



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

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

Sitzungstermin: Montag, 10.09.2018, 16:30 Uhr

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

Öffentlicher Teil:

3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.3.	Neue Anfragen	
3.3.3.	Anfrage von AM Heike Wiechmann: Zweite Zufahrt nach Travemünde	VO/2018/06394



Vorsitz: Ulrich Krause
Sachbearbeiter/in: Jan Ehrich
Telefon: (04502 - 804 107)
E-Mail: (jan.ehrich@luebeck-tourismus.de)
Lübeck, den 30. August 2018

EINLADUNG

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 2. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lade ich Sie herzlich ein.

Termin: 10.09.2018, 16:30 Uhr

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

Für die Vorbesprechungen stehen der SPD das Sitzungszimmer von Herrn Schindler (6. OG), der CDU der Besprechungsraum 2 (vor dem Sitzungssaal, Hofseite) und den weiteren Fraktionen der Seminarraum (hinter dem Sitzungssaal) zur Verfügung.

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung	
1.1.	Verpflichtung von nicht der Bürgerschaft angehörenden Ausschussmitgliedern	
1.2.	Feststellung der Beschlussfähigkeit	
1.3.	Anträge und Beschlüsse zur Tagesordnung	
2.	Niederschrift Nr. 1 vom 02.07.2018 - öffentlicher Teil	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Einzelhandelsentwicklung	
3.2.	Mitteilungen der Verwaltung	
3.2.1.	Aktuelle Übersicht zum Bearbeitungsstand bei den B-Plänen	
	<i>mündlich durch Stadtplanung und Bauordnung (5.610)</i>	

3.2.2.	Saisonverlauf (Events, Strandsaison, Grünstrand etc.) <i>mündlich durch LTM GmbH und KBT (2.830)</i>	
3.3.	Neue Anfragen	
3.3.1.	Anfrage des AM Claus Schaafberg (Bündnis 90 / Die Grünen) - "Verkauf zweier Grundstücke in dem Wochenendhausgebiet Priwall von der Stadt HL an privat"	VO/2018/06198
3.3.2.	AM Schaffenberg (SPD): unbekannte Liegenschaft Marlistraße	VO/2018/06315
4.	Berichte	
4.1.	Quartalsbericht II / 2018 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde	VO/2018/06312
4.2.	Zwischenbericht zum Wechsel vom Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) in den Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV-Tarif) - gerechterer ÖPNV-Tarif für Lübeck	VO/2018/06308
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von € 5.000,00 für den Einbau von Vorsatzfenstern im Burgtorturm sowie im Zöllnerhaus	VO/2018/06229
5.2.	Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 82.500,00 € für das Weihnachtswunderland im Jahr 2018	VO/2018/06243
5.3.	Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung -Barrieren und Handlungsempfehlungen- Rahmenplan der Hansestadt Lübeck zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention	VO/2018/06073
5.4.	4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (4. RNVP)	VO/2018/06248

6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	grün+alternativ+links (GAL): Änderungsantrag zu VO/2018/05901 »CDU - Erbbaurechte: Verwaltung erarbeitet eine rechtssichere Vorlage« Überweisung aus der Bürgerschaft vom 22.03.2018 - TOP 5.14.1 Änderungsantrag der Fraktion grün+alternativ+links (GAL) - VO/2018/05930	VO/2018/06054
	<i>zurückgestellt in der 1. Sitzung des WiA & KBT-A am 02.07.2018</i>	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	AM Prieur, AM Krause (CDU): Vorderreihe als verkehrsberuhigten Bereich	VO/2018/06122
	<i>zurückgestellt in der 1. Sitzung des WiA & KBT-A am 02.07.2018</i>	
8.	Verschiedenes	

Nichtöffentlicher Teil:

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

9.	Niederschrift Nr. 1 vom 02.07.2018 - nicht öffentlicher Teil	
10.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
10.1.	Einzelhandelsentwicklung	
10.2.	Mitteilungen der Verwaltung	
10.3.	Neue Anfragen	
11.	Beschlussvorlagen	
11.1.	Verkauf eines Gewerbegrundstückes im Aldermannweg	VO/2018/06211
11.2.	Verkauf eines Baugrundstücks in der Fischstraße (Gründungsviertel)	VO/2018/06253
12.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

13.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ulrich Krause

Ulrich Krause
Vorsitzender

**N I E D E R S C H R I F T**

(öffentlicher Teil)

**1. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und
Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
(Konstituierende Sitzung)**

Sitzungstermin:	Montag, 02.07.2018	
Sitzungsbeginn:	15:00 Uhr	
Sitzungsende:	16:46 Uhr	
Sitzungsort:	Großen Sitzungssaal (Haus Trave 7.OG), Kronsfordter Allee 2- 6, 23560 Lübeck,	
Anwesende Mitglieder		
Vorsitz		
Ulrich Krause- CDU		
Mitglieder aus der Bürgerschaft		
Bernhard Simon- CDU		
Dr. Axel Flasbarth- SPD		
Anka Grädner- Bü90/DIEGRÜNEN		
Peter Reinhardt- SPD		
Ingo Schaffenberg- SPD		Vertretung für: Frau Duggen
Heike Wiechmann- Die Unabhängigen		
stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.		
Henning Schumann- CDU		Vertretung für: Herrn Dr. Eymer
Christoph Evers- SPD		
Nele Hoge- Bü90/DIEGRÜNEN		
Dr. Volker Koß- FREIE WÄHLER & GAL		Vertretung für: Herrn Klix
Hans-Jürgen Martens- Die Linke		Vertretung für: Herrn Ising
Kim Carolin Nehrhoff- FDP		
Claus Schaafberg- Bü90/DIEGRÜNEN		

Verwaltung	
Senator Sven Schindler- FB 2 - Wirtschaft und Soziales	
Ralf Kuschmierz- 2.020 Fachbereichscontrolling	
Piroska Csösz- 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	
Conja Grau- 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	
Uwe Kirchhoff- 2.830 Kurbetrieb Travemünde	
Katharina Belchhaus- 5.610 Stadtplanung und Bauordnung	zu TOP 7 (4.1.)
Protokollführung	
Jan Ehrich- 2.830 Kurbetrieb Travemünde	
Gäste	
Willi Altenburg- Die Unabhängigen	stellv. Ausschussmitglied (TOP 6.1-7)
Carsten Bornhöft- Bü90/DIEGRÜNEN	stellv. Ausschussmitglied (TOP 6.2-7)
Heino Haase- Die Unabhängigen	stellv. Ausschussmitglied (TOP 1-7)
Sven Johannßen- CDU	stellv. Ausschussmitglied
Sonja Lengen- SPD	stellv. Ausschussmitglied
Rüdiger Longuet- CDU	stellv. Ausschussmitglied
Manfred Prüß- Die Unabhängigen	stellv. Ausschussmitglied (TOP 1-7)
Astrid Völker- FDP	stellv. Ausschussmitglied
Sonstige Personen	
Jürgen Cladow- Seniorenbeirat	
Gerd Maertens- Seniorenbeirat	bis einschl. TOP 5.2

Entschuldigte Mitglieder	
Mitglieder aus der Bürgerschaft	
Birte Duggen- SPD	abwesend
Dr. Burkhardt Eymer- CDU	abwesend
stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.	
Sebastian Kai Ising- Die Linke	abwesend
Harald Klix- FREIE WÄHLER & GAL	abwesend
Dr. Klaus Peter Krause- AfD	abwesend

