 5 Absatz 4 ÖPNV-G dem MWAVTT im Rahmen der Rechtsaufsicht zur Prüfung vorzulegen. Das MWAVTT kann dem RNVP gemäß § 5 Abs. 4 ÖPNV-G innerhalb von 2 Monaten widersprechen, wenn die Anforderungen des ÖPNV-G oder des § 8 Abs. 3 des PBefG nicht erfüllt sind, in diesem Fall wird der RNVP nicht wirksam.

Sollte nach der Beschlussfassung über den 4. RNVP die Lübecker Bürgerschaft neue/andere Entscheidungen zur weiteren verkehrspolitischen Entwicklung in der Hansestadt Lübeck und/oder in bestimmten Bereichen fassen, besteht die Möglichkeit einer Fortschreibung des RNVP und damit Anpassung an geänderte Vorgaben.
Wenn diese Beschlüsse Auswirkungen auf die Festlegungen im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) gegenüber den mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV beauftragten Verkehrsunternehmen haben, wären hier ggf. entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Hierzu zählen auch mögliche finanzielle Auswirkungen.

Allerdings darf der öDA aus vergaberechtlichen Gründen nachträglich nicht wesentlich geändert werden, da er dann rechtlich anfechtbar wird. Aus diesem Grunde sollte die Realisierung von Maßnahmen, die zu finanziellen Belastungen der mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betrauten Verkehrsunternehmen führen können, mit diesen im Vorwege abgestimmt werden. Eine Beeinträchtigung der vereinbarten Ergebnislinie und des Finanz- und Wirtschaftsplanes der Gesellschaften sollte vermieden werden.

3. Rahmenbedingungen und Umsetzung von Maßnahmen

Wesentliche Rahmenbedingungen für den 4. RNVP sind neben den rechtlichen, planerischen und strukturellen Vorgaben die politischen Rahmenbeschlüsse. Hier sind besonders zu nennen die Beschlüsse der Bürgerschaft zur Umsetzung der Liniennetzoptimierung in 2011 und die Bestätigung der Festlegung des Angebotes als Gesamtnetz, die bereits Eingang in den 3. RNVP gefunden haben.
Zusätzlich zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV nehmen die SL/LVG weitere Aufgaben im Auftrag der Hansestadt Lübeck war. Hierbei handelt es sich um die

sogenannten „Regieaufgaben“. Die SL/LVG erfüllen diese Aufgaben als integriertes Verkehrsunternehmen.

In Kapitel 2 erfolgt eine Standortbestimmung, in den Kapitel 3 werden die Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung festgelegt und in Kapitel 4 das Qualitätskonzept dargestellt. Kapitel 5 trifft Aussagen zum ÖPNV-Management.

Kapitel 5.4 enthält entsprechend der Vorgabe in § 5 Abs. 2 ÖPNV-G die Maßnahmen (siehe Anlage 4), deren Umsetzung für 2019/2023 geplant ist. Die Anmeldung der erforderlichen Haushaltsmittel für 2019 ist, soweit die Kosten bekannt sind, im Rahmen der Haushalts- und Finanzplanung erfolgt. Für diese Maßnahmen geht die Verwaltung derzeit davon aus, dass diese haushaltsneutral umgesetzt werden können, da die Finanzierung zumindest teilweise durch Fördergelder des Landes (Kommunalisierungsmittel) erfolgen kann.

Wenn im Zuge der Optimierung und Weiterentwicklung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck neue und/oder zusätzliche Maßnahmen geplant und realisiert werden sollen, ist in der Regel zum einen die Zuständigkeit festzulegen und zum anderen die Finanzierung nicht nur für die geplante Maßnahme, sondern insbesondere bei Infrastrukturprojekten die laufenden Kosten für Wartung, Instandhaltung, Unterhaltung, Verkehrssicherung zu regeln.

Ein weiterer Aspekt bei neuen/zusätzlichen Aufgaben ist die Klärung, ob die vorhandenen personellen Ressourcen sowohl quantitativ als auch qualitativ vorhanden sind.

Die Verwaltung wird der Bürgerschaft nach Abschluss der Vorplanungen und Kalkulation der Kosten entsprechende Vorschläge zur Umsetzung und Finanzierung zur Entscheidung vorlegen.

4. Fortsetzung der Betrauung/Direktvergabe ab 10.06.2020

Mit Wirkung vom 01.01.2011 ist die bisherige Betrauung in einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Direktvergabe) an die SL/LVG als interne Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 bis zum 31.12.2020 übergegangen.
Hierzu wird auf den Bericht der Verwaltung vom 06.10.2014 (VO/2014/02009) verwiesen.

Gemäß Artikel 7 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 in Verbindung mit § 8a, Abs. 2 des PBefG ist eine EU-weite Vorabbekanntmachung (VAB) des Aufgabenträgers erforderlich, wenn eine erneute Direktvergabe des Aufgabenträgers beabsichtigt ist. Sie muss mindestens ein Jahr vor der Direktvergabe und soll nicht früher als 27 Monate vor Ablauf der Linienkonzessionen (09.06.2020) bzw. Betriebsbeginn (10.06.2020) erfolgen.

Gemäß dem bereits vorliegenden Beschluss der Bürgerschaft zur erneuten Direktvergabe (siehe Ausführungen unter Pkt. 1) soll nach erfolgter Beschlussfassung über den 4. RNVP und Genehmigung durch das MWVATT eine EU-weite VAB mit dem Ziel der erneuten Direktvergabe erfolgen.

Auf der Basis des 4. RNVP und den Inhalten der VAB wird beabsichtigt, mit SL/LVG einen öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) abzuschließen.

Hierzu wird von der Verwaltung eine gesonderte Beschlussvorlage erstellt, die der Bürgerschaft zur Entscheidung vorgelegt wird.

5. Erreichen der „Umweltziele“

Die Bürgerschaft bekräftigt und erneuert ihre bereits beschlossenen Ziele und Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und von Treibhausgasen in der Hansestadt Lübeck (Umweltziele). Zur Erreichung ihrer Umweltziele im Mobilitätsbereich kommt dem ÖPNV eine Schlüsselstellung zu. Die Bürgerschaft setzt sich daher für eine kontinuierliche Weiterentwickelung und Umsetzung der Standards ein. Dies kann am besten im Rahmen der geplanten Direktvergabe über Anpassungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgen. Regelungen zum Erreichen der geltenden und neuen Umweltziele der Hansestadt Lübeck werden im ÖDA vorgesehen.

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH wird im Rahmen der geplanten erneuten Direktvergabe verpflichtet, die fachbereichs-übergreifenden Ziele des Klima- und Lärmschutzes in seinem Aufgabenbereich umzusetzen und sich aktiv an anstehenden Planungen zu beteiligen.

Der Bereich Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz erstellt Konzepte für die kommunale Umweltplanung, welche die Gesundheit der Bevölkerung im Fokus haben. Der motorisierte Verkehr stellt dabei mittlerweile die größte Quelle für gesundheitliche Beeinträchtigungen dar. Deshalb ist der ÖPNV - insbesondere für Fachkonzepte zu Lärmschutz, Klimaschutz und Luftreinhaltung - ein bedeutsamer Akteur, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

In der Vergangenheit sind die den Stadtverkehr betreffenden Maßnahmen des Lübecker Lärmaktionsplans (2013) und des Klimaschutzkonzeptes (2010) in direkter gegenseitiger Absprache erstellt worden. Für die nun anstehende Fortschreibung dieser beiden Planwerke in den Jahren 2018 – 2020 soll diese Zusammenarbeit fortgeführt werden. Dafür ist es zielführend, dass das Kommunalparlament die direkte Einflussmöglichkeit behält.

Lärmaktionsplan

In den aktuellen Lärmaktionsplan sind folgende Maßnahmen des Stadtverkehrs eingeflossen:

- Die SL und die LVG leisten durch ein gut ausgebautes und der Nachfrage entsprechendes ÖPNV-Netz einen großen Beitrag zur Lärmminderung in HL.
- Die SL/LVG erneuern kontinuierlich den Fuhrpark. Alle 62 Fahrzeuge (47 SL und 15 LVG), die seit 2008 beschafft wurden, entsprechen seitens des Herstellers in ihrer Grundausstattung den Vorgaben des „Blauen Engel-Zertifikats“ (besonders hinsichtlich der Geräuschemissionen).
- Aus der Umsetzung der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen (DFBus) für eine energiesparende und wirtschaftliche Fahrweise resultiert eine lärmarme Fahrweise z.B. durch zügiges Beschleunigen, vorausschauendes Fahren und frühzeitiges „Gas wegnehmen“. Entsprechende Schulungen werden im Unternehmen durchgeführt.
- Kooperation mit „StattAuto Lübeck“: Neben der Jahres-ABO-Aktion bestand im 1. Halbjahr 2013 die Möglichkeit, mit einem Schnupper-ABO (3 Monate) das „StattAuto“ zu testen.
- Im Rahmen eines Pilotprojektes wurden 2011 vom Stadtverkehr Lübeck 10 Hybrid-Busse angeschafft und eingesetzt. Wenn der Dieselmotor nicht in Betrieb ist, sinkt gerade im Haltestellenbereich die Lärmbelastung erheblich.

Der Lärmaktionsplan wird derzeit fortgeschrieben. Neben den bereits im aktuellen Plan beschriebenen Schwerpunkten (lärmarmer Betrieb der Fahrzeuge, Verhaltensregeln zum lärmarmen Fahren, Kooperation mit dem Umweltverbund) wird in Zukunft ein weiterer Schwerpunkt auf dem elektrischen Antrieb liegen. Im Rahmen eines BMVI-Förderprogrammes wur-

den nach EU-weiter Ausschreibung zwei Elektrobusse in 2017 beschafft. Die Beschaffung von weiteren je drei zusätzlichen E-Bussen für die Verkehrsbetrieb LVG und SL ist mit Fördermitteln des Bundes bereits für 2018/2019 geplant. Parallel dazu wird auf den Unternehmensstandorten die Ladeinfrastruktur aufzubauen sein, was die Installation einer intelligenten Steuerungssoftware einschließt. Weiterhin sind spezielle Maßnahmen für die Lübecker Altstadt vorstellbar.

Klimaschutzkonzept

Der motorisierte Verkehr verursacht in Lübeck mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen. Deshalb sind Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV wichtig, um das lokale Reduktionsziel für CO_2 (10% alle 5 Jahre) zu erreichen. Die entsprechenden Maßnahmen aus dem Klimaschutz-Konzept von 2010 betreffen die folgenden Schwerpunkte:

- Umweltfreundliche und CO_2-arme Antriebe (Elektrobusse, Hybridantrieb)
- Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten für den ÖPNV in Kooperation mit Betrieben, IHK, und weiteren Zielgruppen wie Schulen und weiteren Bildungsträgern
- Information und besondere Anreize für Neubürger (z. B. kostenlose Monatskarte, Infopaket);
- Ausweitung von Vorrangschaltungen zur Beschleunigung des Busverkehrs;
- Ausweitung von Busspuren;
- Verbesserung der Akzeptanz vorhandener P+R-Anlagen.

Für die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes (geplant für 2019/2020) ist wie beim Lärmschutz die E-Mobilität eine wichtige Stellschraube. Daher sieht der 4. RNVP eine durchschnittliche jährliche Reduktion von ca. 600 t CO_2 bis zum Jahr 2030 durch Einsatz elektrisch angetriebene Fahrzeuge vor.
Die verstärkte Initiierung von betrieblichen Mobilitätskonzepten ist eine weitere wichtige Maßnahme im Verkehrsbereich. Ziel ist die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV für die Mitarbeiter/innen von Betrieben, etwa durch Fahrplananpassungen und Tarifmaßnahmen wie das Job-Ticket, in Zusammenarbeit mit dem ÖPNV-Anbieter. Ein dritter Schwerpunkt soll die Optimierung der Verkehrsmittelverknüpfung im Umweltverbund sein.

Der gesamte Entwurf des RNVP kann im Internet unter folgendem Link:

http://stadtentwicklung.luebeck.de/files/verkehrsplanung/4_RNVP_Entwurf.pdf

abgerufen werden. Die Zusammenfassung des 4. RNVP ist als Anlage 2 beigefügt.

Nach Beschluss durch die Bürgerschaft und Genehmigung durch das MWAVTT ist beabsichtigt, den 4. RNVP in der Serie des Fachbereiches 5 „Lübeck plant und baut“ zu veröffentlichen.
Darüber hinaus wird der 4. RNVP im Internet auf den Seiten des FB 5 eingestellt.

Anlagen:
- Anlage 2: Zusammenfassung des 4. RNVP
- Anlage 3: Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren
- Anlage 4: Maßnahmenzusammenfassung

Zusammenfassung

Die Hansestadt Lübeck schreibt in ihrer Funktion als Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen 3. Regionalen Nahverkehrsplan fort und legt daher für den Zeitraum 2019 – 2023 den 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck vor.

Der 4. RNVP baut auf einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie der zu erwartenden Entwicklungen des Mobilitätsbedarfs auf. Darin werden die Vorstellungen der Hansestadt Lübeck zur Art, Umfang und Qualität einer ausreichenden Verkehrsbedienung des übrigen ÖPNV (Busverkehr) als Aufgabe der Daseinsvorsorge beschrieben. Die in den letzten Jahren angestoßenen Prozesse zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Infrastruktur werden als Ausgangspunkt aufgenommen.

Die Sicherstellung des übrigen ÖPNV ist dabei eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck, so dass die Umsetzung u.a. an die Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel gekoppelt ist.

Entwicklungsperspektiven des Mobilitätsbedarfs und des ÖPNV-Leistungsniveaus

Grundsätzlich erfüllt die bestehende Erschließungs- und Angebotsqualität des übrigen ÖPNV bereits überwiegend das aus Sicht der Hansestadt Lübeck geforderte Leistungsniveau. Ausgangspunkt für die dennoch erforderliche punktuelle Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ist die im Jahr 2012 umgesetzte Liniennetzoptimierung.

Der Anteil der ÖPNV-Nutzung in der Hansestadt Lübeck ist im Vergleich zu anderen Städten in Schleswig-Holstein wie Kiel oder Flensburg leicht unterdurchschnittlich, so dass der 4. RNVP zunächst den zukünftigen Mobilitätsbedarf einschätzt. Dabei wird aufbauend auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage, die Ausprägung und Veränderung von Pendlerströmen, die zu erwartenden Entwicklung der Bevölkerungszahlen und der Bevölkerungszusammensetzung aber auch auf die touristische Entwicklung eine leichte Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen 2016 und 2023 in Höhe von ca. 1,8 % erwartet. Diese Entwicklung bildet eine Status Quo-Prognose ab, die als Randbedingung das von der Hansestadt Lübeck definierte Mindestverkehrsangebot im ÖPNV aufgreift.

Da die beschriebene Entwicklung nur eine leichte Entwicklungsperspektive erwarten lässt, beschreibt der 4. RNVP zusätzlich ein alternatives Entwicklungsszenario für die Fahrgastnachfrage (Steigerung zwischen 2016 und 2023 in Höhe von ca. 8 %), um den zukünftig noch wichtiger werdenden klima- und umweltschutzpolitischen Belangen gerecht zu werden. Voraussetzung für das alternative Entwicklungsszenario ist der erhöhte Einsatz von finanziellen und personellen Ressourcen, um u.a. eine zusätzliche Erhöhung des Angebots- und Qualitätsumfangs initiieren zu können.

Weiterentwicklung des Busangebots

Im 4. RNVP werden die Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben für den Bedienungsumfang der Busverkehre präzisiert, da bisher noch nicht für alle städtischen Gebiete klare Bedienstandards vorgegeben waren. Dabei wird gleichzeitig eine stärkere Orientierung der räumlichen Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und –zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien umgesetzt.

Als konkrete Handlungsschwerpunkte sind in der Laufzeit des 4. RNVP die Verbesserung der kleinräumigen Erschließung in den Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten und in den Gewerbe-/Industriegebieten sowie die verbesserte Anbindung der Siedlungsgebiete in den städtischen Randlagen umzusetzen.

Zukünftige Herausforderungen bestehen zudem in der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung und Verkehrsträgervernetzung, in der Anpassung des ÖPNV-Netzes an die zukünftige Wohnflächenentwicklung, an die vorgesehene Erweiterung der Hochschulstandorte sowie die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung insbesondere im Bereich Lübeck-Travemünde.

Wichtig ist dabei eine gesamthafte Betrachtung von Verkehr und Mobilität, so dass der 4. RNVP zum einen konsequent auf eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise und zum anderen übergreifend nicht auf eine innerstädtische Perspektive beschränkt, sondern auf ein verkehrliches Gesamtsystem im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck ausgerichtet ist.

Daraus resultiert Handlungsbedarf z.B. in der Ausweitung der Umlandverkehre im Bereich Bad Schwartau und Stockelsdorf, in der Fortsetzung der Koordinierung von Stadt- und Regionalbuslinien in und aus Richtung Kreis Herzogtum Lauenburg sowie Landkreis Nordwestmecklenburg oder aber im Bereich der Schaffung koordinierter Tarifangebote auch in Richtung der Verkehre nach Mecklenburg-Vorpommern.

Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Obwohl die Hansestadt Lübeck nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, formuliert der 4. RNVP ein klares Anforderungsprofil an die trotz erfolgreicher Umsetzung neuer Haltepunkte wie Lübeck-Dänischburg IKEA und Lübeck-Hochschulstadtteil erforderliche Weiterentwicklung.

Der Angebotsumfang hat bis dato nicht das im Landesnahverkehrsplan (LNVP) und im Konzept Regio-S-Bahn Lübeck vorgesehene Niveau erreicht. Angebotsverdichtungen werden daher u.a. in Richtung Hamburg (drei Fahrten je Stunde) oder aber durch die Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes auf den Abschnitten Lübeck Hbf. - Lübeck-Travemünde Strand, Lübeck Hbf. – Puttgarden, Lübeck Hbf. – Ratzeburg an das Land Schleswig-Holstein adressiert.

Weitere zentrale Forderungen der Hansestadt Lübeck sind die Errichtung eines Haltepunktes im Bereich Lübeck-Moisling und die Potenzialermittlung für weitere zusätzliche Haltepunkte etwa im Bereich Buntekuh/Roter Hahn sowie Kücknitz.

Verstärkte Orientierung an Umwelt- und Klimazielen

Der 4. RNVP versteht sich neben der Funktion zur Definition des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität im ÖPNV der Hansestadt Lübeck auch als wichtiges Instrument zum Erreichen von umwelt- und klimaschutzpolitischen Zielen. In Konsequenz dessen werden ambitionierte Zielvorgaben zur Erhöhung des Anteils an rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und zur Reduzierung von CO2- und NOx-Emissionen festgelegt, die sich direkt auf die zukünftige Fahrzeugflotte im Busbetrieb auswirken werden.

Konkret gibt die Hansestadt Lübeck vor, das bis zum Jahr 2030 im Durchschnitt ca. 600 t CO^2 sowie ca. 4°t NOx zusätzlich pro Jahr einzusparen sind. Gleichzeitig soll sich dazu der Fuhrpark der Verkehrsunternehmen so verändern, dass der Anteil von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bereits ab 2020 auf mindestens 5%, bis Ende 2021 auf 10%, bis Ende 2025 auf 40% sowie bis Ende 2030 auf 70% erhöht.

Handlungsschwerpunkte im Bereich Infrastruktur: ÖPNV-Beschleunigung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur wurden in den letzten Jahren erforderliche Prozesse zur ÖPNV-Beschleunigung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit bereits angestoßen. Erfreulich ist, dass die geplante Ausrüstung mit dynamischen Fahrgastinformationen an Schwerpunkthaltestellen erreicht

wurde und auch die Umsetzung des Haltestellenausbaus zur Modernisierung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit fortgesetzt wurde.

Die Laufzeit des 4. RNVP erfordert nunmehr die Vertiefung erforderlicher und konkret benannter Beschleunigungsmaßnahmen, da Pünktlichkeit und Effizienz des ÖPNV-Betriebs entscheidend von den identifizierten Maßnahmen wie ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie Erhalt und Ausbau von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV (Busspuren) abhängen.

Zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV definiert der 4. RNVP konkretisierte Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen, Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service. Als begleitender Prozess wurden bereits umfangreiche dazu erforderliche Datengrundlagen erarbeitet. Ziel ist, das System ÖPNV für alle Nutzer barrierefrei zu gestalten.

Mit der Aktualisierung eines Haltestellenkatasters wurde begonnen, damit aufbauend auf den aktuellen Ausbaustand der Haltestellen ein konkreter Umsetzungs- und Maßnahmenplanes zum barrierefreien Haltestellenumbau abgeleitet werden kann. In der Laufzeit des 4. RNVP wird die Hansestadt Lübeck jährlich rund 100 TEUR zur Verfügung stellen, um die Umsetzung der abgeleiteten Umbaumaßnahmen zu finanzieren.

Im Bereich der Haltestelleninfrastruktur wird zusätzlich dazu die Kategorisierung so verändert, dass sich daraus für eine größere Anzahl an Haltestellen Verbesserungen des geforderten Ausbaustandards z.B. im Bereich Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung ergeben.

Tarife und Vertriebsformen zeitgemäß im Verbund NAH.SH weiterentwickeln

Die Qualität des ÖPNV der Hansestadt Lübeck wird in enger Abstimmung mit der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) festgelegt und umgesetzt. Der 4.RNVP beinhaltet dabei u.a. Entwicklungsschwerpunkte in den wichtigen Aspekten Tarif und Vertrieb.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sollen in der Laufzeit des 4. RNVP Optionen zur Weiterentwicklung des geltenden SH-Tarifs wie etwa Einführung eines Sozialtickets, Angebote für ältere Menschen, Kurzstreckenangebote, Kombi-/ Veranstaltungstickets, Angebote für Touristen, Weiterentwicklung Semesterticket zu einem landesweit gültigen Angebot oder aber Integration der Fährtarife in den SH-Tarif geprüft und dann ggf. umgesetzt werden. Gleichzeitig soll die Komplexität des SH-Tarifs reduziert werden.

Im Bereich Vertrieb sollen Möglichkeiten des elektronischen Ticketings verstärkt umgesetzt werden, so dass mobil nutzbare Vertriebskanäle wie Handytickets, „check in – be out“- oder „be in – be out“-Systeme durch die Fahrgäste verstärkt genutzt werden können.

Verkehrsleistungserbringung durch internen Betreiber

Derzeit sind die Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH als interne Betreiber mit der Erbringung der durch die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistungserbringung direkt betraut.

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, auch für den Zeitraum nach der derzeitigen Betrauung bzw. nach Ablauf der Gültigkeit der derzeitigen Liniengenehmigungen eine Direktvergabe an einen internen Betreiber durchzuführen, da dies aus Sicht der Hansestadt Lübeck nach eingehender Abwägung der zur Auswahl stehenden Alternativen die wirtschaftlichste Form der Verkehrserbringung gewährleistet.

Auszug aus dem Entwurf des 4. RNVP der HL
Stand: 02.08.2018

Anlage 2

4. RNVP mit Blick in die Zukunft

Obwohl der 4. RNVP mit Blick auf den Gültigkeitszeitraum 2019 - 2023 zeitlich beschränkt ist, definiert die Hansestadt Lübeck darin erstmals ein mittel- bis langfristig darüber hinauswirkendes Entwicklungskonzept für Zukunftsanforderungen.

Dies beinhaltet zum einen das wichtige Thema des sogenannten integrierten kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, dass unterschiedliche Zielgruppen aber auch Arbeitgeber dazu anleiten soll, verstärkt Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen und dazu auch konkrete Anreize zu setzen.