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung
1.1.	Verpflichtung von nicht der Bürgerschaft angehörenden Ausschussmitgliedern
1.2.	Feststellung der Beschlussfähigkeit
1.3.	Anträge und Beschlüsse zur Tagesordnung
2.	Niederschrift Nr. 40 vom 14.05.2018 - öffentlicher Teil
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen
3.1.	Einzelhandelsentwicklung
3.2.	Mitteilungen der Verwaltung
3.3.	Neue Anfragen
4.	Berichte
4.1.	Bericht über die Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses zur Quote von 30 % gefördertem Wohnungsbau im 1. Förderweg in der Verwaltungspraxis (5.610) Vorlage: VO/2018/05863
4.2.	Quartalsbericht I / 2018 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde Vorlage: VO/2018/06084
5.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft
5.1.	CDU: Erbbaurechte - Verwaltung erarbeitet eine rechtssichere Vorlage Überweisung aus der Bürgerschaft vom 22.03.2018 - TOP 5.14 Antrag der CDU-Fraktion - VO/2018/05901 Vorlage: VO/2018/06053
5.2.	grün+alternativ+links (GAL): Änderungsantrag zu VO/2018/05901 »CDU - Erbbaurechte: Verwaltung erarbeitet eine rechtssichere Vorlage« Überweisung aus der Bürgerschaft vom 22.03.2018 - TOP 5.14.1 Änderungsantrag der Fraktion grün+alternativ+links (GAL) - VO/2018/05930 Vorlage: VO/2018/06054

6.	Anträge von Ausschussmitgliedern
6.1.	AM Prieur, AM Krause (CDU): Vorderreihe als verkehrsberuhigten Bereich Vorlage: VO/2018/06122
6.2.	AM Prieur, AM Krause (CDU): Beschränkung der Parkzeiten Vorlage: VO/2018/06123
7.	Verschiedenes
12.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse

zu 1 Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)", den Seniorenbeirat, die Öffentlichkeit sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung zur konstituierenden Sitzung.

zu 1.1 Verpflichtung von nicht der Bürgerschaft angehörenden Ausschussmitgliedern

Der Vorsitzende bittet die Anwesenden aufzustehen und nimmt die Verpflichtung der folgenden Ausschussmitglieder vor: Christoph Evers, Sonja Lengen, Henning Schumann, Rüdiger Longuet, Sven Johannßen, Claus Schaafberg, Nele Hoge, Heino Haase, Manfred Prüß, Hans-Jürgen Martens, Kim Nehrhoff, Astrid Völker und Dr. Volker Koß.

„Ich verpflichte Sie gemäß § 46 Abs. 6 der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein durch Handschlag auf die gewissenhafte Erfüllung Ihrer Obliegenheiten und führe Sie in Ihr Amt ein.“

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

zu 1.2 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit fest. Ferner macht Herr Krause darauf aufmerksam, dass Personen, die möglicherweise befangen sein könnten, verpflichtet sind, dieses mitzuteilen. Ob jemand befangen sein könnte, entscheidet im Zweifel der Ausschuss.

zu 1.3 Anträge und Beschlüsse zur Tagesordnung

Der Vorsitzende bittet um Abstimmung über das Verfahren zu den Tagesordnungspunkten, die für den nicht öffentlichen Teil vorgesehen sind.

*Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
beschließt einstimmig, die Tagesordnungspunkte
8. bis 11. im nicht öffentlichen Teil zu behandeln.
(14 Ja-Stimmen)*

zu 2 Niederschrift Nr. 40 vom 14.05.2018 - öffentlicher Teil

Gegen die Niederschrift sind schriftlich keine Einwendungen eingegangen, mündlich werden keine erhoben.

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

zu 3 **Anfragen / Antworten / Mitteilungen**

zu 3.1 **Einzelhandelsentwicklung**

Es liegt nichts vor.

zu 3.2 **Mitteilungen der Verwaltung**

Herr Senator Schindler berichtet zur **Nutzung des Parkplatzes an der MuK** von Gesprächen mit Herrn Beeck (Sondernutzung) aus dem Bereich Stadtgrün und Verkehr. Über entsprechende Sondernutzungen werden die MuK, der Ordnungsdienst und die LTM GmbH automatisch informiert. Die LTM GmbH unterrichtet die regelmäßig an der MuK parkenden Busreiseunternehmen. Die Stadtführer, der Gästeservice und das Lübeck-Management wurden bisher nicht automatisch informiert. Hintergrund der Problematik im Februar war der Auf- und Abbau der Großzelte durch den Zeltbauer. Hier wurden die LKW für möglichst kurze Wege dicht an der Fläche geparkt.

Zum **ehemaligen ALDI-Markt im Hochschulstadtteil** informiert Herr Schindler über den erfolgten Verkauf der Immobilie. Der Käufer hat auf dem Grundstück ein Konzept für Studentenwohnungen entwickelt, zwischenzeitlich aber an einen anderen Investor weiterverkauft. Der neue Eigentümer will das Konzept grundsätzlich weiter verfolgen. Eine Nutzung der Fläche für zusätzlichen Einzelhandel neben dem Campus Center hat sich als nicht rentabel erwiesen. In diesem Zusammenhang spricht Herr Simon das Wohnraumkonzept für Studenten im Schärenweg an. Aus Sicht von Herrn Schindler ist der Bedarf an Wohnraum für Studenten so hoch, dass sich beide Projekte nicht stören dürften.

Herr Schindler weist auf den hochbaulichen Realisierungswettbewerb für den **Neubau des Hotels in der Parkallee** am Freitag, 6. Juli 2018 von 12 bis 18 Uhr im Gesellschaftshaus in der Torstraße 1 in Travemünde hin. Das geplante „stilwerk Hotel“ gehört zu keiner Hotelkette.

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

zu 3.3 **Neue Anfragen**

Zu einer Frage von Herrn Dr. Koß nach der weiteren **Entwicklung des ehemaligen Praktiker-Marktes in Genin** verweist Herr Schindler auf den bereits erfolgten Verkauf. Herr Schindler sagt eine Nachfrage zur Planung und Mitteilung in der nächsten Sitzung zu.

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

zu 4	Berichte
-------------	-----------------

zu 4.1	Bericht über die Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses zur Quote von 30 % gefördertem Wohnungsbau im 1. Förderweg in der Verwaltungspraxis (5.610) Vorlage: VO/2018/05863
---------------	---

Der Vorsitzende verweist auf die bisher fehlende Teilnahme des Bereiches Stadtplanung und Bauordnung und schlägt eine erneute Vertagung vor. Herr Schindler verweist auf eine ggf. schriftliche Formulierung von konkreten Fragen, die dann in der nächsten Sitzung beantwortet werden können.

Anmerkung der Protokollführung:

Im weiteren Verlauf der Sitzung (zu TOP 7) erscheint Frau Belchhaus vom Bereich Stadtplanung und Bauordnung. Der Vorsitzende ruft den TOP 4.1. daher erneut auf.

Frau Belchhaus erläutert die Vorgaben der Hansestadt Lübeck, geht auf das neue Planungsrecht ein und nennt einige Beispiele mit entsprechender Umsetzung.

Zum Bericht sprechen Herr Martens, Herr Dr. Flasbarth, Herr Dr. Koß, Frau Wiechmann, Herr Krause, Frau Belchhaus, Herr Reinhardt, Herr Simon und Frau Grädner. Zu Kriterien in anderen Gemeinden geht Frau Belchhaus u. a. auf Möglichkeiten zu bevorzugtem Ersteigen-tum oder einer Bindung an den Arbeitsplatz in Lübeck ein. Die Definition solcher Vergabekri-terien sollte in gemeinsamen Planungen mit der Politik erfolgen. Herr Dr. Koß regt als Alter-native auch die Vergabe von Erbbaurechten an. Herr Reinhardt macht deutlich, dass die Quote von 30% neben dem Geschossbau auch bei Reihenhäusern und Einfamilienhäusern Berücksichtigung finden muss. Auf die Nachfrage von Herrn Simon zur Reaktion der Investo-ren antwortet Frau Belchhaus, dass eine grundsätzlichen Akzeptanz besteht. In einigen Fäl-len gestaltet sich die Situation allerdings auch schwierig.

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

zu 4.2	Quartalsbericht I / 2018 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde Vorlage: VO/2018/06084
---------------	--

Herr Kirchhoff geht auf die Funktion des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" als Werkausschuss für den Eigenbetrieb Kurbetrieb Trave-münde (KBT) ein. Die Betriebssatzung wird der Niederschrift (Anlage I) zur Information der neuen Ausschussmitglieder beigelegt. Dem Werkausschuss sind neben dem Jahresab-schluss auch entsprechende Zwischenberichte vorzulegen. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem Beteiligungscontrolling durch die Quartalsberichte.

Herr Dr. Flasbarth und Herr Simon bemängeln die eingeschränkte Aussagekraft des vorlie-genden Quartalsberichtes auf Grund des geringen Inhaltes. Herr Kirchhoff verweist hierzu auf Formular- und Inhaltsvorgaben für den Bericht aus dem Beteiligungscontrolling der Han-sestadt Lübeck und sagt eine dortige Nachfrage zu.

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

zu 5	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft
-------------	--

zu 5.1	CDU: Erbbaurechte - Verwaltung erarbeitet eine rechtssichere Vorlage
---------------	---

Überweisung aus der Bürgerschaft vom 22.03.2018 - TOP 5.14 Antrag der CDU-Fraktion - VO/2018/05901 Vorlage: VO/2018/06053
--

Antrag:

1. *Der Bürgermeister wird aufgefordert, der Bürgerschaft eine Beschlußvorlage entgegenzubringen, die den politischen Willen der Bürgerschaftsmehrheit in der Sitzung vom 28.11.2017 umsetzt, eine Sonderverkaufsaktion für solche Erbbaurechte durchzuführen, die bis 2045 auslaufen und die Wohnerbbaurechte betreffen.*
2. *Diese Erbbaurechte sollen den Erbbauberechtigten mit einem – ggf. nach Restlaufzeit der jeweiligen Verträge oder anderen Kriterien gestaffelten – Rabatt angeboten werden, und zwar – soweit rechtlich zulässig - auf der Basis der Werte der Bodenrichtwerttabelle in ihrer bis zum 31.12.2016 geltenden Fassung für alle die Fälle, in denen die Erbbauberechtigten ihr Kaufinteresse bis zum 31.12.2017 bekundet haben.*
3. *Die Kaufangebote sollen zudem – soweit rechtlich zulässig – eine Kaufpreisberechnung vorsehen für solche Teile der jeweiligen Grundstücksflächen, die nicht überbaut und aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht überbaubar sind und die eine Mindestgröße von 600m² überschreiten und damit einer deutlichen Nutzungseinschränkung gem. ImmoWertV unterliegen.*
4. *Schließlich soll diese Sonderverkaufsaktion – soweit rechtlich zulässig – gerichtet werden an Wohnerbbauberechtigte oder deren Ehegatten, Lebenspartner oder Abkömmlinge, soweit diese das Grundstück für zumindest weitere 10 Jahre selbst bewohnen. Für den Fall früheren Verkaufes sollten die Vertragsentwürfe eine Sanktion in Form einer Nachzahlungspflicht oder Vertragsstrafe beinhalten.*

Zum vorliegenden Antrag signalisiert Herr Dr. Flasbarth eine Ablehnung seitens der SPD. Eine Veräußerung von Erbbaurechten kann aus Sicht der SPD nur marktgerecht oder mit grundgebundenen Rabatten erfolgen.

Zum Antrag sprechen Herr Simon und Herr Krause. Zielsetzung der CDU ist eine Ermütigung zum Kauf der im Erbbaurecht genutzten Grundstücke um u. a. finanzielle Mittel für erforderliche Investitionen zu erhalten.

Aus Sicht von Herrn Schaafberg enthält der Antrag keine neuen Argumente.

*Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich,
den Antrag abzulehnen.
(4 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimme)*

zu 5.2 grün+alternativ+links (GAL): Änderungsantrag zu VO/2018/05901 »CDU - Erbbaurechte: Verwaltung erarbeitet eine rechtssichere Vorlage«

**Überweisung aus der Bürgerschaft vom 22.03.2018 - TOP 5.14.1
Änderungsantrag der Fraktion grün+alternativ+links (GAL) - VO/2018/05930
Vorlage: VO/2018/06054**

Antrag:

Der Bürgermeister wird aufgefordert,

- 1. den im Anhang vorgelegten mathematischen Beweis »Zu Erbbaurechten mit wertgesichertem nachschüssigen Erbbauzins« prüfen zu lassen. Bei positivem Ausgang der Prüfung möge der Bürgermeister eine rechtssichere Vorlage für neue Erbbauverträge erarbeiten, die auf diesem Beweis aufbaut;*
- 2. eine rechtssichere Vorlage zu erarbeiten, auf Grund derer Erbbauberechtigte das von ihnen bewohnte Erbbaugrundstück zum aktuellen Bodenrichtwert kaufen können. Diese Vorlage soll auch für die Erbbauberechtigten gelten, deren Erbbauvertrag nach 2045 ausläuft. Der noch geltende Zuschlag von 10 Prozent soll gestrichen werden;*
- 3. eine rechtssichere Vorlage zu erarbeiten, damit Lübeck für jedes ab Mai 2018 verkaufte Erbbaugrundstück innerhalb von zwei Jahren ein bezüglich Preis, Größe und Lage zeitgemäßes Erbbaugrundstück neu anbietet.*

Herr Dr. Koß erläutert den Antrag und geht auf die aus seiner Sicht geringe Anzahl an Verlängerungen von Erbbaurechten ein.

Herr Dr. Flasbarth signalisiert grundsätzliche Sympathie für den Antrag, es sollte jedoch in einer zu organisierenden Arbeitsgruppe ein gemeinsames Konzept erarbeitet werden. Herr Krause verweist hierzu auf die Vielzahl der Sitzungen, in denen bereits über eine gemeinsame Lösung beraten wurde.

Zu den aktuellen Erbbaurechten sprechen Herr Krause und Frau Csösz. Alle bis zum 31.12.2017 erklärten Verlängerungen werden in der Verwaltung zu den bestehenden Konditionen auf Basis der Richtwerte aus 2014 abgearbeitet. Für die erforderlichen Beurkundungen werden entsprechende Fristen von 3 Monaten ab Übersendung des konkreten Vertragsangebotes durch die Verwaltung gesetzt.

Die SPD wird durch Herrn Dr. Flasbarth zu einer Arbeitsgruppe zum Thema des Antrages einladen.

*Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
beschließt einstimmig, den Antrag zu vertagen,
bis die Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorliegen.
(14 Ja-Stimmen)*

zu 6	Anträge von Ausschussmitgliedern
-------------	---

zu 6.1	AM Prieur, AM Krause (CDU): Vorderreihe als verkehrsberuhigten Bereich Vorlage: VO/2018/06122
---------------	--

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Straße „Vorderreihe“ als sogenannte „Spielstraße“ (verkehrsberuhigten Bereich), geregelt durch das Verkehrszeichen 325.1 einzurichten.

Zusätzlich sollen an allen Zufahrten zur Vorderreihe versenkbare Straßensperren (sog. Pol-ler) angebracht werden, damit die Straße temporär für den Kraftfahrzeugverkehr komplett gesperrt werden kann.