Zum anderen wird damit begonnen, einen Maßnahmenkatalog „Zukunftsinitiative“ aufzuspannen, um z.B. Optionen zur Einbindung der Eigenproduktion von Strom aus regenerativen Quellen oder aber zur Energiespeicherung regenerativ produzierten Stroms zur Weiternutzung in Brennstoffzellenantrieben zu prüfen. Weiterhin setzt die Hansestadt Lübeck auf die Ausweitung flexibler digital organisierter Verkehrsangebote wie z.B. das derzeitige Pilotangebot LÜMO und auf die Prüfung von Einsatzmöglichkeiten für autonome Verkehrsangebote. Dazu soll konkret versucht werden, ein entsprechendes Pilotvorhaben zu initiieren.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung; 08.06.2018	S. 38: Die Gemeinde Lüdersdorf ist ebenfalls Grundzentrum	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 40 (Karte): Die Gemeinde Krummesse ist ebenfalls Teil der Stadt-Umland-Kooperation	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
Hansestadt Lübeck, Gleichstellungsbeauftragte; 11.06.2018	S. 170: Grundsätzliches: Wie sichern Sie die in § 5 (3) Punkt 4 ÖPNVG SH geforderte Beteiligung der Interessenverbänden von Frauen? Wer außer dem Frauenbüro ist noch um Stellungnahme gebeten worden? Ich empfehle dringend zumindest eine Einbindung von: Frauennotruf (www.frauennotrufluebeck.de); den beiden Frauenhäusern www.autonomes-frauenhaus.de und www.frauenhaus-awo-luebeck.de und dem Verein mixped pickles e.V. www.mixedpickles-ev.de ; von einer Einbindung der Lübecker Frauen- und Sozialverbände gehe ich aus, da sie auch Mitglied im Fahrgastbeirat sind www.luebecker-frauenverbaende.de	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Das Beteiligungsverfahren orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben entsprechend PBefG und ÖPNVG SH. In Bezug auf die Interessensvertretungen von Frauen wurden das Frauenbüro sowie die Lübecker Frauen- und Sozialverbände eingebunden, so dass eine ausreichende Beteiligung sichergestellt ist. Darüber hinaus wurde der Entwurf des RNVP auf der Internetseite der HL öffentlich bereitgestellt, um auch über die gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung hinaus Möglichkeiten zu Stellungnahmen zu ermöglichen.
	S. 20 Verkehrspolitische Zielstellungen: Es wird im vorliegenden Entwurf nicht deutlich, wie § 1 (4) ÖPNVG SH umgesetzt werden soll. § 1 (4): „Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** In Kapitel 1.3.1 wird folgende Formulierung ergänzt: „Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“ Die verkehrspolitischen Grundsätze sollen sicherstellen, dass das ÖPNV-Angebot insgesamt die Bedürfnisse der in § 1 (4) ÖPNVG SH genannten Benutzergruppen berücksichtigt. Da die Umsetzung dieser Leitlinie nicht in Form separater nutzergruppenspezifscher ÖPNV-Angebote möglich ist, beschreiben die in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ definierten Mindestvorgaben und Mindestkriterien die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlichen ausreichende Verkehrsbedienung, die an allen Interessen ausgerichtete ist. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass im RNVP nur Mindestbedienvorgaben definieren werden. Darüber hinausgehende

Anlage 3

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen.
	S. 42 Verkehrspolitische Zielstellungen: Es gibt auf S. 42 lediglich eine Auswertung nach Geschlecht bzgl. des Anteils Frauen / Männer im Stadtteil, aber keine Auswertung oder Daten der Nutzer*innen nach Geschlecht. Nach allgemeinen wissenschaftlicher Untersuchungen sind Frauen weniger (auto)mobil und häufiger Nutzerinnen des ÖPNV als Männer, deshalb ist eine Auswertung ihrer Nutzungsbedarfe und Wegestrecken von besonderer Bedeutung. „Für Frauen wichtige Infrastrukturangebote der medizinischen Versorgung, Einrichtungen zur Kinder- und Altenbetreuung, Einkaufsmöglichkeiten, Beratungsstellen…“ (Gisela Stete in „Gleiche Mobilitätschancen für alle. Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr“, Hrsg. Friedrich-Ebert-Stiftung Berlin 2006,S. 16) sollten durch den ÖPNV in Lübeck abgedeckt werden.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Eine über die bisherigen Analysen hinausgehende Darstellung von Daten ist in Kapitel 2.1.5 nicht vorgesehen. Die in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ definierten Mindestvorgaben und Mindestkriterien beschreiben die ausreichende Verkehrsbedienung aus Sicht der Hansestadt Lübeck sowohl für Frauen als auch Männer. Eine Unterscheidung ist daher nicht erforderlich.
	S. 43 Verkehrspolitische Zielstellungen: Die genannte Zahl des prognostizierten wachsenden Schüler- und Ausbildungsverkehrs bedeutet im Vorlauf einen entsprechenden Bedarf der Eltern dieser Kinder, der möglichst durch den ÖPNV und nicht durch Individualverkehr vor Schule oder Kindergarten gelöst werden sollte.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auch auf die Erläuterungen zur Entwicklung der Schülerzahlen auf Seite 48 oben um Beteiligungsentwurf verwiesen.
	Die „frauenpolitischen Forderungen für Lübeck zur Kommunalwahl 2018“, siehe auch http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/verwaltung/frauenbuero/petition/ verdeutlichen dies: sicheres nach Hause kommen garantieren, auch spätabends mit Bus und Bahn sowie ergänzenden Angeboten, Sozial-Ticket für den Nahverkehr anbieten, kurze, den Tagesabläufen von Berufstätigen sowie Schul- und Kitazeiten angepasste, Bustaktzeiten schaffen. Ute Wanzeks Ausführungen (siehe https://www.nasa.de/fileadmin/content/02_verkehr_planung/02_oepnv_plan/01_workshop/04_gender_mainstreaming_familie/pdf/2016-01- 29_OEPNV-Q2_Vortrag_Wanzek.pdf) und auch die Veröffentlichung des difu „30 Jahre	**Die Hinweise werden <u>teilweise</u> umgesetzt.** In Kapitel 3.1 wird das konkrete Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV beschrieben. Die Mindestbedienzeiten in den späten Abendstunden geben dabei eine Bedienung der überwiegenden Anzahl der Gebietskategorien der Hansestadt Lübeck bis nachts 01:00 Uhr vor, so dass abendliche Rückfahrten sichergestellt werden. Die Umsetzung eines Sozial-Tickets ist bis dato keine Maßnahme im Beteiligungsentwurf des RNVP. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ wird folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung Berlin 2017) unterstreichen die Bedarfe, die das Frauenbüro vor der Kommunalwahl 2018 durch die Beteiligung unterschiedlicher Frauengruppen und Veranstaltungsformate in Lübeck ermittelt hat.	Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten definiert, die dem aus Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	Insbesondere günstigere und einheitlichere Preise sind ein großes Thema / Anliegen von einer großen Anzahl Frauen mit geringen Einkommen. Viele der zentralen Beratungsangebote befinden sich in der Innenstadt; häufig wohnen sie jedoch in nicht so zentrumsnahen Stadtteilen und sind auf den ÖPNV zur Nutzung der Beratungsangebote angewiesen und nutzen diesen wg. der relativ hohen Fahrpreise nicht oder nur selten.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“.
	Ganz praktisch bedarf es auch vermehrt Busse mit mehr Stellflächen zu Hauptverkehrszeiten. Denn es erreichen uns immer wieder Beschwerden, dass Erziehende mit Kinderwagen den Bus nicht nutzen konnten, weil die dafür vorgesehenen Stellflächen bereits durch andere Kinderwägen oder Rollstühle belegt waren. So entstehen Wartezeiten, an den Bushaltestellen, die bzgl. der benötigten Wegeketten die ÖPNV-Nutzung neben dem hohen Preis zusätzlich unattraktiv machen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Im Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ werden die entsprechenden Vorgaben bereits formuliert: • Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen. • Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei Beförderung zwischen Fahrrädern und z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Eine Vielzahl der benannten Vorschläge zur Barrierefreiheit, Haltestellenqualität etc. unterstützen auch die o.g. Bedarfe. Eine explizite Auswertung nach Geschlecht könnte verdeutlichen, das hier ein großer Teil der Kundschaft (51,7% stadtweit, in anderen Stadtteilen höher) weiblich ist und ein entsprechender Bedarf besteht. Die Zahl der Kundinnen könnte durch eine Umsetzung oder Annäherung an die 3 benannten Themenfelder erheblich vergrößert werden.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Eine Auswertung nach Geschlecht ist nicht vorgesehen.
	S. 49 Verkehrspolitische Zielstellungen: Für die Preisgestaltung des ÖPNV halten wir für wesentlich, nicht nur die Zahl der gestiegenen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in den Blick zu nehmen, sondern diese auch ins Verhältnis zu setzen zu ihrer Leistungs-und Kaufkraft. Hierfür sollte auch der Zwischenbericht zum Armuts-und Sozialbericht, siehe VO/2017/05472, siehe auch http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1005469 mit einbezogen werden. Dort wird z.B. auf S. 15 verdeutlicht, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt – diese Zahl aber überwiegend auf die Zunahme der Teilzeitbeschäftigung zurückzuführen ist. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte können dennoch sogenannte „Aufstocker“ sein, da ihr Einkommen nicht den Grundbedarf deckt (siehe o.g. Bericht, S. 20). Ein Bezug der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zu anderen Sozialdaten ist u.E. wesentlich für die Entwicklung einer bedarfsorientierten Preisgestaltung des ÖPNV.	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ wird folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“.
Kreis Segeberg, c/o SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft; 18.06.2018	Seite 112, Kap. 3.3.2: Die Unterstützung eines 7650-Ausbaus durch die Hansestadt Lübeck wird begrüßt. Da es in der Vergangenheit bereits Entwicklungsmaßnahmen gab, wird vorgeschlagen, von einem „weiteren“ Ausbau der 7650 zu sprechen. Dafür wurde zwischenzeitlich ein konkretes Fahrplankonzept entwickelt, das in den für den Freizeitverkehr besonders relevanten Nächten Fr/Sa und Sa/So geringfügig über die RNVP-Angaben hinausgeht (Anlage).	**Der Hinweis wird umgesetzt.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Seite 194, Tab. 31: Die 7650 ist ausschließlich dem Teilnetz SE9 zugeordnet, zum Teilnetz OD10 gehört sie nicht. Der für SE9 vergebene ÖDA hat eine Laufzeit bis zum 12.12.2020. Da die Genehmigungsbehörden bei vorhandenen ÖDAs Konzessionen entsprechend dem jeweiligen ÖDA zu erteilen haben, erscheint uns die Angabe der Vergabelaufzeit generell wesentlicher als die aktuelle Laufzeit der Genehmigung, die in Kürze der Laufzeit des ÖDA angepasst werden wird.	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Die Angaben zu Linie 7650 werden korrigiert. Die Angabe zu den Laufzeiten der öDA werden in der bestehenden Form belassen.
Hamburger Verkehrs-verbund GmbH; 29.06.2018	Seite 39, 2.1.3 Stadt-Umland-Raum Region Lübeck: Tabelle 4: Es muss in der letzten Zeile „Niendorf“ statt „Nienburg“ heißen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	Seite 84, 2.4.1 Tarife: 1. Absatz, letzte Zeile: Im Klammerhinweis „Helgoland“ ergänzen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	Seite 177, A1, Tabelle 29: RE8 hält in aller Regel nicht in Ahrensburg	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	Allgemein: Im Nahverkehrsplan stehen keine Vorgaben zum Thema Einnahmensicherung/Fahrkartenkontrollen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Soweit aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlich, werden entsprechende Regelungen im Instrument der Vorabbekanntmachung spezifiziert.
Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung; 02.07.2018	Seite 44, Tabelle 7: Zutreffend wird die der Altersgruppenentwicklung prognostiziert. Durch die Generation der sog. ‚Baby-Boomer‘ werden bis 2030 vermehrt Menschen in die Nacherwerbsphase eintreten. Das traditionell verankerte Altersbild ist bereits in einer Wandlung. Es wird von einer zunehmenden Aktivität und Mobilität der älter werdenden Generation geprägt werden. Verändern wird sich vermutlich auch die Finanzkraft der älteren Generation, so dass vermehrt bei Eintritt in die Nacherwerbsphase auf einen eigenen PKW aus finanziellen Gründen verzichtet werden muss. Bei sinkenden Renteneinkommen wird jedoch auch die Inanspruchnahme des ÖPNV bei der derzeitigen Preisgestaltung als schwierig angesehen. (zur Info s. beiliegen Übersicht über die Altersgruppen ab 50 +) - *ohne*	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Darstellung im Anhörungsprotokoll	
	Seite 84/85, Tarifgebiet Region Lübeck: Integration der Stadtteile Schlutup und Kücknitz in die Kernzone (Schlutup hat nur geringe Einkaufsmöglichkeiten zu bieten; Anbindung an den Kaufhof mit allen Einkaufsmöglichkeiten und Ärztezentren zum „Normalpreis“ ermöglichen).	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Erforderliche Veränderungen der Tarife werden durch den Tarifführer und die beteiligten Partner als Bestandteil eines regelmäßigen Arbeitsprozesses geprüft. Dies beinhaltet auch die Weiterentwicklung von Tarifzonen bzw. –bereichen. Nach derzeitigem Stand ist eine Anpassung der Tarifzonen in der Hansestadt Lübeck jedoch nicht vorgesehen.
	Gibt es eigentlich ein Seniorenticket? Seite 129: Grundsätzliche Handlungsfelder: Gewinnung neuer Zielgruppen – erweitern durch die Umsetzung von speziellen Tarifgruppen auch für Senior*innen, insbesondere im Kurzstreckenbereich (z.B. Erreichen der stadtteilbezogenen Einrichtungen zu einem festen Tarif unterhalb des Kurzstreckenpreises)	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Seniorentickets sind derzeit nicht Bestandteil des Tarifsortiments im SH-Tarif. Die grundsätzlichen Handlungsfelder in Kapitel 4.5 werden wie folgt ergänzt: „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Gern geben wir Ihnen einige Hinweise und Anregungen zu dem vierten Regionalverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck unter dem Gesichtspunkt ‚Ältere Menschen’. Grundlage für diese Ausführungen sind im Gesamtkonzept Leben und Wohnen im Alter enthalten. Dieses Gesamtkonzept wurde im Jahr 2006 entwickelt, 2008 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen und befindet sich seit 2009 in der Anwendung, Umsetzung und Weiterentwicklung. Im November letzten Jahres hat eine Beteiligung der Bürger*innen zu wichtigen Themen beim Älterwerden in Lübeck begonnen. Innerhalb der wichtigen Themen aus der Sicht älter werdenden Menschen wurden auch Aspekte zur Mobilität Infrastruktur im Wohnviertel und zum Wohnen und Wohnumfeld diskutiert. Die Ideen und Anregungen werden in die Weiterentwicklung des Konzeptes Leben und Wohnen im Alter einfließen. Eine Vorlage in den politischen Gremien ist zum Ende des Jahres 2018 geplant. Soweit die Anregungen die ÖPNV betreffen, geben wir Ihnen diese	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** <u>Neue Busstrecken „um den Ring“:</u> Die Einrichtung neuer Busstrecken ist zunächst nicht vorgesehen. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit sollen ggf. erforderliche zukünftige Veränderungen im Liniennetz (inkl. Option der Ausweitung oder Neueinrichtung) ermöglicht werden. <u>Umsteigemöglichkeiten in der Altstadt verbessern:</u> Der Beteiligungsentwurf des RNVP definiert in Kapitel 3.1.6 im Innenstadtbereich

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	gern als Blitzlicht im Wortlaut vorab zur Kenntnis: • Neue Busstrecken „um den Ring“ • Umsteigemöglichkeiten in der Altstadt verbessern • ÖPNV frei ab 70 (zu teuer bei kleiner Rente) • Haltstellen näher an die Wohnquartiere bringen oder Einsatz von Kleinbussen) • Wege von den großen Verkehrsstraßen (Bushaltestelle) in die Siedlung oft zu weit	die Verknüpfungspunkte ZOB/Hauptbahnhof, Gustav-Radbruch-Platz sowie Zentralhaltestelle (Kohlmarkt, Sandstraße, Wahmstraße). Die zukünftige Verkehrsgestaltung zum Umsteigen wird sich daher beim Umsteigen in der Altstadt auf die Haltestellen der Zentralhaltestelle stärker konzentrieren. Dennoch wird der wesentliche Verknüpfungspunkt der Hansestadt Lübeck der ZOB/Hauptbahnhof bleiben. <u>ÖPNV frei ab 70 (zu teuer bei kleiner Rente):</u> Die Einführung eines kostenfreien Verkehrsangebots ist nicht vorgesehen. Die grundsätzlichen Handlungsfelder in Kapitel 4.5 werden jedoch wie folgt ergänzt: Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten. <u>Haltstellen näher an die Wohnquartiere bringen oder Einsatz von Kleinbussen/ Wege von den großen Verkehrsstraßen (Bushaltestelle) in die Siedlung oft zu weit:</u> Grundsätzlich sind die bestehenden Standards der räumlichen Erschließung als geeignet für die Hansestadt Lübeck anzusehen. Es wurden bei der Prüfung der Erreichbarkeiten von Haltestellen erstmals echte Wegestrecken anstelle von Radien angesetzt. Im Ergebnis werden keine strukturellen Unterschreitungen der Vorgaben festgestellt. Kapitel 3.2.2 sowie 3.2.3 beschreibt daher die dennoch vereinzelt festgestellten Erschließungsdefizite im Kernbereich der Hansestadt Lübeck unter Berücksichtigung der fußläufigen Einzugsbereiche der Haltestellen sowie die Defizite bei der Anbindung von Siedlungsgebieten in städtischer Randlage. Es ist vorgesehen, die Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz (westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten zu prüfen. In den Siedlungsgebieten in städtischer Randlage soll ebenfalls die Nutzung flexibler Angebotsformen zur Verbesserung der Anbindung geprüft werden.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucher-schutz; 02.07.2018	Seite 17, Wesentl. Änderungen: Die „Definition von Zielen zur Reduzierung von CO2 und NOx“ wird begrüßt. Jedoch: „Aktuelle Zielvorgaben zur CO2-Reduzierung existieren derzeit nicht, da sich der VEP an den Zielvorgaben der sogenannten „Heidelberg-Erklärung“ orientiert. Danach sollten die CO2-Emissionen bis zum Jahr 2005 gegenüber 1987 um mindestens 20 % gesenkt werden.“ Und: Es gibt keine CO-2-Bilanz, die den Stand der CO-2-Emissionen, die aus dem ÖPNV und SPNV resultieren. Diese Lücke gilt es zu schließen, um das Minderungspotenzial ermitteln zu können. S. 35, Abb. 3. Verkehrspolitische Leitlinien: „Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO^2 zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NOx zusätzlich pro Jahr bis zum Jahr 2030 durch Einsatz elektrisch angetriebene Fahrzeuge“ wird begrüßt. Jedoch wird nicht die Ausgangssituation ersichtlich und damit auch nicht das gesamte Minderungspotenzial. S. 123, 4.1.5. Weiterentwicklung: „Die Hansestadt Lübeck zielt mit diesem Ansatz darauf ab, durch verbesserte Zugangs- und Anschlussmobilität den Umweltverbund sowie insbesondere den übrigen ÖPNV als Rückgrat des städtischen Verkehrssystems zu stärken und die Nutzung von privaten Pkw zu reduzieren. Damit soll gleichzeitig ein weiteres umwelt- und klimaschutzbezogenes Ziel definiert werden, um einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen (insbesondere CO2-Reduzierung) zu leisten.“ Dies wird begrüßt. Jedoch gilt auch hier, dass eine Bewertung der CO-2-Emissionen durch den bestehenden ÖPNV und SPNV aussteht, und damit auch eine Bewertbarkeit der beabsichtigten Maßnahmen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die Ermittlung der Ausgangssituation der derzeitigen Emissionswerte von Fahrzeugen des ÖPNV ist nicht Bestandteil des RNVP. Es wird auf die Umwelt- bzw. klimaschutzrelevante Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV in Kapitel 4.13 verwiesen.
	S. 68 f, 2.2.7 Verkehrsangebot im Fährverkehr: Neben den Priwall-Fähren sollte aus landschaftsplanerischer Sicht die Prüfung einer Wiedereinrichtung der ehem. Fährverbindungen über die Wakenitz zwischen „Tor der Hoffnung“ und Falkenwiese sowie über die Untertrave im Bereich der „Schlutuper Enge“ Eingang in den RNVP finden. Beide genannten Verbindungen zielen primär auf Erholungssuchende LübeckerInnen sowie auf Touristen. Insbesondere eine	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Bereits in 2004 wurde durch die Hansestadt Lübeck mittels einer Potenzialanalyse für eine Fährverbindung Schlutup – Kücknitz die Machbarkeit der Wiedereinrichtung von Fährverbindungen untersucht. Im Ergebnis wurde eine Realisierbarkeit unter Berücksichtigung der erforderlichen wirtschaftlichen Darstellbarkeit als nicht gegeben bewertet. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat dieses Ergebnis bereits am 24.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Fährverbindung über die Trave würde die touristische Verbindung (per Fahrrad) zwischen Altstadt und Travemünde erheblich verbessern, da hierdurch landschaftlich schöne Gebiete der Stadt (Lauerholz und Dummersdorfer Ufer) gequert werden würden. Beide Fährverbindungen könnten im Saisonbetrieb / Wochenendbetrieb organisiert werden. Auf eine Wiederaufnahme der Fährverbindungen ist bereits in der Stgn. zum 3. RNVP (2012) hingewiesen worden. Wir bitten nunmehr, dass dieser Aspekt Eingang in den 4. RNVP finden wird.	Juni 2004 zur Kenntnis genommen.
	S. 120 f, 4.1.3 Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad: Die angestrebte Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV (nicht nur SPNV) und Fahrrad wird von hier aus ausdrücklich begrüßt. Sichere Abstelleinrichtungen für Fahrräder sollten, sofern örtlich möglich, grundsätzlich an allen Bus- und Bahnhaltestellen installiert werden; hierbei gibt gegenwärtig ein erhebliches Defizit es im Stadtgebiet. Die genannte Mindestkapazität von jeweils vier Rädern (2 Bügel) pro Haltstelle (bei Beachtung der Fahrrichtung) ist richtig. Über ein mittelfristiges Umsetzungsprogramm, z.B. über fünf Jahre, sollte das angesprochene Ziel realisierbar sein. Es wird um Aufnahme in den 4. RNVP gebeten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Bereits jetzt wird kontinuierlich und am Bedarf ausgerichtet an der Verbesserung und Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr gearbeitet. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist daher kein separates Umsetzungsprogramm erforderlich.“
Lübecker Frauen- und Sozialverbände e. V.; 03.07.2018	**Verkehrsplanung:** Der öffentliche Nahverkehr muss innerhalb der Altstadt gewährleistet werden, alle Lübecker/innen die Möglichkeit haben, zentrale Orte der Innenstadt ohne Hemmnisse erreichen zu können. Dies gilt vor allem für ältere oder/und behinderte Bewohner/innen oder Familien mit kleineren Kindern. Ärzte, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen sowie Geschäfte und Cafés / Restaurants in der Innenstadt müssen für alle Lübecker/innen – im Sinne der Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe – erreichbar sein. Hierfür müssen die Bedürfnisse der Nutzer/innen im Hinblick auf	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die Gewährleistung des ÖPNV innerhalb der Altstadt wird bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP adressiert, da die Altstadt von der Mehrzahl aller angebotenen Linien auch weiterhin bedient wird. Dies wird durch die Festlegungen in Kapitel 3 des Beteiligungsentwurfs des RNVP sichergestellt. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV und die

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Barrierefreiheit erfüllt sein, d.h. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder problemlos mitgenommen werden können.	Mitnahmemöglichkeiten von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle und Fahrrädern werden ebenfalls bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP vorgegeben und sind insofern berücksichtigt.
	Tarife: Eine allgemein günstige Tarifgestaltung sowie spezielle Familien- und Senior/innen-Tickets (wie auch für Studenten) gewährleisten, dass Familien und Ältere sich den Bus leisten können und nicht von der Nutzung der Angebote in der Innenstadt ausgeschlossen werden.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Barrierefreiheit: Da die Anzahl der Senior/innen mit Rollatoren in der HL zunimmt, daher ist es uns ein zentrales Anliegen, dass Mobilitätsschulungen durchgeführt und Busse / Haltestellen barrierefrei gestaltet werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Im Kapitel 4.14 „Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft“ sind die genannten Mobilitätsschulungen bereits enthalten. Im Rahmen des „Leitbildes für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement“ sollen Mobilitätstrainings für Personen mit Mobilitätseinschränkungen angeboten werden. Dies beinhaltet auch Menschen mit Rollatoren. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV werden ebenfalls bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP vorgegeben und sind insofern berücksichtigt.
	Reinigung: Die Busse müssen grundsätzlich sauber sein.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Vorgaben zur Reinigung der Fahrzeuge des ÖPNV werden bereits in Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ definiert.
	Fazit: Ein engmaschiger, verlässlicher und kostengünstiger öffentlicher Nahverkehr – gerade in der Innenstadt – gewährleistet unserer Auffassung nach nicht nur die gesellschaftliche Teilhabe aller Lübecker/innen, sondern sorgt zudem für eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt und im	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Altstadtgürtel. Auch im Sinne eines ökologisch sinnvollen Verkehrskonzeptes darf auf den ÖPNV in der Altstadt nicht verzichtet werden.	
Hansestadt Lübeck, Beirat für Seniorinnen und Senioren; 04.07.2018	Schon heute (2018) leben über 63.000 SeniorInnen in der Hansestadt Lübeck. Bei der Prognose der Altersgruppenentwicklung 2016 – 2023 zeigt sich ein Anstieg der 60jährigen und älter von insgesamt 18,9%, während die übrigen Altersgruppen zwischen 15 und 60 Jahren insgesamt um 2,2% abnehmen. Ein gewichtiger Grund die Gruppe der SeniorInnen mit Nachdruck zu vertreten und weiteren Planungen im Hinblick auf die Altersentwicklung mehr Gewicht zu verleihen. Die Hauptnutzer des ÖPNV sind, lt. Bericht, weiblich und älter. Es gilt, diese Gruppen vor allem im Stadtverkehr gut zu bedienen, die Barrierefreiheit zu definieren und wie geplant bis 2022 umzusetzen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist Lübeck auf einem guten Weg und hat mit dem Stadtverkehr einen verlässlichen Partner, den es zu halten gilt.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	Allerdings scheint für die Gruppe der SeniorInnen das Angebot des Stadtverkehrs zur Zeit nur bedingt attraktiv. Dies ergibt sich vor allem durch die Taktung (30 bis 60 Minuten am Tag, nachts 60 Min. oder gar nicht). Vor allem die unzureichende Bedienung in den Rand- und Nachtzeiten wird kritisiert. Eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in den Abendstunden ist damit stark eingeschränkt. Hinzu kommt der hohe Fahrpreis, gemessen an den Vorteilen des Individualverkehrs. Dies widerspricht aber den Wünschen einer umweltschonenden und zukunftsfähigen Verkehrspolitik.	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Die Mindestbedienzeiten in den späten Abendstunden geben dabei eine Bedienung der überwiegenden Anzahl der Gebietskategorien der Hansestadt Lübeck bis nachts 01:00 Uhr vor, so dass abendliche Rückfahrten sichergestellt werden. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Fahrgastbefragungen in den Bussen des Stadtverkehr führen da nicht weiter, da die potentiellen NutzerInnen mit ihren Wünschen und Bedenken nicht erfasst werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 5.3.5 wird ausgeführt, dass u.a. zur Qualitätssteuerung und Qualitätsverbesserung nicht nur Zählungen und Befragungen im ÖPNV, sondern auch allgemeine Marktforschung angewendet werden sollen. Dies beinhaltet