Ein entsprechendes Umsetzungskonzept wird dem Ausschuss vorgelegt.

Herr Krause erläutert den Antrag und geht auf die Problematik der mangelnden Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und Fußgängern ein. Mit dem im Antrag formulierten Vorschlag soll eine deutlichere Regelung erzielt werden. Der Bauausschuss hat den Antrag bereits einstimmig angenommen.

Herr Evers und Frau Nehrhoff verweisen auf bestehende Prüfaufträge an die Verwaltung und schlagen vor, den Antrag bis zum Vorliegen der entsprechenden Ergebnisse zu vertagen.

*Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
beschließt einstimmig, den Antrag
bis zum Vorliegen der Prüfergebnisse
der Verwaltung zum Thema zu vertagen.
(14 Ja-Stimmen)*

zu 6.2	AM Prieur, AM Krause (CDU): Beschränkung der Parkzeiten Vorlage: VO/2018/06123
---------------	---

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, in der Kurgartenstraße, in der Straße „Rose“ (zwischen Paul-Brümmer-Straße und Vorderreihe) und dem Fährplatz die Parkerlaubnis auf 2 Std. zu beschränken.

Herr Krause erläutert die Zielsetzung des Antrages und weist auf die Zuständigkeit des Bauausschusses hin. Der Bauausschuss hat den Antrag bereits angenommen. Auf Grund der touristischen Relevanz regt Herr Krause an, sich der Empfehlung des Bauausschusses anzuschließen.

Zu den Parkzeiten und der Berücksichtigung von Anwohnern sprechen Frau Wiechmann, Herr Krause, Frau Nehrhoff und Herr Cladow. Aus der Wahrnehmung der CDU heraus werden die vorhandenen Parkplätze häufig als Tagesparkplatz genutzt. Für die Belebung der Geschäfte wäre eine kürzere Parkdauer zielführend. Der Antrag hat keine Auswirkungen auf Parkzonen für Anwohner, da die Parkplätze auch jetzt schon mit Parkticket zu nutzen sind. Für weitere Straßenbereiche ist das Parkraumkonzept der Verwaltung abzuwarten. Herr Senator Schindler wird den Sachstand hierzu im Fachbereich Planen und Bauen erfragen.

*Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
schließt sich der Empfehlung des
Bauausschusses einstimmig an.
(14 Ja-Stimmen)*

zu 7 Verschiedenes

Herr Schaffenberg erkundigt sich nach der **Anwesenheit der im Ausschuss vertretenen Parteien** zur konstituierenden Sitzung. Herr Ehrich informiert hierzu, dass 7 von 8 Parteien durch Anwesende vertreten sind. Lediglich die AfD hat sich aus terminlichen Gründen sowohl mit dem ordentlichen Mitglied als auch mit dem Stellvertreter schriftlich entschuldigen lassen.

Frau Wiechmann erkundigt sich nach den **Hintergründen zum aktuellen Standort und der Höhe der Standgebühren für den verbliebenen Stand des Touristenmarktes auf dem Kohlmarkt**. Herr Senator Schindler verweist auf die in ALLRIS einsehbare Beratung und Beschlussfassung des Ausschusses zu dieser Thematik. Der frühere Touristenmarkt hat über die letzten Jahre an Attraktivität und teilnehmenden Ständen verloren. Zuletzt wurde den verbliebenen Ständen ein Standort am Kaak zu den üblichen Standgebühren für Veranstaltungen angeboten, da eine Zulassung als Markt mit weniger als 5 Ständen nicht mehr gegeben war und auch optisch kein attraktiver Marktcharakter mehr bestand.

Der Vorsitzende bittet die Öffentlichkeit darum, den Sitzungssaal zu verlassen und stellt die Nichtöffentlichkeit der Sitzung her.

Für stellvertretende bürgerliche Ausschussmitglieder, die außerhalb des Vertretungsfalls als Teil der Öffentlichkeit an der Sitzung teilnehmen, weist Herr Ehrich auf ein **Teilnahmerecht am nicht öffentlichen Teil** der Sitzung gemäß § 46 Abs. 6 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hin. Ein Rede- oder Antragsrecht entsteht hieraus nicht.

Der Vorsitzende teilt mit, dass Herr Cladow als Vertreter des Seniorenbeirates einen Antrag auf Teilnahme am nicht öffentlichen Teil der Sitzung gestellt hat. Der Vorsitzende bittet um Abstimmung des Antrages.

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

*Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
nimmt den Antrag einstimmig an,
da es sich bei allen Punkten um
seniorenrelevante Themen handelt.*

zu 12 Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse

Der Vorsitzende teilt mit, dass im nicht öffentlichen Teil acht Beschlussvorlagen behandelt worden sind und schließt die Sitzung.

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

Lübeck, den 9. Juli 2018

gez. Ulrich Krause

Ulrich Krause
Vorsitzende/r

gez. Jan Ehrich

Jan Ehrich
Protokollführung

**Betriebssatzung für den Kurbetrieb Travemünde (KBT) vom 13.03.2002 in der Fassung
der 1. Änderungssatzung vom 03.09.2004**

§ 1

**Gegenstand und Aufgabe des
Eigenbetriebes Kurbetrieb Travemünde (KBT)**

- (1) Als Nachfolger der Lübeck und Travemünde Tourismus-Zentrale (LTZ) ist der Kurbetrieb Travemünde (KBT) – im nachfolgenden „Unternehmen“ genannt – ein Eigenbetrieb der Hansestadt Lübeck.
- (2) Gegenstand des Unternehmens sind die Schaffung, Pflege, Organisation und Betrieb von öffentlichen touristischen Einrichtungen im Kurort und Seeheilbad Travemünde, insbesondere die Wahrnehmung der mit einem Kurbetrieb sowie mit der Nah- und Kurzzeiterholung verbundenen Aufgaben. Hierbei sind im Rahmen eines modernen Tourismus-Managements ökonomische, sozio-kulturelle sowie ökologische und balneologische Aspekte zu berücksichtigen. Das Unternehmen ist zu allen Maßnahmen berechtigt, die der Verwirklichung des Unternehmenszweckes zu dienen geeignet sind.
- (3) Dem Unternehmen können durch Beschluss der Bürgerschaft andere Unternehmen, die seinen Unternehmenszweck fördern oder in seinen Geschäftsbereich fallen, angegliedert werden; für entsprechende Betriebe der Hansestadt Lübeck kann auch die Betriebsführung übernommen werden.

§ 2

Name des Unternehmens

Das Unternehmen führt die Bezeichnung „Kurbetrieb Travemünde“ (KBT).

§ 3

Stammkapital

Das Stammkapital des Unternehmens beträgt

2.550.000 EURO

(in Worten: zweimillionenfünfhundertfünfzigtausend).

§ 4

Werkleitung

- (1) Zur Leitung des Eigenbetriebes wird eine Werkleiterin oder ein Werkleiter bestellt.
- (2) Die Werkleiterin/der Werkleiter führt die Bezeichnung Kurdirektorin/Kurdirektor.
- (3) Vertreterin oder Vertreter der Werkleiterin/des Werkleiters ist die Leiterin/der Leiter des Sachgebietes Liegenschaften/Kurabgabe.
- (4) Dienstvorgesetzte oder Dienstvorgesetzter der Werkleiterin/des Werkleiters ist die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck.
- (5) Die Werkleiterin oder der Werkleiter ist als ständige Vertreterin der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters Dienstvorgesetzte oder Dienstvorgesetzter der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens.

§ 5

Aufgaben der Werkleitung

- (1) Der Kurbetrieb Travemünde (KBT) ist gemäß den Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung organisatorisch gesondert zu führen und finanzwirtschaftlich als Sondervermögen zu behandeln. Die Werkleitung leitet das Unternehmen selbständig und entscheidet in allen Angelegenheiten des Unternehmens, soweit nicht durch die Gemeindeordnung, die Eigenbetriebsverordnung, die Hauptsatzung oder diese Betriebssatzung etwas anderes bestimmt wird; die Werkleitung ist für die wirtschaftliche Führung des Unternehmens verantwortlich. Weiterhin vollzieht die Werkleitung die Beschlüsse der Bürgerschaft, des Werkausschusses und die Entscheidungen der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters in Angelegenheiten des Unternehmens.
- (2) Das Unternehmen ist nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.
- (3) Die laufende Betriebsführung obliegt der Werkleitung. Dazu gehören alle regelmäßig wiederkehrenden Maßnahmen, die zur Durchführung der Aufgaben, zur Aufrechterhaltung des Betriebes, zur Überwachung und Instandsetzung der Anlagen und zum Einsatz des Personals notwendig sind. Dazu gehört auch die Durchführung des Wirtschaftsplanes. Die besonderen Zuständigkeiten nach den §§ 8, 9, 10 bleiben unberührt.
- (4) Die Werkleitung hat die Bürgermeisterin oder den Bürgermeister und den Werkausschuss laufend über alle wichtigen Angelegenheiten des Unternehmens zu unterrichten und auf Verlangen jede Auskunft zu erteilen.
- (5) Die Werkleitung hat der Bürgermeisterin oder dem Bürgermeister rechtzeitig den Entwurf des Wirtschaftsplanes, des Jahresabschlusses, des Lageberichtes sowie die Zwischenberichte, die erforderlichen Informationen zur Durchführung des gesamtstädtischen Berichtswesens und Controllings zuzuleiten; sie hat ferner alle Maßnahmen mitzuteilen, die sich auf die Finanzwirtschaft der Hansestadt Lübeck auswirken.
- (6) In Fällen, die keinen Aufschub dulden und für die die Bürgerschaft oder der Werk-

ausschuss zuständig sind, hat die Werkleitung die Entscheidung der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters einzuholen.

- (7) Es ist Aufgabe der Werkleitung, die dem Unternehmen für dessen Zweck übergebenen stadteigenen Grundstücke als Teile des Vermögens des Unternehmens zu verwalten. Die Werkleitung hat insoweit die sich aus dem Grundstückseigentum der Hansestadt Lübeck ergebenden Rechte und Verpflichtungen wahrzunehmen bzw. zu erfüllen. Dieses gilt nicht für folgende Aufgaben:
- a) Erwerb und Veräußerung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten;
 - b) Anträge an das Katasteramt auf Änderung der Grundstücksgrenzen und Eintragungsanträge an das Grundbuchamt;
 - c) Belastung der Grundstücke durch Eintragungen in die Abteilungen 2 und 3 des Grundbuches;
 - d) Übernahme öffentlich-rechtlicher Baulasten;
 - e) Registrierung der Grundstücke im Lagerbuch bzw. Besitzatlas.

§ 6

Vertretung und Verpflichtungserklärungen

- (1) Die Werkleiterin oder der Werkleiter vertritt die Hansestadt Lübeck in den Angelegenheiten des Unternehmens, die ihrer/seiner Entscheidung unterliegen.
- (2) In Angelegenheiten, in denen die Entscheidung der Bürgerschaft, des Werkausschusses oder der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters herbeizuführen ist, wird die Werkleiterin oder der Werkleiter mit der Ausführung der gefassten Entscheidung beauftragt, es sei denn, die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister trifft im Einzelfall eine besondere Regelung.
- (3) Die Hansestadt Lübeck wird in Angelegenheiten des Unternehmens von der Werkleiterin oder dem Werkleiter vertreten. Im Verhinderungsfall tritt an ihre/seine Stelle die Leiterin/der Leiter des Sachgebietes Liegenschaften/Kurabgabe.
- (4) Die Werkleiterin oder der Werkleiter unterzeichnet unter dem Namen des Eigenbetriebes ohne Angabe eines Vertretungsverhältnisses. Das gilt auch in den Fällen des Absatzes 2. Führt der Eigenbetrieb hoheitliche Akte aus (z.B. Erteilung von Abgabebescheiden), zeichnet die Werkleitung unter der Bezeichnung Bürgermeister der Hansestadt Lübeck – Kurbetrieb Travemünde – mit dem Zusatz „Im Auftrage“.
- (5) Die Werkleitung ist ermächtigt, andere Betriebsangehörige mit ihrer Vertretung zu beauftragen, soweit es sich um regelmäßig wiederkehrende Geschäfte der laufenden Betriebsführung handelt. Die von der Werkleitung mit ihrer Vertretung beauftragten Betriebsangehörigen unterzeichnen „im Auftrage“.
- (6) Verpflichtungserklärungen, die nach Absatz 1 oder 2 in die Zuständigkeit der Werkleitung fallen, bedürfen grundsätzlich der Schriftform.
- (7) Der Kreis der Vertretungsberechtigten und der Umfang ihrer Vertretungsbefugnis werden durch die Bürgermeisterin oder den Bürgermeister in dem für Bekanntmachungen der Hansestadt Lübeck bestimmten Publikationsorgan veröffentlicht.

§ 7

Werkausschuss

- (1) Die Bürgerschaft wählt für das Unternehmen einen Werkausschuss. Seine Zusammensetzung wird durch die Hauptsatzung bestimmt.
- (2) Die Werkleitung ist berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, an den Sitzungen des Werkausschusses teilzunehmen. Sie ist verpflichtet, dem Werkausschuss Auskunft zu erteilen.

§ 8

Aufgaben des Werkausschusses

- (1) Der Werkausschuss bereitet die Beschlüsse der Bürgerschaft in Angelegenheiten des Unternehmens vor.
- (2) Der Werkausschuss kann von der Werkleitung alle Auskünfte verlangen, die für seine Beschlüsse erforderlich sind; die Werkleitung soll ihn laufend über die wichtigen Angelegenheiten des Unternehmens unterrichten.
- (3) Der Werkausschuss entscheidet über
 - a) die Vergabe von Lieferungen und Leistungen, wenn die Auftragssumme für das Gesamtprojekt den Betrag von EUR 100.000,-- übersteigt.
 - b) Mehrausgaben nach § 14 Abs. 5 EigVO, soweit sie im Einzelfall EUR 50.000,-- übersteigen und aus eigenen Mitteln des Unternehmens gedeckt werden können.
- (4) Dem Werkausschuss sind zur Kenntnisnahme vorzulegen:
 - a) der Zwischenbericht nach § 18 EigVO;
 - b) Jahresabschluss nach § 19 EigVO und der Lagebericht nach § 23 EigVO;
 - c) der Prüfungsbericht nach § 24 EigVO.