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		sinnentsprechend auch potenzielle Nutzer und Nutzerinnen.
	Um die Leitziele Lübecks umzusetzen, u.a. „...Leben ohne PKW für viele Menschen im Sinne eines „...stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystems...“, welche die Hansestadt Lübeck im Verkehrsentwicklungsplan 2000 formuliert hat, bedarf es größerer Anstrengungen seitens der Kommune und eindeutiger Beschlüsse der Politik. Die derzeitige Kosten – Nutzen – Rechnung muss dringend auf den Prüfstand, will man die Ziele von Übermorgen realisieren. Der ÖPNV soll u.a. „...der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen dienen...“. Ältere Menschen ohne PKW, Menschen mit Handicap und Menschen mit geringem Einkommen – und hierzu gehört eine große Gruppe der RentnerInnen, fühlen sich durch ein gerade einmal „ausreichendes Verkehrsangebot“ (wer definiert das eigentlich?) gesellschaftlich abgehängt. Die betriebswirtschaftliche Optimierung des Stadtverkehrs hat das Angebot ausgedünnt. Die Daseinsvorsorge der Hansestadt Lübeck für ihre BürgerInnen könnte sich durch ein optimal ausgebautes Streckennetz, kurze Taktungen, kurze Wege, bequem erreichbare Haltestellen, barrierefreien Zugang und günstige bis kostenlose Nutzung des Stadtverkehr auszeichnen. Hier muss der klassische ÖPNV durch alternative Angebotsformen ergänzt werden. Die einzelnen Verbesserungsvorschläge, auch zur Verknüpfung mit dem Nahverkehr, der Bahn, entnehmen Sie bitte unserer nachfolgenden Liste:	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten definiert, die dem aus Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Über die Mindestvorgaben hinausgehende Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen. Um auch Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	Verknüpfungspunkte: Es ist richtig den Bereich HBF und ZOB als wichtigsten Verknüpfungspunkt vorrangig zu bearbeiten. Auf Verspätungen des Bahnzubringerverkehrs muss flexibel reagiert werden und sollte vom städtischen Busverkehr zumindest für die in die Außenbezirke führenden Buslinien ab 21.00 Uhr möglichst berücksichtigt werden. Weitere zusätzliche Verknüpfungspunkte könnten sich durch erhöhtes Fahrgastaufkommen an den neuen Haltepunkten der Deutschen Bahn noch ergeben. Seitens des Betreibers sollte bei Bedarf flexibel reagiert werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die bereits sinnentsprechend formulierten Anforderungen an Verknüpfungspunkte und Anschlusssicherung in den Kapiteln 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“, 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie 4.1.2 „Anschlusssicherung und Anschlussqualität“ verwiesen.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Den Gustav-Radbruchplatz betrachten wir wegen der Anbindung an die Umlandgemeinden (z.B. Linien 30/40 - Richtung Timmendorfer Strand) sowie an den Lübecker Außenbezirk Travemünde, ebenfalls als einen wichtigen Verknüpfungspunkt und halten eine schnelle und zeitlich enge Anbindung dieser Bezirke zumindest für Zeiten des Berufsverkehrs für unumgänglich.	
	Alternative Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing-Ansätze sollten in die Entwicklung des Nahverkehrs einbezogen werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Soweit im Regelungsumfang möglich, sind die genannten alternativen Angebotsformen im Beteiligungsentwurf des RNVP bereits in der Analyse und auch in den Vorgaben zur Verkehrsträgerverknüpfung berücksichtigt. In Kapitel 4.1.5 wird beispielsweise konkret vorgeschlagen, wichtige Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen inkl. Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote weiterzuentwickeln.
	Die Verknüpfung zwischen Fahrrädern und städtischem ÖPNV sollte durch Fahrradabstellanlagen verbessert werden. Ein Fahrradverleihsystem ist in Lübeck zusammen mit dem Stadtverkehr einzurichten. Erforderlich wäre auch ein Fahrradparkhaus in Kooperation mit der Bundesbahn am Hauptbahnhof.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die bereits formulierten Anforderungen in Kapitel 4.1.3 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad verwiesen. Die Fortsetzung der Bemühungen zur Umsetzung eines Fahrradverleihsystems wird weiterhin bereits in Kapitel 4.14.1 „Leitbild für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement“ aufgegriffen.
	Zur Beschleunigung des ÖPNV in Lübeck sind zusätzliche Busspuren und Vorrang-Ampelschaltungen vorzusehen. Bei der bisherigen Erneuerung von Fahrgastunterständen des Stadtverkehrs wurde zur Umsetzung barrierefreier Mindestanforderungen die Herstellung geeigneter Bordsteinkanten versäumt. Die Haltestelle Zeppelinstr. in Richtung Travemünde ist nur durch einen Straßentunnel erreichbar, was aus barrierefreier Sicht und aus Sicherheitsaspekten (Frauen, ältere Menschen) bedenklich ist.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die sinnentsprechenden bereits im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Feststellungen und Maßnahmen verwiesen.
	Die Absicht, zur Stärkung des Umweltverbundes Mobilitätsstationen einzurichten, ist zu begrüßen. In den angedachten Ausstattungsmerkmalen	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	einer solchen Station fehlt der Hinweis auf eine barrierefreie Toilette. Gerade im Hinblick auf die bundesweit geförderte barrierefreie Umgestaltung des ÖPNV bis zum Jahre 2022 ist dieser Ausrüstungspunkt von gravierender Bedeutung.	Die Einrichtung von Toiletten wird aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht als erforderlicher Bestandteil des Verkehrsangebots im Busverkehr des übrigen ÖPMV definiert, so dass dieser Punkt nicht übernommen wird.
	Zur Verbesserung der Attraktivität und im Hinblick auf die gesetzlich vorgesehene Gestaltung des barrierefreien ÖPNV sollten an jeder Haltestelle Unterstell- und Sitzmöglichkeiten eingerichtet werden. Im Hinblick darauf, dass im Zuge der demografischen Entwicklung die Bevölkerung im Durchschnitt immer älter wird, verbunden mit vielen Mobilitätseinschränkungen und möglicher Morbidität ist diesem Aspekt in der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV eine besonderen Aufmerksamkeit zu widmen.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Der Beteiligungsentwurf des RNVP denkt Aspekte der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV und des Aufenthalts- und Nutzungskomforts übergreifend. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass die Ausstattung von Haltestellen mit Unterstell- und Sitzmöglichkeiten nicht durch Anforderungen an die Barrierefreiheit begründet wird. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden unabhängig von den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit vielmehr angemessene und sachgerechte Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen definiert, die in Kapitel 4.10 „Anforderungen an die Haltestellen“ dargestellt werden. Im Gegensatz zum 3. RNVP wurden die Haltestellenkategorien so weiterentwickelt, dass mehr Haltestellen der höherwertigen Kategorie Normalhaltestelle zugeordnet werden (vorher erst ab 150 Ein- und Umsteiger, neu bereits ab 100 Ein- und Aussteiger), so dass eine Ausweitung der Ausrüstung mit Unterstellmöglichkeiten resultiert.
	Zur Qualitätsverbesserung gehört auch die Lesbarkeit der Fahrpläne an den einzelnen Haltestellen bei Einbrechen der Dunkelheit. Es ist technisch sicherlich möglich eine Beleuchtung einzurichten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Eine „lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung“ ist bereits eine im Beteiligungsentwurf des RNVP formulierte Mindestanforderung (vgl. Tabelle 25).
	Das Fahrtempo soll in der gesamten Innenstadt auf 30 km/Std. herabgesetzt werden.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht Regelungsinhalt des RNVP. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass eine

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		grundsätzliche Senkung von Fahrgeschwindigkeiten zu Verlängerungen der Fahrzeiten führt, die der Attraktivität des ÖPNV entgegenwirken. Ebenso werden mehr Fahrzeuge benötigt, so dass negative Effekte für die Wirtschaftlichkeit des übrigen ÖPNV die Folge sein könnten.
	Im NAH SH -Tarif sollte bei der Bahn die Bahncard 50 voll angerechnet werden.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Der SH-Tarif gewährt Nutzern einer Bahncard (unabhängig ab Bahncard 25 oder 50) 25% Rabatt auf Einzelfahrausweise. Dies gilt jedoch nicht im Stadtverkehr Lübeck, soweit Fahrausweise innerhalb des Tarifgebietes „Region Lübeck“ genutzt werden. Eine Anpassung dieser Regelungen ist nicht vorgesehen.
	Ein spezielles SeniorInnenticket sollte eingeführt werden, um SeniorInnen ohne Bedürftigkeitsprüfung die Teilhabe am sozialen Leben zu ermöglichen. Der sog. Zonentarif beim Stadtverkehr ist auf offenkundige Ungerechtigkeiten zu überprüfen, insbesondere Moisling und Kücknitz betreffend. In diesen Stadtteilen gibt es einen hohen Anteil sozial benachteiligter Menschen.	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“. Erforderliche Veränderungen der Tarife werden durch den Tarifführer und die beteiligten Partner als Bestandteil eines regelmäßigen Arbeitsprozesses geprüft. Dies beinhaltet auch die Weiterentwicklung von Tarifzonen bzw. –bereichen. Nach derzeitigem Stand ist eine Anpassung der Tarifzonen in der Hansestadt Lübeck jedoch nicht vorgesehen.
	Der Stadtverkehr Lübeck ist mittelfristig in den HVV zu integrieren, da Lübeck wirtschaftlich und sozial Teil der Metropolregion Hamburg ist.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Darstellung der derzeitigen Diskussion zur Frage des Beitritts in den HVV in Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV verwiesen.
	Zumindest am Wochenende sollte in Lübeck ein Nachtbusverkehr mit stündlichen Sternfahrten ab ZOB eingerichtet werden, was sich auch positiv	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	auf die Sicherheit am ZOB in der Nacht auswirken würde. Möglich wäre auch bei Einrichtung von Nachtbuslinien und das örtliche Taxigewerbe einzubeziehen. Wünschenswert wäre eine Taxinutzung als Sammeltaxi mit Barzahlung oder Monatskarte des Stadtverkehrs. Das LÜMO - zur Zeit in der Testphase - ist gerade für ältere Menschen mit alleiniger Nutzung über Smartphone-APP und Vorauszahlung über PayPal nicht geeignet. Hier muss eine telefonische Bestellung und Barzahlung oder Nutzung eines Fahrscheines möglich werden.	Der gewünschte Nachtbusverkehr ist derzeit aus Sicht der Hansestadt Lübeck kein Bestandteil des sicherzustellenden angemessenen Verkehrsangebots. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Da Anforderungen an die zukünftige Entwicklung im Verkehr zu berücksichtigen sind, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung auch im Bereich Nachtverkehr vorgedacht. Modifikationen des pilothaften Einsatzes von LÜMO sollten erst nach ausreichenden Erfahrungen im Pilotbetrieb angedacht und ggf. umgesetzt werden. Dies wird im Beteiligungsentwurf des RNVP so auch bekräftigt.
	Eine mögliche autofreie Innenstadt muss vom ÖPNV erschlossen sein. Die Altstadtumgehungsstraßen Kanalstraße und Untertrave werden zu Hauptlinien des Stadtverkehrs. Für die Erschließung der Altstadt sind kleine Shuttlebusse auf Wasserstoffbasis einzuführen. Das ermöglicht es älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen Kaufhäuser und Fachärzte in der Altstadt bequem zu erreichen.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Diese Idee widerspricht dem Anspruch der direkten Erreichbarkeit der Altstadt. Die resultierenden zusätzlichen Umsteigeerfordernisse entsprechen weder den heutigen Kundenansprüchen, noch sind kleine Shuttlebusse geeignet, im Altstadtbereich dadurch entstehende Verkehrsmengen sinnvoll abzudecken. Im Übrigen wird jedoch auf die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Ansätze für alternative Antriebe und auch innovative Verkehrsformen wie autonomer Betrieb verwiesen.
	Bei Ausschreibung und Anschaffung neuer Busse beim Stadtverkehr und neuer Triebwagen bei der Regionalbahn SH sollen neue technologieoffene Antriebstechnologien wie Elektro, Wasserstoff, Brennstoffzelle eingeführt werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Darstellung Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV in Kapitel 4.9 verwiesen. Dort wird auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge abgestellt (wird auf rein-elektrisch präzisiert). Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im SPNV sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Vom Fahrgast selbstständig zu bedienende elektronische Systeme zum Ein- und Ausstieg sind den manuellen vorzuziehen. Diese Systeme sollten an die Bordsteinkante (Stadtverkehr) bzw. an die Bahnsteinkante (Regionalbahn SH) angepasst sein. Hierdurch wird die Selbstständigkeit mobilitätseingeschränkter Personen erhalten und gefördert und das Fahrpersonal bei Bus und Bahn erheblich entlastet.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung des übrigen ÖPNV in Kapitel 4.8 und die Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV in Kapitel 4.9 verwiesen. Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im SPNV sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.
Kreis Stormarn; 04.07.2018	Seite 112, Kap. 3.3 Absatz 3: Hier wird Bezug auf die ausstehende Betrauung der Stadt HL mit dem Stadtverkehr genommen. Die geplanten dazu notwendigen Verpflichtungserklärungen mit den ATs im Umland sollen eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft an die Stadt HL regeln. Dem wird widersprochen. Ziel kann nicht eine vollständige Übertragung der Aufgabenträgerschaft sein, sondern dass ein AT die Federführung übernimmt. In diesem Fall die Stadt HL. Grenzüberschreitende Angelegenheiten sind dann in Abstimmung mit dem zuständigen AT vorzunehmen, mit dem Ziel einer einheitlichen Vorgehensweise.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es erfolgt eine Neufassung der entsprechenden Formulierung wie folgt: „Die Hansestadt Lübeck strebt für ausbrechende Linienverkehre an, mit den benachbarten Aufgabenträgern Vereinbarungen abzuschließen, die eine Direktvergabe an den internen Betreiber rechtlich ermöglichen.“
ADAC Schleswig-Holstein e.V.; 05.07.2018	24, Tabelle 1, Tarifmaßnahmen: Prüfung von Sonderkonditionen: Aus Sicht des ADAC darf sich diese nicht auf touristische Nutzer beschränken, sondern muss mit Blick auf die Reduzierung des CO2-Ausstoßes und auf verfügbaren Parkraum Berufspendler einbeziehen! Dies korrespondiert mit Ziffer 1.3.3, Umwelt- und Klimaschutz! Vgl. auch Seiten 49 und 50, Verflechtungen im Berufsverkehr!	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	35, Abbildung 3: Der ADAC begrüßt die Verkehrspolitischen Leitlinien für den ÖPNV... hier besonders die Nutzung intelligenter Verkehrs- u. Mobilitätsmanagementsysteme sowie die Erhöhung des Flottenanteils elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Vermisst wird allerdings in diesem Zusammenhang der Blick auch auf andere Energieformen wie etwa Wasserstoff!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Elektrische Antriebe umfassen in der fachlichen Diskussion sowohl batterieelektrische als auch brennstoffzellenbetriebene Technologien der Elektromobilität. Eine Festlegung soll entsprechend einem technologieoffenen Ansatz im RNVP nicht erfolgen. Es wird jedoch präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	42, Tabelle 5: offenbarer Übertragungsfehler: die Werte in den Spalten 2010 und 2017 sind identisch; mithin ist die Veränderung 2010-2017 nicht plausibel	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	44, Tabelle 7: Angesichts des signifikanten Anstiegs des Bevölkerungsanteils > 60 ist umso mehr Wert auf Barrierefreiheit und besonders auch auf die einfache Bedienbarkeit von Ticketsystemen zu legen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die sinnentsprechenden Festlegungen bzw. Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung des übrigen ÖPNV in Kapitel 4.8 und an das Ziel der Reduzierung der Komplexität des SH-Tarifs in Kapitel 4.5 verwiesen.
	48, Entwicklung der Schülerzahlen: die fehlende Berücksichtigung der Schülerzahlen der Berufsschulen ist kritisch zu sehen, da diese Personengruppe ein erhebliches Mobilitätsbedürfnis entwickelt und sowohl den ÖPNV als auch den MIV beeinflusst.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 2.1.7 wird die Entwicklung der Schülerzahlen dargestellt, wobei mangels vorhandener Datengrundlagen eine Aussage zu den Berufsschülern nicht möglich ist. Dennoch sind die Vorgaben zur Angebots- und Qualitätsentwicklung des übrigen ÖPNV auf alle Nutzergruppen inkl. der Berufsschüler ausgerichtet. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass zur Abstimmung zwischen den Angeboten des übrigen ÖPNV und den Anforderungen der Berufsschüler bereits eine bewährte Zusammenarbeit zwischen Berufsschulstandorten und den derzeitigen Verkehrsunternehmen etabliert hat.
	63, Bedarfslinienbetrieb: Hier ist aus Sicht des ADAC ein Ausbau digitaler Infrastruktur angezeigt; der potenzielle Nutzer möchte künftig (vielleicht auch schon heute) seinen ÖPNV- Bedarf via Smartphone abrufen können. Siehe Flächenverkehr daselbst.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 2.2.5 wird im Sinne der Analyse das derzeitige Angebot im Bedarfslinienbetrieb dargestellt. Die zukünftigen Anforderungen an flexible Verkehre werden in Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ bereits formuliert und greifen selbstverständlich auch Buchungsmöglichkeiten über mobile Endgeräte auf.
	65, 2.2.6, Tabelle 14: Die Fahrgastzahlen sind zwischen 2011 und 2016 nahezu konstant geblieben, was Beleg dafür sein kann, dass die Attraktivität des ÖPNV in der Tat weiter gesteigert werden muss, Menschen dazu zu bewegen, den ÖPNV überhaupt oder mehr als bisher	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die Feststellung ist zutreffend. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	zu nutzen.	Mobilitätsbedarfs daher in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	70, 2.2.9, Fahrradverleihsystem: Aus Sicht des ADAC wird die Nutzung des Fahrrades künftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. Das setzt aber voraus, dass nicht nur eine Infrastruktur für die Verfügbarkeit von geeigneten Fahrrädern entwickelt, sondern dass darüber hinaus das Netz der Radwege in geeigneter Struktur, Dichte und Qualität vorgehalten wird.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Anforderungen an die Entwicklung der Radwegeinfrastruktur der Hansestadt Lübeck sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.
	75, ...barrierefreier Haltestellenumbau: Die Anforderungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sind bereits vor Jahrzehnten definiert. Hier besteht aus Sicht des ADAC ein erhebliches Defizit in der Umsetzung und daher tritt der ADAC für eine vorrangige Umsetzung ein. 134 ff. beschreiben die diesbezügliche Zielsetzung dezidiert, schränken jedoch ein, dass entsprechende Finanzmittel zur Verfügung stehen müssen. Da die Hansestadt Lübeck bekanntlich nicht gerade mit ausreichenden Geldmitteln ausgestattet ist, steht zu befürchten, dass notwendige Investitionen in die Barrierefreiheit am Ende auf der Strecke bleiben!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wie in Kapitel 4.8.4, Tabelle 34 dargestellt ein jährliches Umsetzungsbudget von ca. 100 TEUR vorgesehen.
	80, ...ÖPNV – Beschleunigung: abgesehen von vereinzelten „Beschleunigungsmaßnahmen“ kann durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV eine Reduzierung des MIV mit entsprechenden Synergieeffekten einhergehen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	82, 2.3.6, Fahrzeugeinsatz...: hier wird auf die Bemerkung zu Seite 35 Bezug genommen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Elektrische Antriebe umfassen in der fachlichen Diskussion sowohl batterieelektrische als auch brennstoffzellenbetriebene Technologien der Elektromobilität. Eine Festlegung soll entsprechend einem technologieoffenen Ansatz im RNVP nicht

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		erfolgen. Es wird jedoch präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.
	89, Fahrgastbeirat; Bürgerdialog: Der ADAC begrüßt die Transparenzbemühungen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	91, ...Car-Sharing: Die Verknüpfung ÖPNV zu Car-Sharing-Projekten gilt es weiter auszubauen! Zu 2.5.2 fehlt aus Sicht des ADAC eine Aussage, wie die Nutzerbeurteilung verbessert werden soll.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** 2.5.2 ist aufbauend auf die verfügbaren Datengrundlagen als Status Quo Prognose angelegt, die eine dezidierte Nutzerbeurteilung nicht zulässt. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP daneben auch Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario, vgl. Kap. 2.5.3).
	94, Abbildung 25: In der Tarifoffensive ist aus Sicht des ADAC deutlich mehr Wert auf die Entwicklung von Job- und Firmenticket zu legen (siehe oben)!	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	112, 3.3.2: Der ADAC begrüßt die Kooperationsbestrebungen mit dem Ziel der Angebotsaufwertung.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	118, Abbildung 32: Die Qualitätsmatrix stellt zahlreiche ambitionierte Anforderungen, die es jedoch auch gilt, mit Leben zu füllen! Der ADAC unterstellt dabei, dass die Anordnung der einzelnen Regelungsbereiche nicht etwa auch eine Rangfolge beinhaltet, sondern vielmehr eine gleichwertige Aufschlüsselung aller Anforderungen darstellt! Andernfalls würden den Umwelt- und klimaschutzrelevanten Anforderungen oder jenen an die Zukunft zu geringe Stellenwerte eingeräumt!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Das dargestellte Verständnis trifft zu.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	121, Abbildung 33: Zur Förderung des Radverkehrs und der Verknüpfung mit dem ÖPNV bzw. öffentlichen Verkehrsmitteln schlechthin sind adäquate Fahrradabstellanlagen unabdingbar. Sie müssen sicherstellen, dass ein Fahrradnutzer sein Fahrzeug bei seiner Rückkehr nicht nur wieder vorfindet; es muss unbeschädigt wieder vorgefunden werden können.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Dies wird mit den formulierten Anforderungen und Zielen im Beteiligungsentwurf bereits sinnentsprechend ausgedrückt.
	127, 4.3: Durch zertifizierte Qualitätsversprechen kann die Einhaltung festgelegter Standards für den Nutzer transparent gemacht werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	131, 132, 4.6: Der ADAC spricht sich dafür aus, dass Vertriebssysteme (Automaten) so zu gestalten sind, dass dem Nutzer intuitiv verständlich gemacht wird, wie ein erforderliches/gewünschtes Ticket erworben werden kann. Die Erfahrung zeigt, dass heute Automaten im Einsatz sind, deren Bedienung sich insbesondere älteren Mitbürgern vollständig verschließt und sie damit diskriminiert. An die Gestaltung von Fahrplänen und Netzkarten sind entsprechende Anforderungen zu stellen. DFI-Anlagen sind weiter auszubauen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Automaten spielen im Vertrieb des übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eine untergeordnete Rolle. Demgegenüber steht der SPNV (bzw. die Ausstattung der Zugangsstellen des SPNV mit Automaten). Es wird im Beteiligungsentwurf auf Vertrieb über die Beschäftigten im Fahrdienst, über Vorverkaufsstellen sowie zukünftig verstärkt über elektronisch / mobil nutzbare Vertriebskanäle abgestellt. Die Ausstattung mit DFI ist als angemessen anzusehen. Etwaige einzelne zusätzliche Ausrüstungen mit DFI sind nicht ausgeschlossen.
	145, Sicherheit: Zu Einrichtungen der Videoüberwachung wird an dieser Stelle auf die DSG VO verwiesen, die seit Ende Mai in Kraft ist.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Rechtsvorschriften gelten unabhängig von der besonderen Erwähnung im RNVP, so dass die Berücksichtigung sichergestellt ist.
	154, Abbildung 35: Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split erscheint aus Sicht des ADAC nur realisierbar, wenn zugleich die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV mittelfristig signifikant gesteigert werden kann! Siehe auch oben.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs daher in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Angebotsumfangs zur Attraktivitätssteigerung