§ 9

Entscheidung der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters

- (1) Die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister vertritt das Unternehmen in der Bürgerschaft und im Werkausschuss. Sie oder er bereitet die Entscheidungen der Bürgerschaft und des Werkausschusses in Angelegenheiten des Unternehmens vor und überwacht die Durchführung.
- (2) Die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister entscheidet in Angelegenheiten des Unternehmens über die ihr oder ihm nach § 65 GO allgemein zugewiesenen Aufgaben sowie in allen Angelegenheiten des Unternehmens, die nicht zur laufenden Betriebsführung gehören, die ihr oder ihm nach der Hauptsatzung oder nach der EigVO zugewiesen sind, insbesondere
 - a) den Abschluss von Verträgen, die für die Hansestadt Lübeck von erheblicher finanzieller Bedeutung sind, soweit sie nicht zur laufenden Betriebsführung gehören und unterrichtet darüber bei Bedarf den Werkausschuss;

- b) Verzicht auf Ansprüche des Unternehmens, unentgeltliche Verfügungen über bewegliche Sachen, Forderungen und andere Rechte im Rahmen der in der Hauptsatzung festgelegten Wertgrenzen;
- c) Miet- und Pachtverträge im Wert von jährlich mehr als 120.000 EURO, Leasingverträge im Rahmen der in der Hauptsatzung festgelegten Wertgrenzen. Die Werte werden in Anwendung des § 25 des Gesetzes über die Kosten in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (Kostenordnung) in der jeweils geltenden Fassung ermittelt;
- d) die Führung von Rechtsstreitigkeiten und der Abschluss von Vergleichen, wenn die Angelegenheit von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung ist, im Rahmen der in der Hauptsatzung festgelegten Wertgrenzen;
- e) Die Einstellung und Höhergruppierung von Angestellten ab Vergütungsgruppe Ib BAT.

§ 10

Aufgaben der Bürgerschaft

- (1) Die Bürgerschaft beschließt über alle wichtigen Angelegenheiten des Unternehmens gemäss § 27 Abs. 1 GO, soweit sie nicht bestimmte Entscheidungen allgemein, durch Hauptsatzung oder diese Betriebssatzung oder im Einzelfall auf die Bürgermeisterin oder den Bürgermeister und den Werkausschuss übertragen hat.
- (2) Sie beschließt über alle Angelegenheiten, für die sie gemäss § 28 GO und § 5 EigVO zuständig ist.

§ 11

Personalwirtschaft

- (1) Die Werkleiterin oder der Werkleiter wird durch Beschluss der Bürgerschaft bestellt und abberufen.
- (2) Gemäss § 9 Abs. 2 e entscheidet die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister über die Einstellung und Höhergruppierung von Angestellten ab Vergütungsgruppe I b BAT.
- (3) Soweit sich nicht nach den Absätzen 1 und 2 eine andere Zuständigkeit ergibt, entscheidet die Werkleitung über Angelegenheiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens.
- (4) Gemäß § 11 Gleichstellungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein vom 13.12.1994 (GVObI. Schl.-H. S. 562) wird ein Frauenförderplan aufgestellt.
- (5) Die Werkleitung hat ein Vorschlagsrecht, soweit die Personalentscheidungen anderen Stellen vorbehalten sind und nicht sie selbst betreffen.

Die entscheidende Stelle ist an die Vorschläge der Werkleitung nicht gebunden.

- (6) Bei dringendem Bedarf ist die Werkleitung berechtigt, im Einvernehmen mit der Bürgermeisterin oder dem Bürgermeister im Laufe des Wirtschaftsjahres bis zu drei Angestellte der Vergütungsgruppen bis VI b BAT und bis zu drei Lohnempfänger über die in der Stellenübersicht vorgesehenen Stellen hinaus ohne Änderung der Stellen-

übersicht einzustellen. Über die neuen Stellen ist spätestens im Wirtschaftsplan (Stellenübersicht) für das nächste Wirtschaftsjahr zu entscheiden.

§ 12

Inkrafttreten

Diese Betriebssatzung tritt am 22.09.2004 in Kraft.

Lübeck, den 03.09.2004

Der Bürgermeister

► Nr. VO/2018/06198
öffentlich

Lübeck, 02.07.2018

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Telefon: 122-1040)

Anfrage des AM Claus Schaafberg (Bündnis 90 / Die Grünen) - "Verkauf zweier Grundstücke in dem Wochenendhausgebiet Priwall von der Stadt HL an privat"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnissnahme

Anfrage:

Im angehängtem Bebauungsplan "Wochenendhausgebiet Priwall" findet sich im blau markierten Text links: "Auf den Parzellen Seeweg 36, 896 (Tippfehler: muss 86 heissen) und 128 sind ausnahmsweise Gewerbebetriebe für die gastronomische Versorgung und die des täglichen Bedarfs zulässig".

Soweit bekannt, sind die Parzellen Seeweg 86 und 128 (im Plan blau markiert) vor etwa 5 Jahren (grob geschätzt) von der Stadt HL an privat verkauft worden, vermutlich an die damaligen Pächter. Vorausgegangen waren Initiativen aus dem Wochenendhausgebiet mit u.a. Unterschriftenlisten. Von der Stadt wurde eindeutig ermässigten Kaufpreis gefordert (ca. 50%) mit der Begründung: "Diese beiden Betriebe sind unbedingt für die gastronomische Versorgung und die des täglichen Bedarfs der Wochenendhausgebiet Priwall erforderlich."

Kurz nach dem mutmaßlichen Verkauf machte der Betrieb Seeweg 86 zu. Letzten Sommer schloß dann der Betrieb Seeweg 128. Beide Grundstücke waren laut ausgehängten Schildern zum Verkauf angeboten. Die Vermutung ist, dass der geforderte und erzielte Preis marktüblich war.

Meine Fragen:

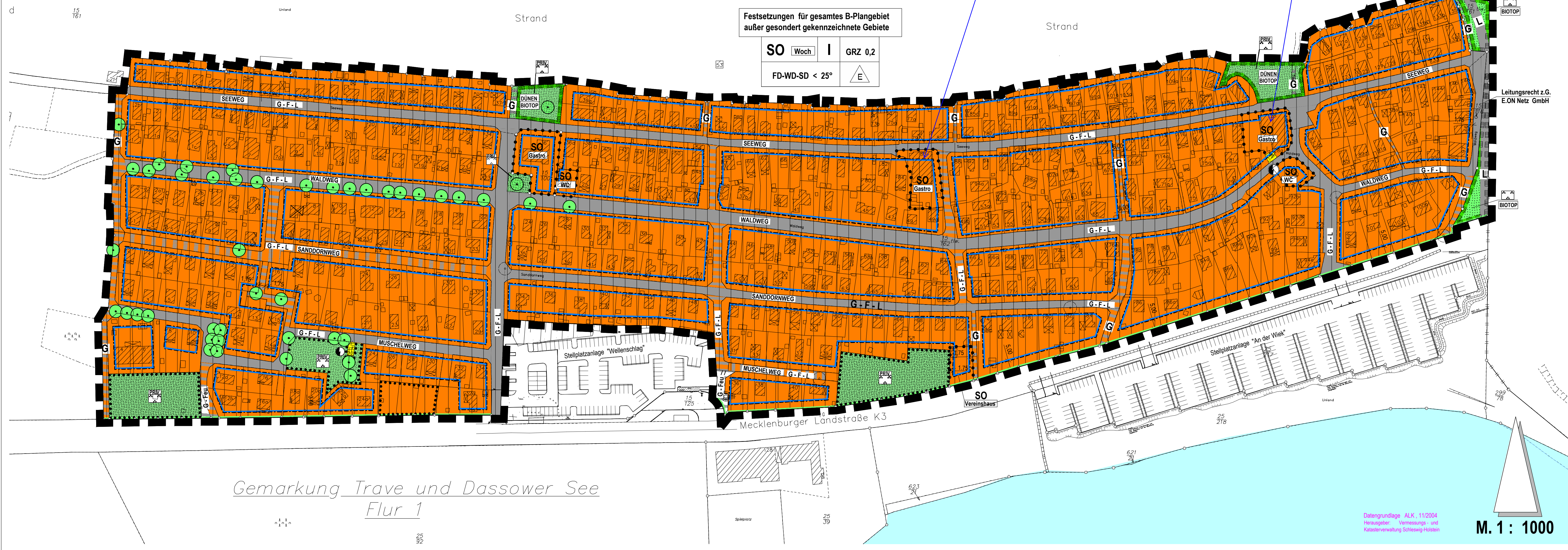
- Sind die beiden Parzellen von der HL an privat verkauft worden und zu welchem Preis?
- Ist ein Nachlaß auf den Schätzwert/Marktpreis gewährt worden und wie hoch (prozentual und absolut)?
- Ist für den Fall eines rabattierten Verkaufs eine Gewinnabführungsklausel für die HL im Verkaufsvertrag?
- Sind die Verkäufe der Stadt bekannt?
- Sind die Grundstücke weiterverkauft worden und zu welchem Preis?
- Ist die Stadt an einem mutmaßlichen Verkaufsgewinn beteiligt? Wenn ja, wie hoch, prozentual und absolut?

Begründung:
Erfolgt mündlich

Anlagen :

33.03.00 WOCHENENDHAUSGEBIET PRIWALL

TEIL A - PLANZEICHNUNG



TEIL B - TEXT

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1. Art der baulichen Nutzung

In dem festgesetzten Sondergebiet, das der Erholung dient, mit der Zweckbestimmung Wochenendhausgebiet, sind Wochenendhäuser zulässig.

- Wochenendhäuser sind nur als Einzelhäuser mit jeweils einer Nutzungs-Einheit pro Parzelle zulässig § 10 (3) BauNVO)
- auf den Parzellen Seeweg 36, 896 und 128 sind ausnahmsweise Gewerbebetriebe für die gastronomische Versorgung und die des täglichen Bedarfs zulässig
- auf den Parzellen Waldweg 25 a und 94 d sind öffentliche Toiletten zulässig
- auf der Parzelle Sanddornweg 72 a ist die Errichtung eines Vereinshauses zulässig. (§ 10 (2) BauNVO)

2. Maß der baulichen Nutzung

- Wochenendhäuser**
Die zulässige Grundfläche eines Wochenendhauses darf 35 m² nicht überschreiten.
- Überdachte Freisitze / verglaste Anbauten**
Zusätzlich sind je Parzelle max. 10 m² überdachte Freisitze oder verglaste Anbauten zulässig, die keine Aufenthaltsräume im Sinne der Landesbauordnung sind, z. B. unbeheizte Wintergärten.
- Keller**
Keller dürfen die Außenkanten der Wochenendhäuser einschließlich der über-dachten Freisitze oder verglasten Anbauten nicht hinausragen.
- nicht überdachte Freisitze**
Die nicht überdachten Freisitze dürfen eine versiegelte Fläche von 15 m² bei einer Parzellenfläche bis zu 200 m² nicht überschreiten. Auf Parzellenflächen, die größer als > 200 m² sind, dürfen 8% der Grundfläche für Freisitze versiegelt werden.
- Wintergärten / Freisitze
- Ausnahmsweise zulässige Gastronomiebetriebe**
Die ausnahmsweise zulässigen Gastronomiebetriebe, die der gastronomischen Versorgung und der des täglichen Bedarfs dienen, sind begrenzt auf 185 m² Grundfläche der Betriebsgebäude einschl. max. 35 m² Fläche für betriebsbedingten Aufenthalt und Sozialräume.
- Ausnahmsweise zulässige öffentliche WC-Anlagen**
Die erforderlichen öffentlichen Toilettenanlagen dürfen 30 m² Grundfläche nicht überschreiten.
- Vereinshaus**
Das Vereinshaus ist bis 150 m² Grundfläche zulässig, ausnahmsweise darf das Maß der Versiegelung überschritten werden. (§ 16 (2) BauNVO)

3. Nebenanlagen

In den reduzierten Abstandsflächen zwischen den Gebäuden sind mit Ausnahme von Einfriedungen Nebenanlagen unzulässig.

Es ist jeweils nur eine untergeordnete, genehmigungsfreie Nebenanlage gem. § 14 (1) BauNVO bis 6 m² pro Parzelle zulässig wenn die Parzelle < 200 m² ist. Auf Parzellenflächen mit mehr als> 200 m² Parzellenfläche dürfen die Nebenanlagen bis zu 3 % der Parzellenfläche betragen.

Nebenanlagen gem. § 14 (2) BauNVO sind ausnahmsweise zulässig, wenn sie der Versorgung des Gebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienen. Das gilt auch für fernmeldetechnische Anlagen.

Einrichtungen und Anlagen für Tierhaltung sind unzulässig. (§ 14 BauNVO)

4. Stellplätze /Garagen

Stellplätze und Garagen sind im Plangebiet unzulässig und außerhalb des Plangebietes nachzuweisen. Ausgenommen sind die Stellplätze sind nur auf den dafür festgesetzten Flächen auf den Mecklenburger Landstraße angrenzen und direkt angefahren werden können, sowie die Parzelle Waldweg 102. Dort ist jeweils ein Stellplatz für ein KFZ oder ein Carport mit max. 15 m² zulässig. (§ 23 (5) BauNVO)

5. Höhe der baulichen Anlagen

Die Höhe der baulichen Anlagen bezogen auf das vorhandene Gelände (§ 2 (6) LBO) werden wie folgt festgesetzt:

Firsthöhe	max. 5,00 m
Traufhöhe (Schnittpt. AK Dach u. Wand bezogen auf OK, Rohfußboden u. AK Wand)	max. 3,00 m
Sockelhöhe	max. 0,30 m

Die gastronomischen Betriebe und das Vereinshaus dürfen ausnahmsweise von den vorgenannten Höhen abweichen, wenn gewerberechtliche Bedingungen es erfordern. (§ 16 (3) BauNVO)

6. Größe der Parzellen

Wenn Parzellen geteilt oder geändert werden, ist eine Mindestgröße pro Parzelle von 185225 m² einzuhalten. (§ 9 (1) BauGB)

7. Anpflanzungen

Wenn an der Mecklenburger Landstraße Sichtschutzwände aufgestellt werden, ist straßenseitig eine Anpflanzung in gleicher Höhenentwicklung vorzunehmen. Zulässige Gehölzsorten sind: z.B. Feldahorn, Hainbuche, Blutroter, Hartriegel, Weißdorn, Stechpalme, Walhölse, Wald-Kiefer, Schiele, Eibe als gut schnittverträgliche Hecken-pflanzen und dichtwachsende Rankengewächse. Für freie lockere Heckenanpflanzungen in Strauchform sollen Blutroter Hartriegel, Walhölse, Weißdorn, Besenginster, Europ. Pfaffenhütchen, Walhölse, Wacholder, Rote Heckenkirsche, Schiele, Kreuzdorn, Hundrose, Filzige Rose, alle ungefüllten Wildrosenarten, Schwarzer Holunder oder Schneeball verwendet werden. (§ 9 (9) 25 BauGB)

II. FESTSETZUNGEN ÜBER DIE GESTALTUNG BAULICHER ANLAGEN (§ 9 (4) BAUGB I.V. §92 (1) LBO VOM 15.06.2004 (GVöBL: SCHL.-H. S.153)

1. Dachform und -neigung

Es sind nur Flach-, Walm- und Satteldächer mit einer Neigung bis < 25° zulässig. Verschiebungen des Firstes sind zulässig, wenn sie 30 % der Länge des Hauptbaukörpers nicht überschreiten.

2. Dachaufbauten

Gauben, Loggien, Balkone und Dachterrassen o. ä. sind unzulässig. Ausnahmsweise sind auf Parzellen an der Mecklenburger Landstraße auf der Seite zur Poténitzer Wiek Balkone oder Loggien zulässig. Die Balkone dürfen die Giebelseiten nicht überragen.