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		vorgedacht.
	158, Abbildung 37: Die Handlungsfelder Schule und Kindergarten erfordern u. a. auch eine genaue Kenntnis der relevanten Kenndaten der Berufsschulen (siehe oben). Hinsichtlich etwa der Verkehrssicherheit bietet neben den genannten Institutionen auch der ADAC Aktionen und Schulungen an, die die Sicherheit insbesondere von Kindern steigern helfen; der ADAC berät hier gern! Das Beratungsangebot erstreckt sich darüber hinaus auch auf den Bereich Tourismus.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die Verfügbarkeit von Grundlagendaten kann im Rahmen der Erstellung des RNVP nicht beeinflusst werden. Der Hinweis auf die Beratungsangebote des ADAC wird dankbar aufgenommen und im Rahmen der weiteren Erarbeitung des RNVP an die Beteiligten der Hansestadt Lübeck weitergeleitet.
	163, 5.2: Zu den vergaberechtlichen Belangen etwa hinsichtlich einer Direktvergabe kann von hier keine Aussage getroffen werden; allerdings sind die Beweggründe für eine solche Vergabe für den ADAC gut nachvollziehbar.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	Anhang: Hier sind mangels Detailkenntnis dezidierte Aussagen des ADAC nicht möglich.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
IHK zu Lübeck; 05.07.2018	S. 56, Gewerbeflächenentwicklung: Die zugrunde gelegte Gewerbeflächenentwicklung in der Hansestadt Lübeck für die Laufzeit des 4. RNVP ist richtig beschrieben. Ansiedelungen von Firmen im Gebiet Genin-Süd und Kronsforder Allee können zu einer erhöhten Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen aus diesem Bereich führen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 63, Flächenverkehr: Grundsätzlich befürwortet die IHK zu Lübeck die Ausweitung von flexiblen Flächenverkehren als On-demand-Verkehre, wenn frühzeitige Abstimmungsgespräche mit dem Taxigewerbe erfolgen, mit dem Ziel beide Bedienformen profitieren zu lassen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 91, Modal Split-Anteil ÖPNV: Die unterdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV in Lübeck passt nicht zu den postulierten Zielen der Politik und	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Mit einer im Bezug auf die Stellungnahme sinnentsprechenden Zielstellung definiert

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	einschlägiger Interessengruppen, den ÖPNV/Busverkehr in Lübeck überdurchschnittlich auszubauen. Daher spricht sich die IHK zu Lübeck dafür aus, das Angebot des ÖPNV zunächst moderat zu erhöhen, um den ÖPNV für neue Kunden attraktiver zu machen. Die angeregte Mehrnachfrage mag dann ein Indikator für einen noch stärkeren Ausbau des Busverkehrs in Lübeck sein, auch um gewünschte Klimaschutzziele zu erreichen. So kann einer sprunghaften Kostensteigerung entgegengewirkt werden bzw. eine angemessene Kosten-/Erlösrelation gewährleistet bleiben. S. 93, Entwicklung des Fahrgastaufkommens: Dazu passt die prognostizierte Steigerung des Fahrgastaufkommens im Zeitraum bis 2023.	der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Angebotsumfangs zur Attraktivitätssteigerung vorgedacht und gleichzeitig sollen so Anforderungen der zukünftigen Entwicklung berücksichtigt werden.
	S. 109, Defizite der Angebotsqualität bei Siedlungsgebieten in städtischer Randlage: Zur Behebung der Defizite in der Anbindung von Gewerbegrundstücken/Gewerbegebieten in städtischer Randlage befürwortet die IHK zu Lübeck flexible Bedienformen in Abstimmung mit den Unternehmen, insbesondere mit Blick auf die Beförderung von Auszubildenden ohne eigenes Fahrzeug. Die Standortqualität dieser Grundstücke steigt dadurch und damit auch die Zukunftsfähigkeit der Hansestadt Lübeck als lohnendes Umfeld für die Arbeitsaufnahme (Fachkräftemangel).	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 111, Anbindung an zukünftige SPNV-Haltepunkt Moisling: Aus Sicht der IHK zu Lübeck ist der geplante SPNV-Halt Lübeck-Moisling auch durch Buslinien anzubinden, die die Gewerbegebiete in Genin bedienen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es wird folgender Satz ergänzt: „Es ist dabei u.a. auch die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Genin zu berücksichtigen.
	S. 120, Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad: Im Entwurf des 4. RNVP sind Bemühungen der Hansestadt Lübeck auf diesem Gebiet zu schwach formuliert. Vermisst werden durchschlagende Maßnahmen, um die Nutzung des „Umweltverbundes“ voran zu bringen. Z.B. „sichere“ Fahrradgaragen,	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der Regelungsumfang des RNVP umfasst die Darstellung des aus Sicht der Hansestadt Lübeck gewünschten Angebotsumgangs und der Angebotsqualität des übrigen ÖPNV

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Ladesäulen für Pedelcs. Neue Konzepte und Investitionen sind gefragt, um die Nutzung des ÖPNV zu stärken. Eine wünschenswerte, stärkere Nutzung von Fahrrad, Pedelecs und ÖPNV in der Zukunft - wie in zahlreichen Bürgergesprächen und Zukunftswerkstätten artikuliert - ist angesichts der tatsächlich vorhandenen Infrastruktur kaum zu erwarten, weil für neuen Kunden die Verknüpfung mit dem ÖPNV nicht attraktiv genug ist.	(= Busverkehr). Da eine integrierte Sichtweise im Sinne eines Gesamtverkehrssystems erforderlich und zeitgemäß ist, werden auf Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern wie SPNV, SPFV, Fernbus, Fährverkehr, Kfz, Rad, SharingLösungen etc. mitgedacht. Die dezidierte Beschreibung genauerer Ausprägungen des Radverkehrs über den derzeitigen Umfang hinaus kann der RNVP jedoch nicht abdecken. Es wird u.a. auf das „Konzept Fahrradfreundliches Lübeck“ verwiesen.
	S. 123, Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen: Eine Lösung für die stärkere Nutzung des Umweltverbundes kann die Schaffung eines Netzes von Mobilitätsstationen sein. Entscheidend für den Erfolg ist, aus Sicht der IHK, dass diese Stationen zeitnah und in der richtigen Dimension geschaffen werden. Nicht nur Klimaziele lassen sich durch diese Maßnahmen besser erreichen, sondern auch die bessere Umfahrung von stauanfälligen Bereichen in Zeiten von langfristigen Baustellen in Schlüsselbereichen (Possehlbrücke, Bahnhofsbrücke usw.).	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Wie in Kapitel 4.1.5 dargestellt, wird die Hansestadt Lübeck Vorschläge für potenzielle Mobilitätsstationen erarbeiten und die Machbarkeit der Umsetzung prüfen. Die Konkrete Frage der Dimensionierung ist darin enthalten.
	S. 128, Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst: Der Fahrstil im Busverkehr In der Hansestadt Lübeck ist verbesserungswürdig. Eine rücksichtsvollere Fahrweise gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern wäre angezeigt. Auch für den Fahrgast ist der Komfort der Beförderung in Lübeck nicht immer gegeben.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Anforderung „Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise“ in Kapitel 4.4 „Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst“ verwiesen.
	S. 130, Überlegungen für einen Beitritt in das Verbundgebiet des „HVV“ und zu einem „Nordtarif“: Aus jetziger Sicht steht die IHK zu Lübeck einem möglichen Beitritt der Hansestadt Lübeck zum Tarifgebiet des HVV kritisch gegenüber. Durch einen Beitritt werden die Fahrkartenpreise in der Hansestadt Lübeck wegen des vorhandenen Tarifgefüges herabgesetzt werden müssen. Es ist daher ein höherer Zuschussbedarf durch Mindererlöse zu erwarten, der von der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein zu tragen sein wird. Dazu ist das Land Schleswig-Holstein offensichtlich nicht bereit. Auch der HVV selbst zeigt nur ein geringes Interesse zur Ausweitung	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Darstellung der derzeitigen Diskussion zur Frage des Beitritts in den HVV in Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV sowie die Bewertung des Beitritts zur Metropolregion Hamburg in Kapitel 1.3.3 „Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz“ verwiesen. Bereits heute ist eine Ein- und Ausfahrt in/aus dem Tarifbereich Hamburg AB sowie den in Schleswig-Holstein liegenden Bereichen des HVV mit dem SH-Tarif möglich, so

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	des Verbundgebietes. Nicht eingerechnet ist in diese Betrachtung, die mit einem Beitritt verbundene Erwartungshaltung bei den Kunden in Bezug auf neue, interessante Mobilitätsangebote. Der Beitritt allein bringt noch keine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage. Absolut erforderlich ist allerdings zeitnah zumindest die Buchungsmöglichkeit von Durch-Tickets über ALLE Online-Plattformen im Tarifgebiet HVV/SH-Tarif.	dass dazu kein grundsätzlicher Handlungsbedarf zu erkennen ist. Im Internetbasierten Vertrieb können diese verbundübergreifenden Fahrausweise als NAH.SH-Onlineticket zum Ausdrucken über die Websites www.nah.sh und www.bahn.de erworben werden. Daneben können Fahrausweise des SH-Tarifs inklusive Fahrausweise des Tarifgebiets „Region Lübeck“ sowie Ein-/Ausfahrten in den HVV über die App DB Navigator der DB AG erworben werden. Ab 2019 ist ein Handyticket-Angebot über die NAH.SH-App vorgesehen.
	S. 144, Klima- und Umweltschutz: Zu den elektrischen Antrieben gehören auch Hybridfahrzeuge. Aus Sicht der IHK sollten aber rein-elektrisch angetrieben Fahrzeuge eingesetzt werden, um tatsächlich eine positive Auswirkung auf Klima und Umwelt in Lübeck zu haben.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck wird in den konkreten Zielen bewusst auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge und nicht auf Hybridfahrzeuge abgestellt. Über die Zielwerte hinaus hinaus können aber zusätzlich auch Hybridfahrzeuge eingesetzt werden. Es wird präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert.
NAHBUS Nordwest-mecklenburg GmbH; 05.07.2018	Zu 3.2.1.: Es ist zu prüfen, ob eine Unterscheidung von Schnellbus- und Regionalbuslinien vorzunehmen sei. Für Regionalbuslinien sollten neben dem Qualitätsmerkmal hohe Reisegeschwindigkeit eine deutlich detailliertere Beschreibung der Anzahl und Qualität der Zwischenhalte vorgenommen werden. Es wird nachfolgende Formulierung empfohlen: Die Anzahl und Position der Zwischenhalte für Regionalbuslinien ist so zu wählen, dass unter Berücksichtigung einer hohen Reisegeschwindigkeit, die räumliche Erschließung des Haltestellenumfeldes zur Ausführung /Ausübung von beruflichen Tätigkeiten, touristischer Nutzung, Einkaufsaktivtäten und Ähnliches im Umfeld von .... Metern ermöglicht wird. Wenn möglich sollten diese Zwischenhalte als übergeordnete/ nachgeordnete ÖPNV Netzknoten eingestuft sein. Bestehende Bedienungsverbote (Einstieg-/ Ausstieg) sind aufzuheben.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Bezeichnung der Schnellbuslinien erfolgt in 2.2.5 „Betriebsformen im übrigen ÖPNV“ und bezieht sich auf ausgewählte Verbindungen im Stadtverkehr. Eine über die derzeitige Definition in Kapitel 3.2.1 hinausgehende Unterscheidung und Spezifizierung ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht erforderlich.
	Zu 3.2.3.: Hinsichtlich der aufgeführten Lösungsvorschlägen für die Randgebiete Lübeck bitten wir dem Angebot der ein- und ausfahrenden Regionalbuslinien hier eine verstärkte Bedeutung zuzumessen. Eine	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 3.2.3 wird auf bestehende Defizite in der Anbindung von Siedlungsgebieten

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Abstimmung der Angebote der Regionalbuslinien mit dem Gesamtangebot des Stadtverkehrs Lübeck für die Randgebiete zwischen den jeweiligen Aufgabenträger wird empfohlen. Auch in diesem Zusammenhang bitten wir die Bedienungsverbote der Taktlinie 335 der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH im Bereich zwischen Schlutup Markt bis zum ZOB Lübeck aufzuheben.	und zum Teil von Gewerbegebieten in städtischer Randlage hingewiesen. Dabei wurden alle verfügbaren Angebote des ÖPNV (also auch ein- und ausfahrende Regionalbusverbindungen) berücksichtigt. Demgegenüber steht das Kapitel 3.3 „Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck“, in dem durch das Ziel einer Verbesserung der bisher noch nicht ausreichenden Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien bereits auf die Verstärkte Bedeutung der Regionalbuslinien hingewiesen wird. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind keine bestehenden Bedienungsverbote bekannt. Bedienungsverbote werden im RNVP auch bewusst nicht als Maßnahme vorgeschlagen, hingegen wird jedoch die Notwendigkeit der Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch Regionalbuslinien innerhalb der Hansestadt Lübeck herausgestellt. Sofern dennoch etwaige Bedienungsverbote als Auflage bestehender Liniengenehmigungen wahrgenommen werden, besteht die Möglichkeit, einen Antrag zur Anpassung der Liniengenehmigung an die jeweilige Genehmigungsbehörde zu richten.
	Zu 3.3 1. Angebotskoordinierung Stadt - und Regionalbuslinien: Wir bitten um Aufnahme eines weiteren Schnittbereiches zu den Linien des Aufgabenträgers der Kreises Nordwestmecklenburg.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
VCD-Landesverband Nord e.V.; 05.07.2018	**Fahrzeugtechnologie:** Die Schadstoff- und Lärmbelastung durch konventionelle Dieselmotoren ist gerade im innerstädtischen Bereich erheblich. Moderne Technologien wie Hybrid-Oberleitungsbusse (HO-Busse) stehen zur Verfügung und sollten als Alternative geprüft werden. Diese Technik ist aus ökologischer Sicht optimal, weil mit relativ kleinen Batterien ohne Schadstoffausstoß gefahren werden kann. Wenn nur im zentralen Bereich des Liniennetzes ein Oberleitungsnetz installiert wird, können etwa 2/3 der Buslinien auf diese Technologie umgerüstet werden. Stadtbildtaugliche Oberleitungslösungen sind denkbar. Für die Investitionskosten gibt es hohe Förderquoten (bis zu 80 % vom BMV für	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Möglichkeiten alternativer Antriebstechnologien wurden auch unter Berücksichtigung konventioneller bzw. hybrider Oberleitungsbusse bereits geprüft. Im Ergebnis sprechen u.a. örtlichen Gegebenheiten, Denkmalschutz etc. gegen eine weitere Vertiefung als Realisierungsoption. Dennoch werden konkrete Ziele für den verstärkten Einsatz rein-elektrisch betriebener Fahrzeuge definiert, die auch im Vergleich zu anderen deutschen Städten als ambitioniert anzusehen sind. Damit will die Hansestadt Lübeck einen konkreten und zeitnahen Beitrag zur Senkung von

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Oberleitungsbau; bis zu 80 % vom BMU für die Mehrkosten der Elektrobusse gegenüber konventionellen Bussen). Anzustreben ist eine Finanzierungsmöglichkeit der Mehrkostendifferenz über Zuschüsse oder Kredite aus Landesmitteln. Alternativ oder ergänzend sollte zur Entlastung der innerstädtischen Strecken geprüft werden, ob der Einsatz kleinerer Elektrobusse als Shuttle vom Hauptbahnhof und von peripheren Innenstadtparkplätzen in die Innenstadtbereiche sinnvoll ist. Für den Innenstadt-Shuttle sind Kombi-Tickets mit DB-Fahrausweisen oder Parkscheinen sowie ein Kurzstreckentarif denkbar.	Umweltbelastungen umsetzen. Der Einsatz kleiner Shuttlebusse zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt widerspricht dem Fahrgastanspruch der direkten Erreichbarkeit der Altstadt aus dem gesamten Stadtgebiet. Die resultierenden zusätzlichen Umsteigeerfordernisse entsprechen weder den heutigen Kundenansprüchen, noch sind kleine Shuttlebusse geeignet, im Altstadtbereich dadurch entstehende Verkehrsmengen sinnvoll abzudecken. Im Übrigen wird jedoch auf die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Ansätze für alternative Antriebe und auch innovative Verkehrsformen wie autonomer Betrieb verwiesen.
	Tarife: Zur generellen Steigerung der Fahrgastzahlen sollte ein umlagefinanziertes Job-Ticket eingeführt werden. Dabei zahlt der Arbeitgeber für jeden Arbeitnehmer einen kleinen Betrag, woraufhin die Arbeitnehmer eine vergünstigte Zeitfahrkarte bekommen können. Diese geldwerte Leistung ist bis zu 44 Euro pro Monat steuer- und sozialabgabenfrei.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	Das Angebot zur Nutzung von Sammeltaxis in den verkehrsschwachen Zeiten bzw. ab Streckenende (LüMo) ist zu erweitern.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ verwiesen, wonach die Nutzung flexibler Angebotsformen zur Verbesserung der Anbindung u.a. in den Siedlungsgebieten in städtischer Randlage geprüft werden soll.
	Konzessionsvergabe/Infrastruktur: Um zu gewährleisten, dass bei der Umstellung auf zukunftsweisende Technologien die bestmöglichen Lösungen zum Einsatz kommen, ist auf eine Parallelität von Betriebsdauer und Vergabezeit zu achten. Insofern Vergaberichtlinien dagegensprechen, sollte geprüft werden, ob die Entkoppelung von Infrastruktur (z. B. Elektrobusse,	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Vgl. Abwägung der Stellungnahme zu Fahrzeugtechnologien.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Oberleitungen in öffentlicher Hand) und Betreibung der Strecken sinnvoll ist.	
	Verkehrsangebot/Taktung: Eine gut abgestimmte Anbindung an die DB-Züge von und nach Hamburg ist wichtig. Insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden sollten für die Buslinien mit den potenziell meisten Fahrgästen Übergangszeiten ohne lange Wartezeiten angestrebt werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die bereits definierten Vorgaben zur Verknüpfung in Kapitel 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie Kapitel „4.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität“ verwiesen.
	Besonders in den Schwachverkehrszeiten ist anzustreben, dass unterschiedliche Linien, die im Innenstadtbereich parallel geführt werden, versetzte Takte haben, so dass dort die Frequenz doppelt so hoch ist wie in den Randbereichen des Netzes.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die Forderung von zeitnahen Anschlüssen am Hauptbahnhof von/zum SPNV in Schwachlastzeiten bei gleichzeitiger versetzten Taktfrequenz beinhaltet einen Zielkonflikt. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck wird die Anschlussgestaltung priorisiert.
Stadtverkehr Lübeck GmbH; 05.07.2018	S. 102, Punkt 3.1.3: Ergänzung zu Taktschema: Linie 5 fährt in HVZ zumeist im 10-Minuten-Takt, Verweis auf die Tabelle 30 im Anhang fehlt.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 144 Klima- und Umweltschutz, Ebenso auch auf S. 35 und S. 154/155: SL wird rein-elektrisch angetrieben Fahrzeuge (keine Hybridfahrzeuge) einsetzen, um die Klimaziele zu erreichen. Deshalb bitte rein-elektrisch ergänzen. Bitte ergänzen: Bis Ende 2021 auf 10%, Bis Ende 2025 auf 40%	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es wird präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.
	S. 145 Reinigung: Ergänzung: Die Reinigung außen erfolgt nach Bedarf. Bei Frost kann die Außenreinigung nicht gewährleistet werden.	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Es wird folgender Hinweis ergänzt: „Bei Frost erfolgt die tägliche Außenreinigung nur soweit möglich.“ Die tägliche Reinigung außen wird wie folgt umformuliert: „Tägliche Reinigung außen bei Bedarf“
	S. 146 Werbeflächen: Die aktuellen Verträge über die Buswerbung laufen bis 2026 und damit über die Laufzeit des RNVP hinaus. Diese beinhalten keinen entsprechenden Regelungen über die Beklebungen der Seitenscheiben. Vorschlag: Punkt 1 umformulieren: „Die Scheiben im Sichtbereich des Fahrers müssen frei von Beklebungen bleiben.“, Punkte 2 und 3 streichen. Dafür eine	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Grundsätzlich dürfen bestehende vertragliche Regelungen bei Verkehrsunternehmen des Aufgabenträgers des übrigen ÖPNV nicht daran hindern, sein Ermessen bei der Formulierung der Anforderungen an die zukünftige Gestaltung der

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	allgemeine Formulierung einsetzen: „Werbung ist im Innenraum und außen möglich“.	Verkehrsleistungen auszuüben. Es erfolgt im Gegensatz zum Wunsch eine Umformulierung aufbauend auf die Stellungnahme von NAH.SH wie folgt: • Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten. • Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben. Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.
	S. 146 Ausnahmen: Bitte den Punkt löschen, da ansonsten von allen Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz abgewichen werden kann.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 162 Aufgaben der Verkehrsunternehmen: Ergänzung: Planung des ÖPNV-Angebots, z.B. Netz- und Feinplanung	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 179 ff. Tabelle 30: Die Tabelle enthält noch einige Fehler im Abgleich mit dem aktuellen Fahrplan. Wir versenden eine korrigierte Version per Mail.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
Vereinte Dienst-leistungs-gewerkschaft ver.di; 05.07.2018	**Vorbemerkung:** Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di hat, wie andere Organisationen auch, schon bei der Novellierung des PBefG im Jahr 2012 darauf hingewiesen, zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs und zum Schutz vor Sozialdumping und der Arbeitnehmerschutzrechte bei einem möglichen Betreiberwechsel die Vorgabe von Qualitäts- und Sozialstandards entsprechend der Ermächtigung nach der VO (EG) 1370/2007 verbindlich in die bundeseinheitliche Regelung des PBefG zu integrieren. Dem folgte der nationale Gesetzgeber nicht. Deswegen können wir bei Vergaben von Verkehrsleistungen im ÖPNV immer wieder von einer erheblichen Unruhe	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	innerhalb der Belegschaften berichten. Diese werden - auch im Falle der von uns begrüßten Festlegung der Hansestadt Lübeck im 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) auf die Direktvergabe der Verkehrsleistungen des Linienbündels „Hansestadt Lübeck" an die kommunalen Unternehmen SL und LVG - durch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre gern. PBefG regelmäßig hervorgerufen und betreffen berechtigte Ängste der Belegschaften vor Lohn- und Sozialdumping. ver.di begrüßt vor diesem Hintergrund die von der Hansestadt Lübeck im 4. RNVP dargestellte Auffassung, dass der nationale Gesetzgeber tätig werden müsse, um „auch für den verkehrsgewerberechtlichen Rahmen des ÖPNV soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten ... allgemeinverbindlich zu machen." (siehe S. 164) Wir sind jedoch der Auffassung, dass die Hansestadt Lübeck diesbezüglich nicht nur beim „Wunsch" bleiben sollte, sondern zur Sicherstellung einer gewünschten hohen Betriebsqualität unter Bezug auf die VO 1370/2007 auch von der zulässigen Anordnung Gebrauch macht, bestimmte Sozialstandards für die Durchführung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vorzugeben. Aus diesem Grund bitten wir Sie, folgende Ergänzungen in den „4. Regionalen Nahverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck 2019 - 2023" aufzunehmen.	
	zu Punkt 3. Seite 96 nach Satz 1 einfügen: Die Betriebsqualität im ÖPNV wird vor allem auch durch ein Zusammenspiel von der Qualität des eingesetzten technischen Materials, der Anlagen und der Qualifikation sowie den Arbeitsbedingungen des eingesetzten Personals bestimmt. Aus diesem Grund legt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ verpflichten, bestimmte soziale Standards einzuhalten.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck dient das Kapitel 3 und auch das Kapitel 4 der Beschreibung der aus Ihrer Sicht ausreichenden Verkehrsbedienung. Ein Verweis auf Arbeitsbedingungen ist hier jedoch nicht Regelungsgegenstand, so dass die Ergänzung nicht umgesetzt wird.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 in 1. Abs., 1. Satz geändert: Die Hansestadt Lübeck begrüßt die Absicht der Bundesregierung klarzustellen, dass über die Nahverkehrspläne beschriebene soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten sowie qualitative und ökologische Standards für alle Bewerber gelten. Die Hansestadt begrüßt weiterhin die Absicht der Bundesregierung den Ordnungsrahmen dahingehend zu ändern, dass die Kommunen in die Lage versetzt werden Emissionsgrenzwerte für den Personenverkehr zu erlassen. **Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 in 3. Abs., 1. Satz geändert:** Die Hansestadt Lübeck verlangt für die in ihrem Wirkungsbereich erbrachten Verkehrsleistungen, dass die durch den im Verkehrsgebiet einschlägigen, repräsentativen Tarifvertrag vorgesehenen Entgelte nach den tariflich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflichen vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren sind, und hierdurch bei dem Betreiber hochwertige, sozialadäquate Beschäftigungsbedingungen herrschen. Gegenüber einem internen Betreiber hat die Hansestadt Lübeck aufgrund ihrer Vertretung in den Gesellschaftsorganen unmittelbaren Einfluss auf diesbezügliche Entscheidungen. Eine Direktvergabe an einen internen Betreiber sichert somit bestehende, auskömmlich bezahlte Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen von in der Hansestadt Lübeck und Umgebung ansässigen Beschäftigten. **Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 nach 3. Abs., neuen Absatz eingefügt:** Der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, legt besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird deshalb den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ gemäß Art. 4, Abs. 4a bis Abs. 6 der EU(VO) 1370/2007 verpflichten, die in diesem Nahverkehrsplan aufgeführten sozialen Standards einzuhalten. Das heißt, die Hansestadt Lübeck macht von ihrem Wahlrecht Gebrauch und ordnet für den Fall, dass ein anderer Betreiber als der bisherige die Leistung übernimmt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.	**Der Hinweise werden nicht umgesetzt.** Der Abschnitt 5.2.2 des 4. RNVP dient der Umsetzung von § 5 Abs. 2 Nr. 9 ÖPNVG zu Darstellung des beabsichtigten Finanzierungsrahmens des übrigens ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. In diesem Rahmen stellt die Hansestadt Lübeck ihre Erwägungen für die beabsichtigte Direktvergabe an die SL als internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dar. Es geht um die Gründe, ob und warum eine Direktvergabe vorgenommen werden soll. Damit wird der beabsichtigte Finanzierungsrahmen dargestellt und den Vorgaben des ÖPNVG insofern genügt. Die Hinweise und Formulierungsvorschläge beziehen sich maßgeblich darauf, wie eine Direktvergabe ausgestaltet werden soll. Die Hansestadt Lübeck wird diese Anforderungen mit der Vorabbekanntmachung und den ergänzenden Dokumenten in transparenter Weise darlegen, die dann unter den weiteren Voraussetzungen der §§ 8a Abs. 2 i.V.m. 13 Abs. 2a S. 2 bis 6 PBefG auch für eigenwirtschaftliche Verkehre maßgeblich sind. Die Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass nach gegenwärtiger Rechtslage die Festlegung sozialer Standards zum Schutz der Beschäftigten in (regionalen) Nahverkehrsplänen nicht vorgesehen ist. Den Wunsch dies zu ändern äußert die Hansestadt Lübeck in dem 4. RNVP ausdrücklich, wird sich aber im Übrigen an die für dessen Erlass gültige Rechtslage halten. Diese geltende Rechtslage sieht die Festlegung von sozialen Standards, etwa aufgrund von Art. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ausschließlich für öffentliche Aufträge vor.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1 vom 3. Dezember 2007) an, dass der ausgewählte Betreiber die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem vorherigen Betreiber gewährt wurden. Die bisherigen Betreiber sind verpflichtet, den Auftraggebern auf Anforderung die hierzu erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen oder Einsicht in Lohn- und Meldeunterlagen, Bücher und andere Geschäftsunterlagen und Aufzeichnungen zu gewähren, aus denen Umfang, Art, Dauer und tatsächliche Entlohnung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hervorgehen oder abgeleitet werden können. Hierdurch entstehende Aufwendungen des bisherigen Betreibers werden durch den öffentlichen Auftraggeber erstattet. Diese sind als Mindestarbeitsbedingungen während der gesamten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten und gelten gleichermaßen vollumfänglich auch für die eingesetzten Subunternehmer im Linienbündel „Hansestadt Lübeck“. Die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Anforderungen und Standards für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen hält die Hansestadt Lübeck für erforderlich (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG). In diesem Zusammenhang wird auch auf die Vergabeunterlagen (Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Abs. 2i.V.m. § 13 Abs. 2a und 2b PBefG) hingewiesen.	
Betriebsrat Stadtverkehr Lübeck; 06.07.2018	**Einleitung:** evtl. überarbeiten nach Fertigstellung der Kap. 1 – 5 **Erläuterung:** wird empfohlen	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	1.2, Seite 17, 1. Abs.: … bildet das u.a. das ÖPNVG SH. Satz 2 neu: Gemäß § 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Sowohl § 1 Abs. 2 RegG als auch § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG sehen vor, dass das Landesrecht die zuständigen Behörden (Aufgabenträger)	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** In Kapitel 1.2 soll auf wesentliche gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für die Regelungsinhalte eines RNVP hingewiesen werden. Die Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV wird bereits beschrieben.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	benennt. Dementsprechend überträgt das ÖPNVG SH. in § 2 Abs. 2 „Kreise und kreisfreien Städte oder ihrer jeweiligen Zweckverbände, die ausschließlich aus kommunalen Körperschaften bestehen“. Die Hansestadt Lübeck ist gemäß § 2 Abs. 2 ÖPNVG SH diese „Aufgabenträgerin" für den öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und damit zuständig für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlicher Personennahverkehr i.V.m. § 8 Abs. 3 PBefG und Art 4 der Verordnung (EU) 2016/2338. **Erläuterung:** Das ÖPNVG SH hat seit 2013 (!) wichtige europäische und nationale Normen (u.a. PBefG; RegG; VO (EU) 2016/2338; VO (EU) 1370/2007) nicht nachvollzogen. Das RegG regelt u.a. die Verteilung der ÖPNV-Mittel des Bundes für die Länder - und damit auch für die Kommunen - (derzeit bis 2031). Das ÖPNVG SH selbst setzt nur das RegG (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395)), um. Ende 2015 wurde das RegG letztmals geändert und zwar mit einer bis zum Jahr 2031 laufenden ÖPNV-Finanzierungszusage des Bundes an die Bundesländer.	Es wird aus Sicht der Hansestadt Lübeck keine Notwendigkeit für eine Anpassung der Formulierung erkannt.
	2.2.4, Seite 59: Herrentunnel-Shuttle, Abs. überarbeiten	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Kapitel 2.2.4 beschreibt das in der Hansestadt Lübeck vorhandene Verkehrsangebot. Der Herrentunnel-Shuttle ist nicht Bestandteil der von der Hansestadt Lübeck beabsichtigten Vergabe von Leistungen des übrigen ÖPNV und wird nicht in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck organisiert.
	2.2.4, Seite 60: neu: Neben den Verkehren in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck bestehen derzeit 13 ein- und ausbrechende Linien des Regionalverkehrs 54 (davon neun Liniengenehmigungen der Autokraft und vier Liniengenehmigungen der NAHBUS), für die die entsprechenden Aufgabenträger der umliegenden Kreise bzw. Landkreise zuständig sind.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die mit dem Beteiligungsentwurf vorgelegte Fassung beschreibt die derzeitige Sachlage korrekt. Eine Änderung ist nicht erforderlich.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	2.2.4, Seite 60: Angebotsumfang neu: Stadtverkehr und Regionalverkehr sind verzahnt (vgl. auch 3.1.6). Die wichtigsten Verknüpfungspunkte mit dem städtischen ÖPNV sind: • ZOB • Xx	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Darstellung von Verknüpfungspunkten ist nicht Bestandteil des Kapitels 2.2.4.
	2.2.4, Seite 62: zu Bedarfslinienbetrieb als Alternative: Eine Evaluation des Angebots ist somit regelmäßig erforderlich. Aufbauend darauf sollte geprüft werden, ob und wie bestehende klassische Angebote etwa in … zu Flächenverkehr neu: Flächenverkehr/Nachtverkehr	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Weiterentwicklung der Betriebsformen wird in Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ thematisiert. Dort wird bereits auf die Notwendigkeit der Evaluation hingewiesen.
	3.1, Seite 95ff.: „übrigen ÖPNV“ Vgl. unter diesem Gesichtspunkt auch das Kap. 3.3 siehe Tab. 33: ab Linie 300 sind die Kompetenzen der angrenzenden AT betroffen. Ist dies abgeprüft? Über deren Liniengenehmigungen und damit deren geforderten Standards wird nicht im Rahmen der DV an SL und LVG entschieden!	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der RNVP ist auf den gesamten übrigen ÖPNV auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck betreiberunabhängig und gesamthaft ausgerichtet. Bei ein-/ausbrechenden Verkehrsleistungen ist eine gesonderte Abstimmung zu Zuständigkeiten regelmäßig erforderlich und wird auch durchgeführt. Die benachbarten Aufgabenträger sind frühzeitig eingebunden worden und haben auch von der Möglichkeit der Stellungnahme im Beteiligungsverfahren Gebrauch gemacht.
	4.1.2, Seite 121, 2. Abs.: bitte überprüfen und gfs. überarbeiten: „Anschlusssicherung soll für alle Angebote des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Nutzung eines rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) erfolgen und durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. 4.2.2) überwacht werden.“	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die derzeitige Formulierung „Die Anschlusssicherung soll über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen und durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. Kapitel 4.2.2) überwacht werden.“ verwiesen.
	4.2.2, Seite 127, 2. Abs.: Abs. 2 - 4 streichen, dafür neu: Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst und den derzeitigen Leitstellen auf den Betriebshöfen bei der SL und LVG vorzuhalten. Deren Verfügbarkeit soll	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Anforderungen entsprechend bereits den erforderlichen Regelungsinhalten aus Sicht der Hansestadt Lübeck. Es

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	mindestens durch folgende zeitliche Lagen und personelle Besetzung gesichert sein: • Öffnungszeiten, davon SC ZOB 24/8; Service-Nummer 888-2828, wird außerhalb der Öffnungszeiten auf Leitstelle SC ZOB übertragen; • Derzeit wird die Betriebsüberwachung durch 17 Personale gesichert. Der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, legt aus Gründen der Qualitätssicherung darauf Wert, dass die Service-Nummer 888-2828 nicht auf externe Dritte übertragen werden darf und nur eigenes, mit den örtlichen Verhältnissen vertrautes Personal eingesetzt wird. entsprechende Anpassung auch in 2.4.2 und 4.6 • das SC Travemünde verkauft auch Fahrkarten für die Fähren. Abs. 5 streichen, dafür neu: Der Betreiber hat in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge sowie Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten auf 2 Betriebshöfen im Gebiet des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ vorzuhalten. weiter mit Abs. 6 + 7	werden jedoch zur Präzisierung folgende Anpassungen übernommen: Der Satz „Zudem sind Verkehrsmeister für die mobile Betriebslenkung einzusetzen“ durch die neue Formulierung „Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist weiterhin eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst vorzuhalten.“ ersetzt. Im Abschnitt 5 wird folgende Anforderung ergänzt: „sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten“. Anpassungen in 2.4.2 sind nicht erforderlich.
	4.2.3, Seite 128: bitte mind. den IST-Stand der Fahrzeugereserve angeben!	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die konkrete Angabe eines Wertes für eine Fahrzeugreserve führt selbst bei kleinen Anpassungen im Fahrplan ggf. dazu, dass dieser Wert angepasst werden muss. Es wird daher darauf verzichtet.
	4.4, Seite 129: nach 1. Abs. neu: Aus diesem Grund legt der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Linienbündels	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Kapitel 4.4 regelt die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlichen Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst. Die spezifische Beschreibung etwaiger Vorgaben

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	„Hansestadt Lübeck“ gemäß Art. 4 Abs.5 S. 2 der EU(VO) 1370/2007 i.V.m. Art 4 (neu), insbes. Abs. 4a, Abs. 4b und Abs. 6 der VO (EU) 2016/2338 verpflichten, soziale Standards einzuhalten. Zu den Sozialstandards gehören auch Sozial- und Pausenräume an den zentralen Ablösestellen und Toiletteneinrichtungen an allen Linienendpunkten. Ebenso sind die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards auch zukünftig als Mindestarbeitsbedingungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten. Alle zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards gelten auch vollumfänglich für die eingesetzten Subunternehmer. Der Aufgabenträger verlangt im Falles eines möglichen Betreiberwechsels, dass der mögliche Betreiber dem Aufgabenträger zusagt, dass er die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der bisherigen Betreiber in Anwendung der RL 2001/23/EG i.V.m. 4b der VO (EU) 2016/2338 zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem bisherigen Betreiber gewährt wurden. Die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Anforderungen und Standards für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen hält die Hansestadt Lübeck für erforderlich (§ 8 Abs. 3 PBefG). In diesem Zusammenhang wird auf die Vergabeunterlagen (Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Abs. 2i.V.m. § 13 Abs. 2a und 2b PBefG) hingewiesen.	zu sozialen Standards zum Schutz der Beschäftigten werden im Instrument der Vorabbekanntmachung aufgenommen. Vergleiche auch Abwägung zur Stellungnahme von Verdi zu Kapitel 5.2.2-
	4.4, Seite 130: 2. + 3. Abs. streichen, ebenfalls Überschrift.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Eine Streichung der Anforderungen an die Qualifizierung des Fahrpersonals ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht gewünscht.
	4.6, Seite 132: 2. Bullit-Point: ergänzen siehe Anmerkungen zu S. 86 (zu 2.4.2): das SC Travemünde verkauft auch Fahrkarten für die Fähren.	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Der Hinweis auf den Verkauf von Fahrausweisen für die Fähren wird ergänzt.
	4.9., Seiten 143 – 147: siehe auch Anmerkungen zu S. 81 und S. 128 Ergänzung: Umweltnormen: bei Dieselfahrzeugen xx% mind. Euro-Abgas-	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Norm 5 (vgl. auch 4.11 S. 152 und 4.13 S. 156) Fahrzeugeinsatz Alter: Ausnahme: 4% des Fuhrparks bei Einsatz von Fahrzeugen älter 10 Jahre nur in der HVZ an Schultagen und an folgenden Einsatzsituationen: … zusätzlich: Der zukünftige Betreiber verpflichtet sich, bei der Betriebsleistungserbringung die definierte Qualität bei den Fahrzeugen über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Das Unternehmen legt dazu alle zwei Jahre einen Nachweis über die von ihm eingesetzten Fahrzeuge mit den in der Anlage xy definierten Fahrzeugausstattungen und -standards, über das Durchschnittsalter und die zulässigen Abweichungen bei den eingesetzten Fahrzeuge vor, jeweils bezogen auf den Durchschnitt der letzten drei abgelaufenen Geschäftsjahre. Der Nachweis ist vom Wirtschaftsprüfer des Betreibers zu bestätigen.	Eine Vorgabe eines maximal zulässigen Anteils von Dieselfahrzeugen mit Euro-Abgas-Norm 5 dient dem schnelleren Erreichen der aus Sicht der Hansestadt Lübeck gewünschten Umweltziele. Um zu vermeiden, dass ein zukünftiger Betreiber Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge in Betrieb nimmt, die nicht mindestens , die Einhaltung der jeweils im Startjahr des Einsatzes geltende höchste Euro-Abgas-Norm erfüllen, wird der Satz „Bei Neufahrzeugen muss mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.“ wie folgt geändert: „Bei allen neu beschafften Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen müssen mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.“ Ausnahmen von den Vorgaben zum Fahrzeugalter sind nicht vorgesehen, um eine moderne Gesamt-Fahrzeugflotte zu unterstützen. Zum Vorschlag eines zusätzlichen Absatzes wird auf die bereits in Kapitel 5.3.2 „Nachweis der Betriebsqualität“ definierten Berichtspflichten verwiesen, die aus Sicht der Hansestadt Lübeck sinnentsprechend wirken.
	4.13, Seite 156: Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) ersetzen durch „Euro-Abgas-Norm 5 (Abgasgrenzwerte für Busse) ab 2020 für xx%“ der eingesetzten Fahrzeuge ?	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Regelung „Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr von Fahrzeugen geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse)“ soll vorrangig gelten, so dass keine Euro-Abgas-Norm 5-Fahrzeuge mehr neu in die Flotte aufgenommen werden können. Dazu wird die Reihenfolge der Aufzahlung der Vorgaben in Kapitel 4.13 korrigiert.
	5.1.2, Seite 163: zu Verkehrsunternehmen: Beschreibung unter Vorlage (siehe Internetseite: https://www.svluebeck.de/de/%C3%BCber-uns/leistung-f%C3%BCr-alle.html mit Angaben über 650 Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon xxx Fahrpersonal, 1000 Haltestellen, 25 Linien, 200 Busse, 5 Fähren. Pro Tag werden xxx.000 Personen befördert. Insgesamt fahren pro Jahr ca. 30, 8 Mio. (einschl. Fähren) Menschen. Anzahl der jährlichen Ausbildungsplätze sowie Sonderleistungen - falls vorhanden - wie etwa	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die gewünscht Ergänzung ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht erforderlich, um die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation zu beschreiben.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	betriebliches Gesundheitsmanagement, Förderung Familie und Beruf; Frauenförderung etc.	
	5.2.2, Seite 163, Satz 1: Satz streichen, dafür neu: Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.12.2020 eine erneute ausschreibungsfreie Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Damit sollen die in diesem RNVP beschriebenen Vorgaben und Anforderungen einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ i.S. des § 8 Abs. 3 als Direktvergabe nach den Vorschriften des § 8 a Abs. 2 PBefG an die internen Betreiber SL und LVG vergeben werden. Abweichungen von den in diesem RNVP und in der Vorabbekanntmachung nach § 8 a Abs. 2 PBefG dargestellten Umfang und Qualität einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ einschließlich der gewünschten Weiterentwicklung hält die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den ÖPNV im Linienbündel „Hansestadt Lübeck“ für wesentlich und unzulässig.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Formulierungen weisen an der sinnentsprechenden Stelle keine sprachlichen Unklarheiten auf.
Kreis Herzogtum Lauenburg; 06.07.2018	Zu 3.3: Der Kreis Herzogtum Lauenburg sieht nicht die Notwendigkeit die Aufgabenträgerschaft für aus der HL ausbrechende Verkehre auf dem Gebiet des Kreises an die HL abzutreten. Das Ziel der rechtskonformen Direktvergabe an den Stadtverkehr Lübeck kann auch auf andere Weise erlangt werden. Somit stimmt der Kreis diesem Vorgehen nicht zu.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es erfolgt eine Neufassung der entsprechenden Formulierung wie folgt: „Die Hansestadt Lübeck strebt für ausbrechende Linienverkehre an, mit den benachbarten Aufgabenträgern Vereinbarungen abzuschließen, die eine Direktvergabe an den internen Betreiber rechtlich ermöglichen.“
	Zu 3.3.1: Die Umstellung der heutigen durchgebundenen Verkehre aus dem Kreis bis in die Lübecker Innenstadt hat hohe Qualität und darf sich nicht verschlechtern. Die Regionalbuslinien sind durch anderweitige Verknüpfungen zeitlich unflexibel. Nur durch eine Anpassung der Stadtbuslinien wäre das Übersteigen an Verknüpfungspunkten theoretisch möglich.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Kapitel 3.3.1 zielt nicht auf eine Verschlechterung durchgebundener Verkehre, sondern auf eine bessere Koordinierung der bestehenden Verkehre im Stadt- und Regionalverkehr. Um dieses Ziel zu erreichen, bieten sich mehrere denkbare Maßnahmen an, die u.a. auch die Anpassung von Linien des Stadtverkehrs beinhalten. Dennoch sollte aus Sicht der Hansestadt Lübeck auch die Untersuchung von Möglichkeiten einer Modifikation von Linien des Regionalverkehrs keinen

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Denkschranken unterworfen werden.
Landkreis Nordwest-mecklenburg; 06.07.2018	S. 33 Tarife, Information und Marketing: 1 Zeile, 2 Spalte formaler Hinweis: müsste es anstatt NAH.AH wohl NAH.SH heißen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 33 Tarife, Information und Marketing: Die Benennung „Einführung Tarifübergang Nordwestmecklenburg und Kombitickets" als Maßnahme bzw. Projekt wird sehr begrüßt. Hierzu gibt es bereits einen konkreten Vorschlag vom 27.03.2018 über eine 20 %ige Nachlassvariante. Der Landkreis Nordwestmecklenburg steht dieser Maßnahme offen gegenüber und würde eine kurzfristige Umsetzung unterstützen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auch auf Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV verwiesen.
	S. 107 Pkt. 3.2.1 Anstrich Schnell- und Regionalbuslinien: Der hier angeführte Ansatz wird unterstützt. Aus diesem Grund würde sich der Landkreis gern für eine Vereinheitlichung der Regionalverkehre hinsichtlich bestehender Bedienungsverbote im Stadtgebiet aussprechen. Hierbei sollten die Bedarfe der Hansestadt Lübeck und das Kundeninteresse auf schnelle Reisezeiten und -wege vornehmlich berücksichtigt werden. Auch zu diesem Thema ist der Landkreis gern gesprächsbereit. Ein gutes Beispiel für eine Umsetzung solcher Bedarfe ist die Stadt Ratzeburg im Kreis Herzogtum Lauenburg.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind keine bestehenden Bedienungsverbote bekannt. Bedienungsverbote werden im RNVP auch bewusst nicht als Maßnahme vorgeschlagen, hingegen wird jedoch die Notwendigkeit der Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch Regionalbuslinien innerhalb der Hansestadt Lübeck herausgestellt. Sofern dennoch etwaige Bedienungsverbote als Auflage bestehender Liniengenehmigungen wahrgenommen werden, kann hierzu ein Antrag zur Anpassung der Liniengenehmigung an die jeweilige Genehmigungsbehörde gerichtet werden, um im Benehmen mit den zu beteiligenden bestehenden Betreibern Abhilfe zu schaffen.
	S.113 Pkt. 3.3.4 Verbesserung der übergreifenden Verkehrsangebote aus und in den Landkreis Nordwestmecklenburg: Die unter diesem Punkt getroffenen Feststellungen werden unterstützt. Die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH bewirbt auch aktuell bereits Fahrten mit unseren Taktverkehren in die Hansestadt Lübeck. Es wäre wünschenswert, wenn auch die Hansestadt Lübeck Ausflugsziele u.a. Touristische Anlaufpunkte in Nordwestmecklenburg	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	bewerben würde oder aber die Werbung dazu unterstützt.	
	S. 131 Pkt. 4.5 Tarifliche Kooperation zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Landkreis Nordwestmecklenburg: Eine tarifliche Kooperation soll grundsätzlich zu einer gemeinsamen Nutzung von Tarifprodukten der jeweiligen Kooperationspartner führen. Im Ergebnis geht es um Kundengewinnung für beide Partner und eine Verbesserung der ÖPNV-Qualität für alle Fahrgäste. Aus diesem Grund sehe ich die Erforderlichkeit, dass die „Umsetzung für den Aufgabenträger der Hansestadt Lübeck kostenneutral auszugestalten ist" als nicht zielführend an. Vielmehr sollte hier auf eine gerechte Verteilung zwischen den betreffenden Aufgabenträgern eingegangen werden. Andernfalls sieht der Landkreis kaum eine Chance für eine ausgewogene Umsetzung dieser Maßnahme.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Hansestadt Lübeck möchte sich mit dem 4. RNVP dem Ziel einer tariflichen Kooperation verpflichten. Es ist dabei jedoch zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass auch eine finanzielle Lastenabwägung bei der Entwicklung und Umsetzung etwaiger Kooperationsformen erfolgen muss.
LÜBECKER BAUVEREIN eingetragene Genossen-schaft; 06.07.2018	Wir begrüßen die Entscheidung, dass die Beschlüsse der Bürgerschaft zum 3. RNVP weiterhin die Grundlage für die betriebliche Gestaltung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck bilden. Diesbezüglich möchten wir allgemein anmerken, dass bei dieser und weiterer Planungen keine Veränderungen an der Linie 33 (Quartier Kücknitz-Herrenwyk) und Linie 2 (Sudentenstraße) vorgenommen werden sollten, da es hier in der Vergangenheit bereits zu deutlichen Reduzierungen gekommen ist. Insbesondere für die Vielzahl der älteren Bewohner dieser Quartiere wäre dies nicht akzeptabel und würde zu weiteren Einschränkungen der Mobilität führen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Der Beteiligungsentwurf sieht keine derartigen Änderungen vor.
NAH.SH; 06.07.2018	Die Mindestvorgaben für RNVP gemäß ÖPNVG SH werden eingehalten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 24, Zeile „Kommunikationsmaßnahmen“: Weiterentwicklung der (nah.)SH-Card zu einer elektronischen Mobilitätskarte: korrigieren in SH-Card, die Verbindung mit (nah.) wird so nicht verwendet	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 27, 2. Absatz von unten: Die planerische und verkehrliche Koordinierung des ÖPNV und SPNV obliegt gemäß §2 (5) ÖPNVG SH landesweit der NAH.SH.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Der 2. Absatz wird wie folgt neu formuliert: Die planerische und verkehrliche

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Koordinierung des ÖPNV und SPNV obliegt gemäß §2 (5) ÖPNVG SH landesweit der NAH.SH.. Aus heutiger Sicht ist dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck die avisierte Annäherung zwischen dem HVV und Hansestadt Lübeck wichtig.
	S. 33 Angebots und Vernetzungsqualität: Verbesserung der Anschlüsse Bus-Bahn im Abendverkehr am ZOB/Hauptbahnhof: Einheitlichkeit der Ankünfte im SPNV ist gegeben. ITF Knoten zur Minute 0 ist voll ausgeprägt. Aus Sicht der NAH.SH besteht hier nach wie vor dringender Handlungsbedarf. Es sollte angestrebt werden Bus-Anschlüsse in alle Stadtteile auf den ITF-Knoten zur vollen Stunde auszurichten.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Hinweise werden wie folgt neu formuliert: • Einheitlichkeit der Ankünfte im SPNV ist gegeben, ITF Knoten zur Minute 0 voll ausgeprägt • Handlungsbedarf bei Optimierung der Anschlüsse insbesondere in den Schwachlachstzeiten • Kommunikation seitens SPNV-Unternehmen ausbaufähig
	S. 33; Tarife, Information, Marketing: Schreibfehler: NAH.AH statt NAH.SH	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 50; Abb. 8 und ff.: Formatierungsfehler in Abbildungen („Fragezeichen“ bei den Zahlen	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 60 Tabelle 13: RB 85 verkehrt im 120 Minuten Takt nach Puttgarden bzw. Burg, Stundentakt nur zwischen Neustadt und Lübeck	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 73 Tabelle 17: Die NAH.SH sieht Handlungsbedarf bezüglich Anschlüssen an den übrigen ÖPNV bei den vier noch nicht verknüpften Haltepunkten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Fokus stehenden Verknüpfungspunkte werden in Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“ definiert.
	S. 84, 6. Absatz: Korrekte Firmierung lautet: Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH).	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 87, zweiter Absatz: Vor „Mobile Fahrplaninformationen“ ergänzen: Auf der Internetseite der NAH.SH GmbH www.nah.sh gibt es außerdem mit dem Routenplaner eine landesweite Fahrplanauskunft.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 100, Tabelle 20: Ein Beginn der NVZ um 17 Uhr ist eher ungewöhnlich. Wir empfehlen auch unter dem Gesichtspunkt veränderter Mobilitätsmuster eine Verschiebung in den Abend hinein.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die Verkehrszeiten wurden aus Sicht der Hansestadt Lübeck definiert.
	S. 113, letzter Absatz: Sobald Echtzeitdaten durch die NAHBUS geliefert werden, wird die NAH.SH diese in die Fahrplanauskunftsysteme einspeisen	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 117: Ein grundsätzlicher 30 Minuten Takt wird als Option im Vergabeverfahren abgefragt, eine Nachbestellung der Leistung wird somit innerhalb der Vertragslaufzeit grundsätzlich ermöglicht.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 123, 2. Absatz von unten: Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen: Eine Gestaltung der Elemente in Anlehnung an das NAH.SH Design Manual sollte angestrebt werden. (vgl. auch S. 134 oben)	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 127, 4.3.3 Beschwerdemanagement: Unserer Erfahrung aus den SPNV-Ausschreibungen nach, empfiehlt es sich, die „zügige Bearbeitung“ zu konkretisieren und eine Zeitangabe zu hinterlegen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es wird die zügige Bearbeitung mit „bis spätestens zwei Wochen nach Beschwerdeeingang“ konkretisiert.
	S. 129; Grundsätzliche Handlungsfelder: vor Aufzählung: Ergänzung NAH.SH im einleitenden Text; Begründung: tarifliche und vertriebliche Themen von landesweiter Bedeutung werden gemeinsam mit allen (beteiligten) Akteuren und den Organisationen NSH und NAH.SH diskutiert und beschlossen	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 133, Marketing unter der Dachmarke NAH.SH: Bitte umformulieren: „Die Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, von Tarifen, Kombinationsangeboten und Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern soll, neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Der Absatz wird wie folgt umformuliert: Die Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, Tarifen, Kombinationsangeboten und Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern soll, wenn

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Lübeck, im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.	möglich neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt Lübeck im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.
	S. 146, erster Absatz Werbeflächen: Gemäß NAH.SH Manual Abschnitt Fahrzeuge S. 12 ist anzustreben die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Formulierungen werden sinnentsprechend wie folgt angepasst: • Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten. • Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben. Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.
	S. 147, Bauformen von Haltestellen: Korrigieren: Überschrift enthält einen Tippfehler; Haltestelle am Fahrbahnrand: Sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der Entwicklungslänge von Busbuchten entspricht, nicht zulässig ist. Nur so kann eine barrierefreie Anfahrt der Busse gewährleistet werden.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Erläuterung zu Haltestellen am Fahrbahnrand wird übernommen.
Omnibus Verband Nord e.V.; 06.07.2018	Setzt man sich mit dem vorliegenden Entwurf des 4. RNVP für Lübeck näher auseinander, fällt schnell auf, dass der Entwurf ausdrücklich keine Beteiligungsmöglichkeiten für kleine und mittelständische private Verkehrsunternehmen vorsieht. Stattdessen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der bestehende Verkehr im Wege der Direktvergabe erneut an das städtische Unternehmen SL (mit LVG) gehen soll. Dieses hat zur Folge, dass andere, insbesondere mittelständische private	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger und zuständige Behörde für den übrigen ÖPNV kommt unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Omnibus Verband Nord e.V. bei ihrer Entscheidung für eine Direktvergabe an den internen Betreiber zu keinem anderen Ergebnis. Die Hansestadt Lübeck hat bei ihrer Entscheidung für die Direktvergabe an den

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Unternehmen für weitere 10 Jahre keinerlei Möglichkeit haben, sich an dem Gesamtpaket dieser Verkehrsvergabe zu beteiligen, zumal sich der Aufgabenträger entschieden hat, die Verkehrsleistung nicht etwa auf verschiedene, mittelstandsfreundlichere Lose zu verteilen, sondern den Verkehr in einem Gesamtlos zu vergeben. Diese Entscheidung wird zwar mit wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen gerechtfertigt, allerdings erscheinen diese insoweit mindestens problematisch, als sie die generelle Eignung besitzen, jede Verkehrsleistung ausschließlich an das eigene kommunale Unternehmen zu rechtfertigen - und sei es durch die exklusive Möglichkeit der Quersubventionierung durch die eigenen Stadtwerke, also den steuerlichen Querverbund. Dass dies vom Gesetzgeber nicht gewollt sein kann, liegt auf der Hand, weil ansonsten der gesetzlich vorgesehene Vorrang mittelständischer Interessen faktisch keine Relevanz besäße und überflüssig wäre. Diese Forderung des Gesetzgebers findet sich nicht zuletzt wieder in § 97 Abs. 4 GWB, wo es ausdrücklich heißt: „Mitte/ständische Interessen sind bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen." Es stellt sich also die Frage, an welcher Stelle des aktuellen RNVP-Entwurfs die Stadt Lübeck den mittelständischen Interessen überhaupt Geltung verschafft, geschweige denn einen „Vorrang" einräumt? Bislang ist dies leider nicht erkennbar. Denn auch wenn die Stadt Lübeck zu dem Ergebnis kommt (S. 164), die Direktvergabe des öDA sei im Hinblick auf die Gewährleistung der Umsetzung vergaberechtlicher Anforderungen am effizientesten, folgt daraus nicht, dass die Direktvergabe denklogisch nur an einen internen Betreiber sinnvoll erfolgen kann. Wie sich am Beispiel Eckernförde zeigt, gibt es offenbar sehr gute städtische Erfahrungen mit Direktvergaben an private Unternehmen und es gibt insoweit auch keinerlei Hinweise darauf, dass städtische Einflussmöglichkeiten dadurch vergleichsweise beschränkter seien.	internen Betreiber ihre Gründe umfassend, abschließend und erschöpfend in nachvollziehbarer Weise unter Ziffer 5.2.2 4. RNVP (Beteiligungsentwurf) dargelegt. Es liegt in ihrem Einschätzungsspielraum, dass sie bei der Wirtschaftlichkeit der ausreichenden Verkehrsbedienung auch die Sicherung städtischer Vermögenswerte und die Nutzung der anerkannten steuerlichen Verrechnung heranzieht. Sie kommt damit der Forderung einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltswirtschaft gemäß § 75 Abs. 2 GO SH nach. Ebenso liegt es in ihrem Einschätzungsspielraum, neben der ausreichenden Verkehrsbedienung auch klima- und umweltpolitische Ziele zu verfolgen und sich des dafür wirksamsten Mittels, der Direktvergabe an den internen Betreiber, bedienen zu wollen. Die angemessene Berücksichtigung mittelständischer Interessen nach § 8a Abs. 4 S. 1 PBefG, etwa durch Losbildung gemäß § 8a Abs. 4 S. 2 PBefG, ist nach dem gesetzlichen Wortlaut für Vergaben nach Art. 5 Abs. 3 oder 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gefordert. § 97 GWB ist nach der Gesetzesbegründung des § 8a Abs. 4 PBefG (Bundestag, Drucksachen Drucksache 17/8233, S. 13) auf Vergaben nach Art. 5 Abs. 1 S. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden. Vorliegend ist keine dieser Vergaben beabsichtigt. Gleichwohl hat die Hansestadt Lübeck sich mit mittelständischen Interessen als Aspekt einer wettbewerblichen Vergabe auseinandergesetzt, ist aber aufgrund der überwiegenden öffentlichen Interessen an einer (haushaltsrechtlich) wirtschaftlichen Verkehrsbedienung und zur Verfolgung von umwelt- und klimapolitischen Zielen nach eingehender Prüfung zu dem Schluss gekommen, dass die weit besseren Gründe für Direktvergabe an den internen Betreiber sprechen.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Gern weisen wir darauf hin, dass private mittelständische Verkehrsunternehmen durchaus in der Lage sind, qualitativ hochwertige Verkehrsleistung zu einem vergleichsweise günstigen Angebot abzuliefern. Dieses ist häufig besser, flexibler und kostengünstiger möglich, als dazu kommunale Unternehmen nicht zuletzt aufgrund starrerer Strukturen und des dort geltenden und im Niveau oberhalb des OVN-Tariflohns liegenden Tarifvertrages Nahverkehr (TV-N) einschließlich aller Nebenleistungen in der Lage sind. Daher überzeugt auch nicht die vorliegende Begründung, eine Direktvergabe an den internen Betreiber sei auch aus wirtschaftlicher Sicht die beste Lösung. Denn bekanntlich stellt sich erst durch einen fairen Wettbewerb - ganz unabhängig von der Losgröße bzw. dem Loszuschnitt - tatsächlich heraus, welches Angebot das wirtschaftlich Beste ist. Dies kann, es muss aber häufig nicht der interne Betreiber sein. So heißt es in § 2 Abs. 7 ÖPNVG SH: „Bei der Durchführung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen des ÖPNV bedienen sich die Aufgabenträger unter Berücksichtigung der geringsten Kosten für die Allgemeinheit öffentlicher oder privater Verkehrsunternehmen." Die Erfahrung zeigt bundesweit, dass private Verkehrsunternehmen auch bei Beachtung aller tariflichen Sozialstandards häufig flexibler und günstiger in der Lage sind die zu vergebende Verkehrsleistung zu erbringen. Gern verweisen wir in diesem Zusammenhang auf unseren eigenen, ebenfalls mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossenen Tarifvertrag, der wie der TV-N zu den repräsentativen Tarifverträgen im Sinne des TIG SH gehört und Lohndumping schon aufgrund des dort geregelten hohen Tariflohnniveaus deutlich verhindert. Bekanntlich sieht das geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor und bei aller öffentlichen Diskussion um diesen Vorrang bekennt sich auch die derzeitige Bundesregierung ausdrücklich dazu. Dies ist schon deshalb wichtig, weil nur so die politisch gewünschte Betreibervielfalt erhalten werden kann und anderenfalls die klein- und mittelständischen privaten Unternehmen	

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	sukzessive aus dem Markt gedrängt würden. Es ist vielmehr seitens des jeweiligen Aufgabenträgers darauf zu achten, dass Marktchancen für mittelständische (kommerzielle) Unternehmen erhalten bleiben, zumal diese als Gewerbesteuerzahler und Arbeitgeber mindestens den gleichen Schutz verdienen wie eigene Unternehmen des kommunalen Aufgabenträgers. Wir möchten Sie daher nachdrücklich dazu auffordern, den vorliegenden Entwurf unter Berücksichtigung der vorstehenden Argumente noch einmal zu überprüfen und etwaigen Marktabschottungsgedanken durch Reduktion auf ein Gesamtlinienbündel sowie ausschließliche Direktvergabe an den internen Betreiber eine klare Absage zu erteilen. Nutzen Sie die Gelegenheit, den städtischen ÖPNV durch mehr Wettbewerb, aber auch durch die Öffnung für alternative Bedienformen sowie technologieoffene alternative Antriebsformen noch attraktiver, flexibler und kostengünstiger zu machen.	
Fahrgast-verband PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg; 06.07.2018	**01. Einführung eines einheitlichen Taktsystems:** Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein einheitliches Taktsystem einzuführen. Unserer Auffassung nach sollte das einheitliche Taktsystem zwischen einem 7,5-, einem 15- und einem 30-Minuten-Takt differenzieren, so dass auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein sinnvoll vertaktetes Verkehrsangebot entsteht und an allen Knotenpunkten attraktive Umsteigezeiten angeboten werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Im vorliegenden Beteiligungsentwurf des RNVP definiert die Hansestadt Lübeck in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ Mindestvorgaben und Mindestkriterien für die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderliche ausreichende Verkehrsbedienung. Dies beinhaltet bereits jetzt ein Taktsystem (15-, 30- bzw. 60-Minuten). Durch Überlagerungen wird das Angebot in den innenstadtnahen Bereichen weiter verdichtet. Weiterhin definiert die Hansestadt Lübeck als Handlungsschwerpunkt bereits jetzt im Kapitel 3.3.1 „Angebotskoordinierung Stadt- und Regionalbuslinien die Notwendigkeit einer Weiterentwicklung der Angebote im Stadt- und Regionalverkehr.
	02. Definition eines Grundangebotes in der Schwachverkehrszeit auf allen Buslinien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, für alle Achsen des Stadtverkehr Lübeck eine Buslinie zu definieren, die das	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden bereits Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Schwachverkehrszeiten definiert, die dem aus

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Grundangebot auf der entsprechenden Achsen des Stadtverkehr Lübeck darstellt. Diese Buslinie sollte auch in der Schwachverkehrszeit im 30-Minuten-Takt auf der gewohnten Linienführung verkehren.	Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Eine Überarbeitung im Sinne eines zusätzlichen Grundangebotes ist daher nicht erforderlich.
	03. Überplanung der zeitlichen Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten zu überplanen. Unserer Auffassung nach sollte die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten künftig wie folgt aussehen: • Hauptverkehrszeit: montags bis freitags von 05.30 bis 09.30 Uhr sowie von 13.30 Uhr bis 18.30 Uhr • Normalverkehrszeit: montags bis freitags vor 05.30 Uhr sowie von 09.30 und 13.30 Uhr und von 18.30 Uhr bis 20.30 Uhr, samstags von 05.30 Uhr bis 20.30 Uhr, sonntags von 10.30 Uhr bis 20.30 Uhr • Schwachverkehrszeit: montags bis samstags nach 20.30 Uhr, sonntags von 05.30 Uhr bis 10.30 Uhr sowie nach 20.30 Uhr	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die Verkehrszeiten wurden aus Sicht der Hansestadt Lübeck definiert und berücksichtigt sowohl die derzeitige als auch prognostizierte Entwicklung der Verkehrsleistung. Es bei den Vorgaben zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Es werden daher Mindestvorgaben als untere Qualitätsschranke definiert. Über die Mindestvorgaben hinausgehende Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen.
	04. Einführung eines Schnellbuslinien-Netzes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die vorhandenen Schnellbuslinien durch die Einführung weiterer Schnellbuslinien zu einem vollständigen Schnellbuslinien-Netz auszubauen. Aus unserer Sicht sollten auf folgenden Relationen weitere Schnellbuslinien eingeführt werden: • Bad Schwartau - Hauptbahnhof - Innenstadt • Bornkamp - Universität - Innenstadt • Moisling - Hauptbahnhof - Innenstadt	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die Einrichtung zusätzlicher Schnellbuslinien ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht erforderlich. Vor Umsetzung des derzeitigen Verkehrsangebotes wurden dazu vielfältige Varianten untersucht (vgl. Gutachten Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck). Mit Bezug zu den Vorschlägen wird ist zu beachten, dass der Abschnitt Bad-Schwartau – Hauptbahnhof – Innenstadt durch eine direkte Linienführung in Verbindung mit den geforderten Maßnahmen zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV bereits im Sinne schnellerer Verbindungen im Fokus des RNVP steht. Im Bereich Hochschulstadtteil – Universität – Innenstadt existiert mit Linie 32 bereits ein Angebot mit Schnellbuscharakter. Eine zusätzliche Ausweitung nach Bornkamp wird nicht als erforderlich eingestuft. Der Abschnitt Moisling – Hauptbahnhof – Innenstadt soll

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		ebenfalls durch Maßnahmen zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV verbessert werden, so dass Zusatzleistungen durch parallele Schnellverkehre nicht erforderlich sind. Es ist weiterhin grundsätzlich zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass der Umsetzung von gewünschten Mehrleistungen beschränkt verfügbare Haushaltsmittel gegenüberstehen.
	05. Einführung einer schnellbusähnlichen Haltepolitik der aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck auf den aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien eine schnellbusähnliche Haltepolitik einzuführen. Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen eine schnellbusähnliche Haltepolitik eingeführt werden: • Mölln - Ratzeburg - Innenstadt - Hauptbahnhof • Trittau - Sandesneben - Kastorf - Hauptbahnhof • Bad Segeberg - Stockelsdorf - Hauptbahnhof (Schnellbus) • Timmendorfer Strand - Pansdorf - Ratekau - Bad Schwartau - Hauptbahnhof Die aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien sollten dabei in den Städten und Gemeinden, die über eine Bahnstation verfügen, auch an den Bahnstationen halten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Stadt-Umland-Verkehr erforderlichen Maßnahmen fokussieren auf eine verbesserte verkehrliche Koordinierung zwischen den Angeboten im Stadt- und Regionalverkehr. Der damit verbundene Auftrag zur Überprüfung von geeigneten zu bedienenden Haltestellen wirkt bereits sinnentsprechend. Es wird auf Kapitel 3.3 „Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck“ verwiesen.
	06. Einführung neuer Tangential-Linien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck weitere Tangential-Linien einzuführen. Die Tangential-Linien sollen einerseits die Funktion der Tangential-Linien von den Durchmesser-Linien des Stadtverkehr Lübeck übernehmen und andererseits die Erschließung des Gebietes der Hansestadt Lübeck verbessern. Die Tangential-Linien sollen täglich im 30-Minuten-Takt verkehren. Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen weitere	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Einrichtung zusätzlicher Tangentiallinien ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht erforderlich. Vor Umsetzung des derzeitigen Verkehrsangebotes wurden dazu vielfältige Varianten untersucht (vgl. Gutachten Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck).

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Tangential-Linien eingeführt werden: • Stockelsdorf - CITTI-PARK – Moisling • Moisling - Universität	
	07. Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt: Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck keine Aussagen zur Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt macht, obwohl die Diskussion zur Anpassung der Verkehrsführung in der Altstadt bereits begonnen hat und eine Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt wesentlicher Bestandteil der Diskussion zur Anpassung der Verkehrsführung in der Altstadt ist. Bei einer Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt ist sicherzustellen, dass die Altstadt auch künftig durch die Buslinien im Stadtverkehr Lübeck sehr gut erschlossen wird. Der Fahrgastverband PRO BAHN bietet der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und Lübecker-Travemünder Verkehrsgesellschaft an, bei der Entwicklung eines Konzeptes für die Anpassung der Linienführung in der Altstadt zu unterstützen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist die formulierte Kritik nicht zutreffend. Im Beteiligungsentwurf des RNVP wird zunächst auf die berücksichtigten planerischen Grundlagen eingegangen. In Kapitel 1.3.3 „Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz“ wird u.a. benannt, dass die Publikation „Lübeck Wohin? Impulse zu Stadtraum und Verkehr in der Lübecker Altstadt“ des ArchitekturForumLübeck e.V. als wesentlicher Teil dieses Diskurses sehr wohl einbezogen wurde. Im Weiteren wird durch Kapitel 3.1.5 „Mindeststreckennetz“ in Verbindung mit Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“ deutlich gemacht, dass aus Sicht des RNVP keine veränderte Linienführung im Altstadtbereich vorgesehen ist. Es ist damit sichergestellt, dass die Anbindung der Altstadt nach wie vor gesichert ist. Ein Arbeitsauftrag zur Anpassung der Linienführung in der Altstadt existiert nicht.
	08. Einführung eines Nachtbus-Netzes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Nachtbus-Netz einzuführen. Das Nachtbus-Netz sollte täglich im Zeitraum von 01.00 bis 04.00 Uhr im 60-Minuten-Takt bedient werden und zeitlich nahtlos aus dem Tagesverkehr beziehungsweise in den Tagesverkehr übergehen. Der Fahrgastverband PRO BAHN bietet der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und Lübecker Verkehrsgesellschaft an, bei der Entwicklung eines Konzeptes für ein Liniennetz des Nachtbus-Netzes zu unterstützen.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der gewünschte Nachtbusverkehr ist derzeit aus Sicht der Hansestadt Lübeck kein Bestandteil des sicherzustellenden angemessenen Verkehrsangebots. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Da Anforderungen an die zukünftige Entwicklung im Verkehr zu berücksichtigen sind, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung auch im Bereich Nachtverkehr vorgedacht.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	09. Veränderung der Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB in den Schwachverkehrszeiten: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Ausgestaltung des Taktknotens der Bahn am Hauptbahnhof zu einem Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 sowie der Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf den zentralen Achsen des Stadtverkehr Lübeck durch die Überlagerung von im 30-Minuten-Takt verkehrender Buslinien die Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB zu verändern. Aus unserer Sicht sollten am Hauptbahnhof in den Schwachverkehrszeiten folgende Taktknoten eingeführt werden: • Taktknoten 1 zu den Minuten 12 bis 18 • Taktknoten 2 zu den Minuten 27 bis 33 • Taktknoten 3 zu den Minuten 42 bis 48 • Taktknoten 4 zu den Minuten 57 bis 03	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist es von besonderer Relevanz, die Verknüpfung in den Schwachlastzeiten an den bestehenden ITF-Knoten Lübeck Hauptbahnhof sicherzustellen. Es wird auf die bereits sinnentsprechend formulierten Anforderungen an Verknüpfungspunkte und Anschlusssicherung in den Kapiteln 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“, 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie 4.1.2 „Anschlusssicherung und Anschlussqualität“ verwiesen. Die Einrichtung von vier Taktknotenzeiten ist dazu nicht geeignet und wird nicht übernommen.
	10. Bestehende Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Realisierung attraktiver Umsteigezeiten an allen Knotenpunkten zwischen Bahn und Bus und auf die Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten bei der Nutzung von Bahn und Bus die Verknüpfung von Bahn und Bus zu verbessern. Unserer Auffassung nach sollten an folgenden Knotenpunkten zwischen Bahn und Bus die Wegeführung beim Umstieg zwischen Bahn und Bus, sofern notwendig, und die Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus verbessert werden: • Lübeck-Travemünde Strand • Lübeck-Travemünde Hafen • Lübeck-Kücknitz • Lübeck-Dänischburg • Lübeck Hauptbahnhof • Lübeck-St. Jürgen • Herrnburg • Lübeck-Hochschulstadtteil	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck definierten ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte werden in Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“ dargestellt. Dabei wurden Schwerpunkte gesetzt, da einzelne Haltepunkte eher einen lokalen als einen ausgeweiteten Einzugsbereich aufweisen, der eine verstärkte Verknüpfung erfordern würde. Die Errichtung einer Haltestelle für den übrigen ÖPNV sowie die Herstellung eines direkten Zugangs zu den Bahnsteigen von der Brücke im Rahmen der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee wurden bereits geprüft. Die Planungen sind bereits abgeschlossen. Aufgrund örtlicher Verhältnisse ist die Umsetzung im Ergebnis nicht möglich. Weiterhin wäre auch der entstehende finanzielle Aufwand als unverhältnismäßig hoch zu bewerten gewesen. Der Hinweis zur Verbesserung der Wegeführung wird wie folgt ergänzt: Kapitel 3.1.6: „An den definierten ÖPNV-Netzknoten soll, sofern notwendig, auf eine möglichst kurze Wegeführung beim Umstieg werden, um die Umsteigezeiten zu

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Zudem schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, im Rahmen der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee auf der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee eine Haltestelle für den Stadtverkehr Lübeck zu errichten und von dort aus Treppenanlagen und Zuwegungen zu den Bahnsteigen des Lübecker Hauptbahnhofes zu errichten. Darüber hinaus schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, die Haltestelle Lindenarcaden näher an den Haupteingang des Lübecker Hauptbahnhofes zu verlegen und in Lindenarcaden/ Hauptbahnhof umzubenennen, um einerseits eine direkte Sichtachse zu den Bussen zu schaffen und andererseits die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus zu verkürzen.	verbessern. Dies beinhaltet sowohl die Verknüpfung zwischen Busangeboten als auch zwischen Bus und Bahn.“
	11. Neue Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten bei der Nutzung von Bahn und Bus neue Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu errichten und die Umsteigezeiten an den neuen Knotenpunkten möglichst attraktiv zu gestalten. Unserer Auffassung nach sollten im Rahmen der Realisierung neuer Bahnstationen neue Knotenpunkte zwischen Bahn und Bus an folgenden Standorten errichtet werden. • Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg • Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe • Lübeck-Moisling	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es wird in Kapitel 3.4 „Weiterentwicklung des SPNV“ folgender Absatz eingefügt: **„Prüfung weiterer SPNV-Zugangsstellen:** Zur Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus und zur Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten setzt sich die Hansestadt Lübeck dafür ein, über den geplanten Haltepunkt Lübeck-Moisling hinaus Potenziale für neue bzw. veränderte SPNV-Zugangsstelle als Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu untersuchen. Dabei sollten u.a. folgende möglichen Standorte/Bereiche geprüft werden: ...“ Abbildung 31 wird angepasst.
	12. Beschaffung der Gelenkwagen mit veränderter Ausgestaltung des Fahrgastraumes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, unter anderem zur Reduzierung der Fahrgastwechselzeiten (Stichwort: "Einstieg vorne") neu zu beschaffende Gelenkwagen mit einer veränderten Ausgestaltung des Fahrgastraumes zu beschaffen. Aus unserer Sicht sollte neu zu beschaffende Gelenkwagen mit folgender Ausgestaltung des Fahrgastraumes beschafft	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist die gewünschten detaillierte Anforderung an die Innenraumgestaltung von Gelenkbussen nicht sinnvoll, da im Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ folgende funktionale Anforderungen definiert werden:

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	werden: • zwischen erster und zweiter Türe nur noch Anordnung von 2+1-Bestuhlung • zwischen zweiter und dritter Türe nur noch Anordnung von 2+2-Bestuhlung • Installation eines zusätzlichen Info-Monitor am Übergang zum Nachläufer, so dass auch Fahrgäste, die entgegen der Fahrtrichtung sitzen, die angezeigten Informationen zum weiteren Fahrtverlauf wahrnehmen können.	• Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben. • Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben. • Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen. • Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei gleichzeitiger Beförderung von Fahrrädern sowie z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden. Bei der Umsetzung dieser Vorgaben ist es denkbar, dass wie z.B. in der Hansestadt Bremen nur noch eine einseitige Bestuhlung auf der Fahrerseite des Fahrzeugs erfolgt, während auf der Türseite ein großer Mehrzweckbereich entsteht. Der Hinweis zur Anforderung an Info-Monitore führt sinnentsprechend zu folgender Ergänzung in Kapitel 4.9: „Die Anzahl und Anordnung der visuellen Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist.“
	13. Ausbau des Angebotes im SPNV: Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck kaum Aussagen zur Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) macht, obwohl mit der laufenden Ausschreibung des Elektro-Netzes Ost und der kommenden Ausschreibung des Diesel-Netzes Ost fast alle den Bahnknoten Lübeck berührenden Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgeschrieben sind beziehungsweise ausgeschrieben werden und somit eine	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Regelungsinhalt des RNVP ist zunächst die Gestaltung des übrigen ÖPNV inklusive der Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern. Da die Hansestadt Lübeck ein großes Interesse an der gesamthaften Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs hat, werden im Beteiligungsentwurf des RNVP auch Anforderungen an die Weiterentwicklung des SPNV definiert. Es wird dazu auf Kapitel 3.4 verwiesen. Die Forderungen nach einem 30-Minuten-Takt

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	sehr gute Möglichkeit besteht, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich zu verbessern. Aus unserer Sicht sollte das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) folgendermaßen ausgebaut werden: **Bahnstrecke Neustadt - Lübeck** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof • Errichtung neuer Bahnstationen Neustadt-West, Sierksdorf-Hansapark, Timmendorfer Strand und Ratekau • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SHA-Ausstattung „Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Travemünde - Lübeck** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof • Errichtung neuer Bahnstationen Lübeck-Ivendorf/ Skandinavenkai (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Ivendorf und dem Hafenzentrum) und Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Kücknitz) • Aufgabe der Bahnstation Lübeck-Skandinavienkai (Ersatz durch die Bahnstation Lübeck-Ivendorf/ Skandinavienkai) • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt	auf den Relationen Lübeck Hbf. - Lübeck Hbf. – Neustadt - Puttgarden, Lübeck-Travemünde Strand sowie Lübeck Hbf. – Ratzeburg sind dort bereits formuliert. Für den Abschnitt Lübeck – Hamburg wird die Ausweitung auf bis zu drei Fahrten je Stunde formuliert. Die Untersuchung zusätzlicher Haltepunkte außerhalb des Gebietes der Hansestadt Lübeck ist nicht Gegenstand des vorliegenden Beteiligungsentwurfs des RNVP und wird nicht übernommen. Die Vorschläge für zusätzliche Haltepunkte innerhalb der Hansestadt Lübeck werden als Prüfauftrag neu aufgenommen.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Lübeck -Ratzeburg ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Errichtung einer neuen Bahnstationen in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe • Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis 2 im Bahnhof Mölln • Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Hamburg - Lübeck** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes, auch abends sowie samstags und sonntags • Einführung einer Sprinter-Linie im 60-Minuten-Takt, die montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit nonstop ohne Halt zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Lübeck Hauptbahnhof verkehrt • Errichtung einer neuen Bahnstation Lübeck-Moisling und Bedienung im exakten 30-Minuten-Takt • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Kiel - Lübeck** • Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis im Bahnhof Pansdorf und einer neuen barrierefreien Zuwegung zum Bahnhof • Einführung von System-Halten der Regionalexpress-Linie 83 Kiel - Lübeck in Pönitz und in Pansdorf • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Eutin - Lübeck mit einer einheitlichen Fahrtzeit von 27 Minuten • Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit	

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN	
Lübeck Management e.V.; 09.07.2018	Seite 98 Definition von Gebietskategorien in der Hansestadt Lübeck: Das Gewerbegebiet Roggenhorst muss der Gebietskategorie „Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen“ zugeordnet werden. Begründung: In diesem Gewerbegebiet befinden sich Groß- und Einzelhandelsunternehmen, die DEKRA/TÜV, gastronomische Betriebe und nicht zuletzt auch eine Kindertagesstätte. Seite 100 Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf: Die Hauptverkehrszeit muss vor 6 Uhr liegen. Die Schwachverkehrszeit ist entsprechend anzupassen. Begründung: In vielen produzierenden Unternehmen beginnt die Hauptarbeitszeit um 6 Uhr. Tarifgebundene Unternehmen (z.B. Metall- und Elektroindustrie) orientieren sich an der tariflich zuschlagsfreien Arbeitszeit, von 6 – 20 Uhr, an 5 Tagen in der Woche (Mo-Fr). Spätschichten laufen sogar bis 22 Uhr, dann ist ein Fortkommen mit öfftl. VM unmöglich. Die Sicht der Beschäftigten aus dem Umland wurde nicht abschließend betrachtet. Nicht alle Beschäftigten arbeiten in der Innenstadt, sondern benötigen zeitnahen Anschluss, um die Gewerbegebiete in Lübeck zu erreichen. Ein-Stundentakt für Roggenhorst ist nicht ausreichend.	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Eine grundsätzliche Anpassung des Verkehrszeitenschemas ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht befürwortet, da diese unter Berücksichtigung der Nachfragestrukturen für die gesamte Hansestadt Lübeck wirken. Möglichkeiten der Anbindung des Gewerbegebietes wurden zudem auch in der im Beteiligungsentwurf des RNVP zitierten Liniennetzoptimierung als Grundlage des heutigen Verkehrsangebotes geprüft. Im Ergebnis konnten keine stark ausgeprägten Potenziale ermittelt werden, die u.a. auch aus Gründen unterschiedlicher Schichtzeiten, unterschiedlicher Wohnstandorte von Beschäftigten und individuellen Präferenzen bei Verkehrsmittelwahl etc. nachvollziehbar sind. Um dem Ziel einer angepassten Erreichbarkeit in Gewerbebereichen dennoch zu entsprechen, wird in Kapitel 3.1.2 „Angebotsqualität“ folgender Abschnitt ergänzt: „Zusätzlich zu den vorgenannten Mindestbedienzeiten sowie der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten ist für die Gebietskategorien „Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sowie „Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sicherzustellen, dass eine den jeweiligen angesiedelten Unternehmen und Beschäftigtenzahlen angepasste Bedienungen die An- und Abreise in den Schwachverkehrszeiten ermöglichen. Eine Mitwirkung der jeweiligen Unternehmen wird dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck als wichtige Voraussetzung angesehen. Diese Abstimmungen entsprechend dem Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.14.1).“
	Seite 107, 3.2.1 Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV: Konventioneller Linienverkehr: Der dritte Unterpunkt ist um den Begriff	**Der Hinweis wird umgesetzt.**

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	„Gewerbegebiete/Industriegebiete“ zu ergänzen: Zusätzlich sollte aus Sicht der Hansestadt Lübeck zukünftig zur kleinräumigen Erschließung von Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten und Gewerbegebieten/Industriegebieten der Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien als Produkt geprüft werden. Flexibler Verkehr: Der zweite Unterpunkt ist um den Begriff „Gewerbegebiete/Industriegebiete“ zu ergänzen: Handlungsbedarf besteht beim Angebot der Bedarfslinien, die ggf. stärker auf Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriegebiete in städtischer Randlage ausgeweitet werden sollen.	
	Seite 158 Handlungsfelder Mobilitätsmanagement: Handlungsfeld Unternehmen: Hier dürfen Unternehmen in Gewerbe-/Industriegebieten auf keinen Fall fehlen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Das Handlungsfeld Unternehmen beinhaltet gesamthaft alle Unternehmen ohne Einschränkungen, so dass eine separate Nennung von Unternehmen in Gewerbe-/Industriegebieten nicht erforderlich ist.
	Allgemeines: Die in den Gewerbegebieten ansässigen Unternehmen sind auf eine gute ÖPNV-Anbindung angewiesen; diese muss sich an den üblichen und zum Teil tarifgebundenen Arbeitszeiten orientiert. ÖPNV-Anbindung und Angebote von Job-Tickets sind für die in Roggenhorst ansässigen Unternehmen aktuell keine herausragenden Module, um Fachkräfte anzuwerben. Insbesondere Auszubildenden unter 18 Jahren ist ein pünktliches Erscheinen am Arbeitsort (6 Uhr) mit öffentlichen Verkehrsmitteln derzeit nicht möglich. Im Schichtdienst Der Fachkräftemangel stellt viele Unternehmen vor extreme Herausforderungen. Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowohl mit den betrieblichen Anforderungen als auch mit der persönlichen Tagesplanung in Einklang bringen zu können, ist heute längst zu einem der wichtigsten Entscheidungskriterien bei der Wahl eines Arbeitgebers geworden.	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Es wird auf die o.g. Anpassungen in Kapitel 3.1.2 „Angebotsqualität“, auf den Handlungsschwerpunkt in Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ (siehe dort „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“) sowie auf das Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.14.1) verwiesen.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Auszug aus dem 4. RNVP der HL
Stand 02.08.2018

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
1	Prüfung von Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien zur kleinräumigen Erschließung von Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten sowie Gewerbe-/Industriegebieten	3.2.1	2019 - 2020	Ca. 30 - 50 TEUR	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
2	Evaluation LÜMO und Prüfung Ausweitungsmöglichkeiten von Betriebsformen des Flächenbetriebs	3.2.1	2019 – 2020	Integration in Maßnahme 1	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
3	Prüfung von Möglichkeiten der Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz (westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten	3.2.2	2019 – 2020	Integration in Maßnahme 1	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
4	Prüfung Anbindungsmöglichkeiten Siedlungsgebieten in städtischer Randlage in Schwachlastzeiten	3.2.3	2019 - 2020	Integration in Maßnahme 1	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
5	Verkehrs- und Mobilitätskonzept Erweiterung der Hochschulstandorte	3.2.4	2019 - 2020	Ca. 15 – 25 TEUR	Hansestadt Lübeck
6	Erweiterung der Hochschulstandorte: Haltestellenbereich in der Ratzeburger Allee etwa im Bereich des neuen UKSH-Haupteingangs (ca. Ratzeburger Allee/Am Bökenbarg)	3.2.4	2021 - 2022	Offen	Hansestadt Lübeck
7	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Lübeck-Travemünde aufbauend auf Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Travemünde (Haltestellenausstattung, Verknüpfung Fahrrad/Pkw – übriger ÖPNV/SPNV, Anpassung Verkehrsangebot übriger ÖPNV/SPNV)	3.2.5	2021 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, NAH.SH, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Verkehrsunternehmen
8	Erschließung übriger ÖPNV für zukünftige Wohnflächen (z.B. Bebauungsplangebiete C038 Geniner Ufer, C037 St. Lorenz Brücke sowie D042 Howingsbrook)	3.2.6	2020 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
9	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Linienverkehr	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
10	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Wendemöglichkeit	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck

Anlage 4

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
11	Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien in der Region Lübeck	3.3.1	2019 - 2020	Ca. 10 – 15 TEUR	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
12	Prüfung der Anbindung Dassow – Priwall	3.3.4	2019 - 2023	Offen	Landkreis Nordwestmecklenburg, Hansestadt Lübeck
13	Ausweitung SPNV-Angebot	3.4	2020 - 2023	Offen	Land Schleswig-Holstein
14	Ausweitung SPNV-Potenzialuntersuchung neue SPNV-Zugangsstellen (Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe bzw. Lübeck-Kücknitz (zusätzlicher Standort))	3.4	2020 - 2023	Offen	Land Schleswig-Holstein, NAH.SH
15	Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder an allen Schwerpunkthaltestellen sowie bei Bedarf an Normalhaltestellen (Bedarfsermittlung aufbauend auf derzeitige Erfassung des Haltestellenausbauzustande)	4.1.3	2019	Ca. 15 – 20 TEUR für Bedarfsermittlung	Hansestadt Lübeck
16	Prüfung der Möglichkeiten und der finanziellen Auswirkungen einer kostenlosen Fahrradbeförderung	4.1.3	2019 - 2020	Offen	Hansestadt Lübeck, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, NAH.SH, Verkehrsunternehmen
17	Machbarkeitsprüfung potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen inkl. Betreiber-/Finanzierungskonzeption und Kostenermittlung	4.1.5	2021 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
18	Maßnahmenprüfung Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV inkl. finanzielle Auswirkungen (Sozialtickets, Angebote für ältere Menschen, Kurzstreckenangebote, Kombi-/ Veranstaltungstickets, Angebote für Touristen, Weiterentwicklung Semesterticket, Integration Fährtarife in SH-Tarif, etc.)	4.5	2020 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, NAH.SH, Verkehrsunternehmen
19	Haltestellenausbau zur Umsetzung Barrierefreiheit	4.8	2019 - 2023	Ca. 100 TEUR p.a.	Hansestadt Lübeck
20	Erhöhung Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge	4.9, 4.13	2019 – 2030	Offen	Verkehrsunternehmen

Auszug aus dem 4. RNVP der HL
Stand 02.08.2018

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
21	Anpassung Haltestellenausstattung an aufgewertete Zuordnung zu den Haltestellenkategorien (v.a. Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, etc.)	4.10	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
22	Regelmäßige Aktualisierung Haltestellenkataster (mind. alle zwei Jahre)	4.10	2020, 2022	Ca. je 20 – 30 TEUR	Hansestadt Lübeck
23	Umsetzung Maßnahmen zur Busbeschleunigung aufbauend auf Gutachten „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“, vgl. urbanus GbR (2018)	4.12.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
24	Einrichtung der Funktion integriertes kommunales Mobilitätsmanagement in der Hansestadt Lübeck	4.14.1	Ab 2019	ca. 1 - 2 VZP	Hansestadt Lübeck
25	Prüfung möglicher Optionen zur Einbindung der Eigenproduktion von Strom aus regenerativen Quellen / Prüfung von Möglichkeiten zur Energiespeicherung regenerativ produzierten Stroms zur Weiternutzung in Brennstoffzellenantrieben	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Stadtwerke Lübeck, Verkehrsunternehmen
26	Prüfung von Einsatzszenarien für autonome ÖPNV-Angebote, Initiierung und Umsetzung eines Pilotprojektes	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
27	Entwicklung von Geschäftsmodellen der On-Demand-Mobilität/ Erweiterungsmöglichkeit von On-Demand-/Ridesharing-Lösungen als flexible Mobilitätsalternative inkl. Prüfung Substituierbarkeit von schwach nachgefragten ÖPNV-Angeboten durch innovative On-Demand-Mobilität	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06286
öffentlich

Lübeck, 15.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Vereinbarungen mit den Lübecker Umlandkreisen über die Zusammenarbeit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Sicherung der Direktvergabe an die Stadtverkehr Lübeck GmbH

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Bürgermeister wird ermächtigt, jeweils mit den Kreisen Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Ostholstein sowie dem Landkreis Nordwestmecklenburg Vereinbarungen zu schließen, damit die von der Hansestadt Lübeck beabsichtigte Direktvergabe von ÖPNV-Leistungen an die Stadtverkehr Lübeck GmbH auch für die in diese Kreise ausbrechenden Buslinien rechtlich sicher vorgenommen werden kann.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
1. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL)
2. Lübeck-Travemünder Verkehrs GmbH (LVG)
3. 1.203 – Beteiligungscontrolling
4. 2.020 – Fachbereichscontrolling
5. 1.300 - Recht

Ergebnis:
Zu 1 und 2: Einverstanden, inhaltliche Abstimmung ist im Rahmen der Erstellung der VAB erfolgt.
Zu 3: Kenntnisnahme
Zu 4: Kenntnisnahme
Zu 5: keine rechtlichen Bedenken

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

- [ ] Ja
- [X] Nein, die Belange von Kindern sind von den Vereinbarungen nicht betroffen.

Begründung:

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [X] Es handelt sich um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
- [ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- [X] Nein
- [ ] Ja

Begründung:
In Schleswig Holstein sind gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) seit dem 01.01.1996 die Kreise und die kreisfreien Städte zuständig für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen (straßengebundenen) öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Aufgabenträger).Es handelt sich um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Sie beinhaltet die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV.
Die Hansestadt Lübeck (HL) ist daher Aufgabenträger für den ÖPNV auf ihrem Stadtgebiet.

Gleichwohl führen einige Buslinien aus der Hansestadt Lübeck in die benachbarten Kreise (sogenannte ausbrechende Verkehre). Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in den Bereichen der außerhalb des Lübecker Stadtgebietes verlaufenden Teile dieser Linien liegt nach dem ÖPNVG wie dargestellt bei den jeweiligen Umlandkreisen.
Entsprechendes gilt für den Mecklenburg-Vorpommerschen Landkreis Nordwestmecklenburg.

Derzeit sind die Stadtverkehr Lübeck GmbH und die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (SL/LVG) mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV auf der Basis des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) bis zum 31.12.2020 betraut.
Mit Wirkung vom 01.01.2011 ist die bisherige Betrauung in einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Direktvergabe) an die SL/LVG als interne Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 bis zum 31.12.2020 übergegangen.
Da die derzeitigen Linienkonzessionen von SL/LVG bereits zum 09.06.2020 auslaufen, ist eine erneute Direktvergabe bereits zum 10.06.2020 beabsichtigt.

Im Zusammenhang mit der geplanten erneuten Direktvergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV ist es erforderlich, für die Leistungen, die SL/LVG auf dem Gebiet der umliegenden Kreise Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein und Nordwestmecklenburg in der „Region Lübeck“ erbringen, die Zusammenarbeit für die jeweiligen Vertragspartner interessengerecht zu gestalten.

Nach Sondierungen und Prüfungen im Vorfeld zeichnet sich ab, dass aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen und Interessenlagen die Vereinbarungen mit den Nachbarkreisen in verschiedenen Formen geschlossen werden:

Damit die HL zuständige Behörde im Sinne von § 2 Abs. 4 des ÖPNVG sowie Art, 2 b der EU-V 1370/2007 wird, verhandelt sie mit dem Kreis Ostholstein und dem Landkreis Nordwestmecklenburg über den Abschluss einer Verpflichtungserklärung.

Der Abschluss einer Verpflichtungserklärung ist nach § 18 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ SH) bzw. § 165 Abs. 1 S. 1 Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) vorgesehen. Hierdurch können die Nachbarkreise der Hansestadt Lübeck für zu vereinbarende Linien die sachliche und örtliche Zuständigkeit in Bezug auf die abgehenden Linienabschnitte grenzüberschreitender Linien übertragen und so dafür sorgen, dass die Hansestadt für die Linien insgesamt allein als zuständige Behörde im Außenverhältnis handeln kann.

Die Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg sind in dem Hamburger Verkehrsverbund eingebunden. Mit Rücksicht auf die dortigen Verträge und Praxis wird hier eine weniger weitreichende Vereinbarung favorisiert. Für die ausbrechenden Verkehre ist eine Regelung zu treffen, die es der HL gestattet, Leistungen auf dem Territorium dieser Kreise zu bestellen.

Die Bedienung der jeweiligen Abschnitte der vorgenannten Linien auf dem Gebiet der Nachbarkreise erfolgt im Rahmen der Bedienung in der „Region Lübeck“ bereits seit mehreren Jahren im Einvernehmen und in Abstimmung mit den Kreisen, der HL und SL/LVG.

Die Nachbarkreise haben ihre grundsätzliche Bereitschaft zum Abschluss der entsprechenden Vereinbarungen bereits signalisiert.

In der folgenden Übersicht sind die derzeit betroffenen Linien dargestellt:

Linie/n	Kreis	Betreiber
7	Stormarn	SL
4, 6, 16	Herzogtum Lauenburg	SL
5, 12	Nordwestmecklenburg	SL
1, 2, 7, 9, 10, 17, 18,	Ostholstein	SL
35, 40, 33	Ostholstein	LVG

Über die bereits bestehenden Finanzierungsvereinbarungen hinaus werden keine zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen durch diese Vereinbarungen ausgelöst.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06362
öffentlich

Lübeck, 30.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Arnd Babendererde (E-Mail: arnd.babendererde@luebeck.de Telefon: 122-6510)

Freigabe zur Fortsetzung der Sanierung des Overbeck Pavillons

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Fortsetzung der Sanierung des Overbeck Pavillons nach Kostenüberschreitung von mehr als 20 %, mit städtischen Mitteln in Höhe von 150.000,00 Euro

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	X	Ja, 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis:		zustimmend
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:		Ja
	X	Nein
Begründung:		Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da die Interessen von Kindern und Jugendlichen nicht berührt sind.
Die Maßnahme ist:	X	neu
		freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:		Nein
	X	Ja (Anlage 1)

Begründung:
Der Overbeck Pavillon, im Garten des Behnhauses in der Königstrasse 11, in Lübeck wird seit Januar 2018 umfangreich saniert. Die ursprünglich mit 610.000,00 Euro berechneten Kosten wurden zu 100 % von der Overbeck Gesellschaft getragen. Im Laufe der Umsetzung des Projektes wurde nach weiteren Freilegungen ein zusätzlicher Sanierungsbedarf von zunächst weiteren 95.464,09 Euro festgestellt und eine Finanzierung auch dieser Mittel seitens der Overbeck Gesellschaft sichergestellt, sodass der Finanzierungsanteil der Overbeck Gesellschaft jetzt bei insgesamt 705.464,09 Euro liegt.

Nach nun erfolgtem Freilegen der Hohlkörperdecken der Oberlichter stellte sich heraus, dass deren Bewehrungseisen so stark korrodiert sind, dass diese komplett durch Vollholzdecken ersetzt werden müssen.
Da die hier erforderlichen Mittel von insgesamt weiteren 150.000,00 Euro nicht auch noch von der Overbeck Gesellschaft getragen werden konnten, und weil die angetroffenen Mängel an dem im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindlichen Gebäude auch durch einen in den vergangenen Jahrzehnten aufgetretenen Sanierungsstau begründet sind, wird geplant, diese über städtische Mittel abzudecken.
Als Deckung hierfür können Mittel aus dem Projekt VZM / Brandschutz u. Raumplanung zur Verfügung gestellt werden.
Da die ursprünglichen Kosten mit 610.000,00 Euro durch die jetzt auftretenden Kosten in Höhe von insgesamt 855.464,09 Euro um ca. 40 %, also mehr als 20 % überschritten werden, wird hiermit die Fortsetzung der Maßnahme beantragt.

Begründung der Dringlichkeit :
Zur Einhaltung des Fertigstellungstermins im Oktober 2018 ist eine umgehende Fortsetzung der Maßnahme erforderlich. Aus diesem Grunde müssen die o.g. Gremien erreicht werden.

Anlagen:
Anlage 1 – finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651.12 | **Anlage zur Vorlage vom 30.08.2018**
Produkt: 111029 | **VO-Nr.: VO/2018/06362**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

(Bei **investiven Maßnahmen** ist zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2018	2019	2020	2021
Erträge					
Aufwendungen	150.000,00				
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	150.000,00	468,75	1.875,00	1.875,00	1.875,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-150.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen					
Auszahlungen	150.000,00	150.000,00			
Gesamtauswirkung Finanzplan	150.000,00	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2018	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	X	X	X	X
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2018	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	111029 330.7851000	AfA	468,75
		Saldo Ergebnisplan	468,75

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029 330.7851000	Sanierung Overbeck Pavillon	-150.000,00
		Saldo Finanzplan	-150.000,00

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06363
öffentlich

Lübeck, 30.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Arnd Babendererde (E-Mail: arnd.babendererde@luebeck.de Telefon: 122-6510)

Projektfreigabe zur Umsetzung des Ersatzneubaus Grund- und Gemeinschaftsschule St. Jürgen im Mönkhofer Weg 95 in 23562 Lübeck - über 175.000,00 Euro

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Mit der Umsetzung des Ersatzneubaus Grund- und Gemeinschaftsschule St. Jürgen im Mönkhofer Weg 95 wird begonnen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	X	Ja, 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis:		zustimmend
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[X]	Nein
Begründung:		Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da die Interessen von Kindern und Jugendlichen nicht berührt sind.
Die Maßnahme ist:	[X]	neu
	[ ]	freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Nein
	[X]	Ja (Anlage 1)

Begründung:

Grund- und Gemeinschaftsschule (GGS) St. Jürgen:

Die GGS St. Jürgen besteht aktuell aus zwei Standorten. Der Schulstandort in der Kalkbrennerstraße 5 ist stark sanierungsbedürftig und soll aufgegeben werden. Hierfür wird auf

dem Standort Mönkhofer Weg 95 ein Neubau errichtet, der anstatt einer Sanierung des Gebäudekomplexes am Standort Kalkbrennerstraße 5 mit 9 Mio. Euro aus dem Kommunalinvestitionsfördergesetz bezuschusst wird. Die Maßnahme muss hierfür bis Ende 2020 fertig übergeben sein. Aus dieser zeitlichen Vorgabe ergibt sich die Notwendigkeit, die weiteren Leistungsstufen zügig zu bearbeiten. Der Bereich Denkmalpflege ist in die Planung eingebunden, da der Altbau auf dem Standort im Mönkhofer Weg 95 unter Denkmalschutz steht. Als Planungsbeginn wurde ein Schulentwicklungstag als LP 0 durchgeführt.
Die EW-Bau wurde im November 2017 mit einer geplanten Projektsumme von 14.580.000,00 Mio. Euro eingereicht. Hierfür soll die erbetene Projektfreigabe erfolgen.
Der Bauantrag ist im Februar 2018 eingereicht worden.

Eine Haushaltseinstellung für die Durchführung des Ersatzneubaus ist für die Haushaltsjahre 2015-2021 wie folgt vorgenommen worden:

- 2015: 100.000,- Euro brutto
- 2016: 500.000,- Euro brutto
- 2017: 500.000,- Euro brutto
- 2018: 2.000.000,- Euro Brutto
- 2019: 5.880.000,- Euro Brutto
- 2020: 4.100.000,- Euro Brutto
- 2021: 1.500.000,- Euro Brutto

Die Maßnahme ist unter dem bestehenden PSK 111029 063 7851000 // AiB 1038368 / St.-Jürgen GemS, Umstrukturierung GebMod. als Hochbaumaßnahme geordnet und unter PSK 111029 063 7853000 // AiB 1038431 / St.- Jürgen GemS, Umstruk.GebMod. sonstige Baumaßnahmen als dazugehörige Außenanlagenmaßnahme.

Der voraussichtliche Baubeginn zur Errichtung des Ersatzneubaus ist für Februar 2019 geplant. Einzelne Vorabmaßnahmen sollen noch in 2018 umgesetzt werden. Der Abschluss der Bauarbeiten muss für die Einhaltung der Förderrichtlinien Ende 2020 erfolgt sein. Die Fertigstellung des Neubaus inklusive Umzug ist für Ende August 2020 anzustreben.

Begründung der Dringlichkeit:
Die Projektfreigabe ist erforderlich, um die nötigen Ausschreibungen im Herbst 2018 rechtzeitig zum geplanten Baubeginn zu veröffentlichen.
Das Projekt wird mit einer Summe von 9 Mio. Euro gefördert und unterliegt einem straffen Zeitplan.

Anlagen:
Anlage 1 – finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651 GMHL
Produkt: 111029

Anlage zur Vorlage vom 30.08.2018
VO-Nr.: VO/2018/06363
INVESTIV

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

(Bei **investiven Maßnahmen** ist zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	**Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Erträge Gebäude	**9.000.000,00 €**			**46.875,00 €**	**112.500,00 €**
Aufwendungen Gebäude	**14.580.000,00 €**			**75.937,50 €**	**182.250,00 €**
davon:					
Sonderposten-auflösung Gebäude (SoPo)	**9.000.000,00 €**	**- €**	**- €**	**46.875,00 €**	**112.500,00 €**
Abschreibungen Gebäude (AfA)	**14.580.000,00 €**			**75.937,50 €**	**182.250,00 €**
Anlagenabgang	-	-	-	-	-
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**- 5.580.000,00 €**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**2.511.000,00**	**167.400,00 €**	**167.400,00 €**	**167.400,00 €**	**167.400,00 €**
Auszahlungen Gebäude	**14.580.000,00 €**	**2.000.000,00 €**	**5.880.000,00 €**	**5.600.000,00 €**	- €
Einzahlungen Gebäude	**9.000.000,00**	**1.020.000,00 €**	**4.000.000,00 €**	**3.980.000,00 €**	**- €**
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-5.580.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2018	**Ergebnisplan**	**Finanzplan**		
Mittel **veranschlagt**		**X**	**Ergebnisplan Gesamtlaufzeit**	**Finanzplan Gesamtlaufzeit**
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**		**X**	**X**	**X**
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	**Produktsachkonten**		**Ergebnisplan**
2018	**Bezifferung**	**Bezeichnung**	**Betrag in €**
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**- €**

	Produktsachkonten		**Finanzplan**
	Bezifferung	**Bezeichnung**	**Betrag in €**
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	111029.063.6810000 Gebäude	Gebäudemanagement/ St. Jürgen Gemeinsch./Umstru/Geb.Mod ./Investitionszuweisung v. Bund	1.000.000,00 €
(Mehr) Einzahlungen:	111029063.6810000 Außenanlagen	Gebäudemanagement/ St. Jürgen Gemeinsch./Umstru/Geb.Mod ./Investitionszuweisung v. Bund	20.000,00 €
Summe:			**1.020.000,00 €**
(Mehr) Auszahlungen:	111029063.7851000 Gebäude	Gebäudemanagement/ St. Jürgen Gemeinsch./Umstru/Geb.Mod ./Hochbaumaßnahmen	1.630.000,00 €
(Mehr) Auszahlungen:	111029063.7853000 Außenanlagen	Gebäudemanagement/ St. Jürgen Gemeinsch./Umstru/Geb.Mod ./sonstige Baumaßnahmen	370.000,00 €
Summe:			**2.000.000,00 €**
		Saldo Finanzplan	**- 980.000,00 €**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06390
öffentlich

Lübeck, 06.09.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dieter Schmedt (E-Mail: Telefon: 6635)

BW 045 Josephinenstraßenbrücke II Überbauerneuerung - Überplanmäßige Bewilligung gem. § 95 d Abs. 1 GO SH und Projektfortführung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

(1) Im Haushaltsjahr 2018 werden beim Produktsachkonto 541001.733.785200 Gemeindestraßen – Auszahlung aus Tiefbaumaßnahmen – 880.000,- EUR für die Projektfortführung BW 045 Josephinenstraßenbrücke überplanmäßig gemäß § 95 d GO SH bewilligt. Die Deckung erfolgt aus dem Produktsachkonto 612003.000.6821000 Grundstücksan- und -verkäufe – Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden - in Höhe von 880.000,- EUR.

(2) Das Projekt „BW 045 Josephinenstraßenbrücke II Überbauerneuerung“ wird vorbehaltlich des Beschlusses der Bürgerschaft zu (1) fortgeführt und der Bauauftrag vergeben.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis: zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein
Begründung: Für Kinder und Jugendliche ist der derzeitige Verfahrensstand nicht von Relevanz.

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch: die Verkehrssicherungspflicht der Hansestadt Lübeck gem. § 10 StrWG SH

Finanzielle Auswirkungen:
[ ] Nein
[X] Ja (Anlage 1)

Begründung:

1. Allgemeines:

Bauwerkszustand:
Die Josephinenstraßenbrücke II im Zuge der Josephinenstraße ist ein wichtiger Zubringer zur Nordtangente und eine bedeutsame Erschließungsstraße zu den Gewerbetreibenden in der Posener Straße. Sie überführt die Josephinenstraße über die Gleise der Hafenbahn.

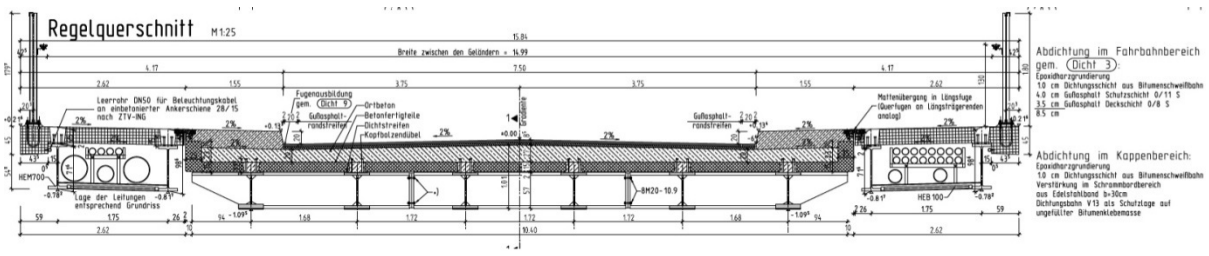
Das Bauwerk wurde im Jahr 1963 dem Verkehr übergeben und wird seit dem durch regelmäßige Bauwerksprüfungen überwacht. Im Zuge der Bauwerksprüfung im Jahr 2013 wurden erhebliche Betonschäden und Durchfeuchtungen an Betonbauteilen, sowie Undichtigkeiten an der Bauwerksabdichtung und an den Fahrbahnübergängen festgestellt. Das Bauwerk erhielt im Ergebnis die Zustandsnote von 3.0 (Zustandsnoten von 1 = sehr guter Bauwerkszustand bis 4 = ungenügender Bauwerkszustand).

Daraufhin erfolgte im Jahr 2014 eine Objektbezogene Schadensanalyse am Bauwerk sowie die Nachrechnung gem. der Handlungsanweisung für Spannungsrisskorrosionsgefährdete Bauwerke. Im Ergebnis dieser und weiterführender Materialuntersuchungen wurde das Bauwerk für den Verkehr mit einem tatsächlichen Gewicht von größer als 12t gesperrt. 2015 erfolgte eine Sonderprüfung, um die aufgedeckten Defizite des Bauwerks genauer zu inspizieren. Die Brücke erhielt die Zustandsnote 3.5, wobei einzelne Schäden bis zum heutigen Zeitpunkt mit 4.0 bewertet sind.

Überbauerneuerung:
Auf Grund der starken Schädigungen und der kritischen Bauweise der Überbauplatte (Hohlkörperplatte, längs- und quer vorgespannt) ist eine Instandsetzung des Überbaus nicht wirtschaftlich durchführbar. Daraufhin wurden im Rahmen eines Vorentwurfs vier Varianten zur Überbauerneuerung untersucht. Als Vorzugvariante kristallisierte sich der Stahlverbundüberbau heraus. Diese Bauweise ist robust aber auch schnell herzustellen, da einzelne Bauteile wie die Stahllängs- und Querträger sowie die Halbfertigteilelemente der Überbauplatte vorgefertigt werden können.

Die Unterbauten und die Gründung wurden in den Jahren 2016 und 2017 umfangreich untersucht, um sicherzustellen, dass eine Weiternutzung erfolgen kann. So wurden zusätzliche Baugrundaufschlüsse durchgeführt und die vorh. Franki-Pfahl-Gründung nachgerechnet. Aus den Widerlagern und Flügelwänden sind Bohrkerne entnommen und untersucht worden. Im Zuge der Überbauerneuerung werden diese Bauteile nun betontechnisch saniert.

Des Weiteren erfolgt die Umverlegung der 46 Versorgungsleitungen, welche sich zurzeit in den Holkörpern der Überbauplatte befinden. Hierzu werden vor dem Abbruch des Überbaus neue Leitungsbrücken errichtet, die zum einen die Versorgungleitungen und zum anderen den Fußgänger- und Radverkehr aufnehmen. Diese kombinierten Leitungsbrücken werden schlussendlich in das neue Bauwerk integriert.



Die Überbauerneuerung wird in 8 Bauphasen realisiert:

Bauphase 1: Abbruch der Kragarme des Bestandsüberbaus
Bauphase 2: Instandsetzung der Widerlager und Flügelwände, Herstellung der Gründung

der kombinierten Leitungsbrücken
Bauphase 3: Betonage und Fertigstellung der Gründung der kombinierten Leitungsbrücken
Bauphase 4: Einhub der Stahlkonstruktion und Montage der Leitungsbrücken
Bauphase 5: Umlegen der 46 Versorgungsleitungen einschl. Herstellung und Verfüllung der Baugruben
Bauphase 6: Abbruch des Bestandsüberbaus, Instandsetzung der Auflagerbereiches auf dem Bestandswiderlager
Bauphase 7: Anliefern und Einheben der Stahlkonstruktion, Verlegen der Halbfertigteile, Betonieren der Ortbetonergänzung
Bauphase 8: Abdichtungsarbeiten, Herstellung der Kappen und des Fahrbahnbelages, Montage der Bauwerksausstattung, Verkehrsfreigabe

Am 20.03.2018 erfolgte der Beschluss des Hauptausschusses für die für die Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme BW 45 Josephinenstraßenbrücke II – Überbauerneuerung (Vorlage Nr. VO/2018/05911). Entsprechend der Vorlage beliefen sich die Gesamtkosten für die Maßnahme auf 3,1 Mio. EUR.

Bauleistung:	2,4 Mio. EUR
Kosten für Leitungsverlegung:	0,5 Mio. EUR
Ingenieurleistungen:	0,2 Mio. EUR

Dafür stehen im Produktsachkonto 541001.733.785200 die entsprechenden Mittel zur Verfügung.

Das Ausschreibungsverfahren wurde im April 2018 begonnen, mit dem Ziel, die Baumaßnahme bis April 2019 abzuschließen. Aufgrund von zwischenzeitlich aufgetretenen Bauwerksschäden an der Bahnhofsbrücke, die eine kurzfristige Instandsetzung dieser nach sich ziehen, erfolgte die Aufhebung der Ausschreibung und eine Neuterminierung der anstehenden Brückenbauprojekte. Die Ausschreibung wurde nunmehr im Juli erneut veröffentlicht. Die Bauzeit das Projekt ist für Januar bis Dezember 2019 vorgesehen.

Die Kostenberechnung zur Ausschreibung der Bauleistung ergaben mit Stand 07/2018 Baukosten in Höhe von 2,58 Mio. EUR.

Am 28.08.2018 erfolgte die Submission der öffentlichen Ausschreibung. Zwei Angebote wurden abgegeben. Im Ergebnis der rechnerischen und formalen Prüfung liegt folgendes Submissionsergebnis vor:

- Bieter Gebr. Echterhoff, Hamburg 3.243.019,83 EUR
- Becker Bau, Meppen 3.366.041,34 EUR
-

Beide Bieter sind geeignet und kommen für eine Zuschlagserteilung in Betracht.

2. Anlass für diese Vorlage

(1) Für die Projektfortführung/ Auftragsvergabe der Bauleistung werden überplanmäßige Haushaltsmittel im Ergebnis der Submission der öffentlichen Ausschreibung in Höhe von 880.000,- EUR benötigt.

(2) Nach § 1 Nr. 1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist eine erneute Entscheidung des Hauptausschusses zur Fortführung des beschlossenen Vorhabens herbeizuführen, wenn die Gesamtkosten um mehr als 20 % oder um mehr als 175.000 EUR netto überschritten werden. Diese Entscheidung ist jetzt erforderlich, da die Baukosten um brutto 843.000 EUR, die Gesamtprojektkosten um 880.000 EUR überschritten werden.

3. Begründungen zur Höhe der Mehrkosten

Die Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme erfolgte im März 2018 mit Gesamtkosten von 3,10 Mio. EUR. Die Grundlage für die freigegebenen Kosten bildete die Kostenberechnung im Zuge der Entwurfs- und Ausschreibungserstellung. Darin enthalten waren:

Bauleistung:	2,4 Mio. EUR
Kosten für Leitungsverlegung:	0,5 Mio. EUR
Ingenieurleistungen:	0,2 Mio. EUR

Aufgrund des Submissionsergebnisses vom 28.08.2018 betragen die Baukosten nunmehr 3,24 Mio. EUR und die Gesamtprojektkosten 4,37 Mio. EUR.

Die Projektkosten setzen sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

Mittelbedarf	
Art	Gesamtbedarf
Bauleistungen	
# Bauvertrag Brücke	3.243.000,00 €
# Verkehrssicherung	50.000,00 €
# straßenbauliche Vorleistungen	44.000,00 €
Versorger:	
# Gas/ Wasser	80.000,00 €
# Elektro	448.000,00 €
Ing.-Leistungen	
# Objekt+Tragwerkspl./ Bauoberleitung/ ÖBÜ	294.000,00 €
# Baugrundgutachten	15.000,00 €
# T+T Umleitungsplanung	2.000,00 €
# Bahnbelange	120.000,00 €
# Prüfingenieur	26.800,00 €
# Prüfingenieur Baubehelfe	5.000,00 €
# Schweißtechn. + Korr-schutz Überwachung	10.000,00 €
Entschädigungen	25.000,00 €
Summe:	**4.362.800,00 €**

Die Baukostensteigerung begründet sich in der hohen Baukonjunktur und der damit verbundenen Vielzahl an zur Verfügung stehenden Bauprojekten. Komplexe Baumaßnahmen sowie Maßnahmen mit einem hohen Nachunternehmerteil werden somit entsprechend hochpreisiger am Markt angeboten. Nach Auswertung des Preisspiegels ist zu erkennen, dass sich die Kostensteigerung von 26% kontinuierlich durch alle Positionen und somit Gewerke zieht.

4. Deckung der Mehrkosten

Im Produktsachkonto 541001.733.7852000 sind für das Projekt zurzeit 3,48 Mio. EUR haushalterisch geordnet. Die zusätzlichen benötigten Haushaltsmittel von 880.000 EUR werden durch Mehreinzahlungen beim Produktsachkonto 612003.000.6821000 gedeckt.

5. Begründungen der Bewilligung der überplanmäßigen Haushaltsmittel zur Fortführung der Maßnahme

Die erneute Aufhebung der Ausschreibung und eine daraus resultierende Verschiebung der Baumaßnahme würden zu einer weiteren Verschlechterung der ohnehin schon sehr stark geschädigten Brücke führen. In Folge wären weitere Einschränkungen hinsichtlich der Befahrbarkeit vorzunehmen. Dieses würde zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf den Umleitungsstrecken führen.

Um die Baumaßnahme in 2019 umsetzen zu können wird vorgeschlagen, **das Projekt BW 45 Josephinenstraßenbrücke II – Überbauerneuerung fortzuführen vorbehaltlich der Bewilligung der überplanmäßigen Haushaltsmittel im Produktsachkonto 541001.733.785200.**

Somit kann der Zuschlag für den Bauauftrag nach Abschluss des Vergabeverfahrens auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt werden.

Um die Angebotsbindefrist (13.10.2018) und somit die termingerechte Zuschlagserteilung einhalten zu können, muss der Bauausschuss am 17.09.2018, der Hauptausschuss am 25.09.2018 sowie die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 27.09.2018 erreicht werden. Da die Gremien nicht mehr mit ordentlicher Ladungsfrist erreicht werden konnten, wird nunmehr um Behandlung im Wege der Dringlichkeit gebeten.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr | **Anlage zur Vorlage vom 06.09.2018**
Produkt: 541001 - Gemeindestraßen | **VO-Nr.: 2018/06390**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen — INVESTIV

(Bei **investiven Maßnahmen** ist zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2018	2019	2020	2021
Erträge	**0,00**				
Aufwendungen	**-4.362.800,00**			-54.535,00	-54.535,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	**-4.362.799,00**			-54.535,00	-54.535,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-4.362.799,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-1.963.260,00**	-130.884,00	-130.884,00	-130.884,00	-130.884,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	**-4.362.800,00**	**-350.600,00**	-3.536.000,00	400.000,00	
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-4.362.800,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2018	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**		x	**Ergebnisplan Gesamtlaufzeit**	**Finanzplan Gesamtlaufzeit**
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**		x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2018	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	541001.733.7852000	Gemeindestraßen - Josephinenstraßenbrücke II/ Ersatzneubau - Auszahlungen aus Tiefbaumaßnahmen	**350.060,00**
		Saldo Finanzplan	**350.060,00**

► Nr. VO/2018/06476
öffentlich

Lübeck, 17.09.2018

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion DIE LINKE

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2373)

Antrag AM Katjana Zunft (DIE LINKE), AM Thorsten Fürther und AM Andre Kleyer (Bündnis 90 Die Grünen) AT zu "Hauptausschuss als Gleichstellungsausschuss" VO/2018/06384

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der Bürgermeister wird beauftragt,

1. mindestens vierteljährlich dem Hauptausschuss als Gleichstellungs- und Haushaltsausschuss über alle gleichstellungspolitischen Maßnahmen und Planungen zu berichten
2. auf jeder Vorlage zu anzugeben wie diese sich auf das Gender-Budgeting auswirkt
3. in jeder Haushalts- und Nachtragshaushaltsdebatte darzustellen, wie gleichstellungspolitische und geschlechtsspezifische Bedarfe bei der Aufstellung und Durchführung berücksichtigt wurden
4. alle personenbezogenen Daten und Kennzahlen der Verwaltung geschlechtsspezifisch (nach der jeweiligen aktuellen Rechtsprechung) zu erheben und analysieren und in die Berichte nach Nummer 1 und 3 einfließen zu lassen.
5. auf die Tagesordnung des Hauptausschusses einen festen Tagesordnungspunkt für das Thema Gleichstellung einzurichten

Begründung:
Für die Fraktionen DIE LINKE und Bündnis 90 Die Grünen ist Gleichstellung eine Querschnittsaufgabe. Die Bürgerschaft hat in ihrer letzten Sitzung den Hauptausschuss zum Gleichstellungsausschuss gemacht, Haushaltsausschuss war er schon vorher – wir bringen jetzt diese Themen zusammen.

Alle Fraktionen haben in der Debatte gesagt, dass das Thema ihnen wichtig ist – als Grundlage für zukünftige politische Entscheidungen sind aktuelle und spezifische Daten unerlässlich. Auch können aus ihnen die positiven und negativen Entwicklungen aufgrund von politischen Entscheidungen auf allen Ebenen erkannt werden.

Anlagen :

Ausschussmitglied