3. Firsttrichtung

Der First ist in Längsrichtung des Gebäudes anzuordnen. Er kann ausnahmsweise in Querrichtung angeordnet werden, wenn dabei die Nord-Süd-Richtung eingehalten wird und die Nachbargebäude gleichartig ausgerichtet sind.

5. Verglaste Anbauten und überdachte Freisitze

Der Glasflächenanteil (o. vergleichbares Material) muß mindestens 75 % der Fassade betragen. Überdachte Freisitze die nachträglich verglast werden, dürfen vorhandene massive Konstruktionsteile beibehalten. Der Anteil der transparenten Flächen sollte 50 % der Fassade betragen und diese 50% nur in begründeten Ausnahmen unterschreiten.

5. Abgrabungen

Abgrabungen vor Fensteröffnungen in der Kelleraußenwand sind unzulässig. Zulässig sind Standard-Kellerlichtschächte

6. Einfriedigungen / Sichtschutzwände / Schallschutzwände

Als Abgrenzung zu den Parzellen sind Einfriedigungen bis zu einer Höhe von 1,20 m über Gelände als Holzzäune mit senkrechter Latung bzw. Rundholz, Maschendraht-zäune und / oder lebende Hecken zulässig. Ausnahmsweise dürfen Sichtschutzwände aufgestellt werden, wenn die Höhe von 1,85 m, die Gesamtlänge der Wände ein-schließlich Abwinkelungen eine Länge von maximal 6,00 m, nicht überschritten werden. An diesen Sichtschutzwänden sind Konstruktionen für Rankergelolen bis zu einer Höhe von 2,30 m zulässig. An der Mecklenburger Landstraße sind Sicht- u. Schallschutzwände in gleicher Höhenentwicklung in der Breite der Parzellen zulässig.

7. Werbeanlagen

Anlagen der Außenwerbung sind nur an der Stätte der Leistung zulässig. Fremd- und Firmenwerbung ist unzulässig. Werbeanlagen dürfen die zulässigen Traufhöhen der Gebäude nicht überschreiten. Werbeschriftzüge sind einzellig in einer maximalen Schriftgröße von 0,4 m auszuführen. Flächig leuchtende Werbekästen sind nicht zu-lässig. Ausnahmen können im begründeten Einzelfall zugelassen werden, wenn die architektonische Gestaltung sowie das Orts- und Landschaftsbild nicht beeinträchtigt werden.

III. Festsetzungen über die Zulässigkeit verringerter Gebäudeabstände (§ 9 (4) BauGB i. V. § 92 (1) 4 LBO vom 15.06.2004 (GVöBL: SCHL.-H. S. 153)

Bei gegenüberliegenden Gebäudeaußenwänden mit Öffnungen kann der Gebäudeabstand bis auf 3,50 m verringert werden, wenn die Wände in feuerbeständiger Bauart ausgeführt werden. Wenn mindestens eine sich gegenüberliegende Außenwand aus feuerhemmenden oder brennbaren Baustoffen besteht, bzw. ausgeführt wird, muss der Gebäudeabstand mindestens 6,00 m betragen. In Gebäuden mit reduzierten Abständen dürfen keinen Feuerstätten für feste oder flüssige Brennstoffe errichtet werden.

Nachrichtlich: Katastrophenschutz.

Das Gebiet liegt im Überschwemmungsgebiet der Ostsee und Wiek mit einer maximalen Überflutungssicherheitshöhe von 3,87m über NN.. Da die Aufenthaltsräume der Wochenendhäuser unterhalb dieser Grenze liegen, ist das Daurowohnen in diesem Wochenendhausgebiet ausgeschlossen. Um einen minimalen Schutz zu gewährleisten müssen die Räume bis zu einer Höhe von 2,20m über NN Hochwasser sicher sein. Ein aktiver Hochwasserschutz wird nicht betrieben.

ZEICHENERKLÄRUNG

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 51 bis 11 BauNVO)

SO	Sondergebiete, die der Erholung dienen (§ 10 BauNVO)
Woch	Zweckbestimmung : Wochenendhausgebiete
Vereinshaus	Vereinshaus
Gastro	Gastronomiebetrieb
WC	Öffentl. Toilette

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

I	Anzahl der zulässigen Vollgeschosse als Höchstmaß
GRZ 0,2	Grundflächenzahl
FD-WD-SO < 25°	zulässige Dachform mit Dachneigung als Höchstmaß
E	nur Einzelhäuser zulässig

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 22 und 23 BauNVO)

Baugrenze

Mit Geh-, Fahr und Leitungsrechten zu belastende Flächen

G-F-L

Mit Geh- und Fahrradwegen zugunsten der Allgemeinheit, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Eigentümer und Pächter, der Träger der Ver- und Entsorgung sowie für Rettungsfahrzeuge zu belastende Flächen

G

Mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen

L

Mit Leitungsrechten zugunsten E.ON Netz zu belastende Flächen

G-Fu

Mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit und Fußgängerrechten zugunsten der Feuerwehr zu belastende Flächen

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Straßenbegrenzungslinie auch gegenüber Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB)

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen

Versorgungsfläche Elektrizität

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

Öffentliche Grünflächen

Private Grünflächen

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 26, 25 und Abs. 4 BauGB)

Umgrenzung von Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern

Bäume erhalten

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzes

Zweckbestimmung der Schutzgebiete z. B. Biotop

Sonstige Planzeichen

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z. B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebiets

Planzeichen ohne Normcharakter

Flurstücksgrenzen (vorhanden)

künftig entfallende Flurstücksgrenze

Flurgrenzen

Flurstücksnummern

vorhandene Bebauung

künftig entfallende Bebauung

Angaben in Meter

VERFAHRENSVERMERKE

- Aufgestellt aufgrund des Aufstellungsbeschlusses des Bauausschusses der Hansestadt Lübeck vom 21.08.2004. Die verbindliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ist durch Abdruck in der Lübecker Stadtzeitung am 29.08.2004 erfolgt.
- Die Stellung der Öffentlichkeit nach § 3 (1) S. 1 BauGB ist vom 05.01.2005 bis einschließlich 19.01.2005 durchgeführt worden.
- Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, sind gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 15.12.2004 unterrichtet und zur Auslegung aufgefordert worden.
- Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, sind gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 08.04.2005 zur Abgabe von Stellungnahmen zum Entwurf und der Begründung aufgefordert worden.
- Der Bauausschuss hat am 02.05.2005 den Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung beschlossen und zur Auslegung bestimmt.
- Der Entwurf dieses Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), sowie die Begründung haben in der Zeit vom 18.05.2005 bis zum 20.06.2005 nach § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegt. Die öffentliche Auslegung ist mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungzeit von allen Interessierten schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden können, am 18.05.2005 in der Lübecker Stadtzeitung öffentlich bekanntgemacht worden.

- Der katasterrechtliche Bestand am 10.11.2005 sowie die geometrischen Festlegungen der neuen städtebaulichen Planung werden als richtig bestätigt.

- Die Bürgerschaft hat die vorgeschlagenen Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung nach § 3 (2) BauGB sowie die Stellungnahmen und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB am 23.02.2006 geprüft. Das Ergebnis wurde mitgeteilt.

- Die Bürgerschaft hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 23.02.2006 in Sitzung beschlossen und die Begründung dem öffentlichen Bereich gestellt.

- Ausfertigung der Bebauungsplanung, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), wird hiermit ausgelegt und ist bekanntzugeben.

- Ausfertigung der Bebauungsplanung, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), wird hiermit ausgelegt und ist bekanntzugeben.

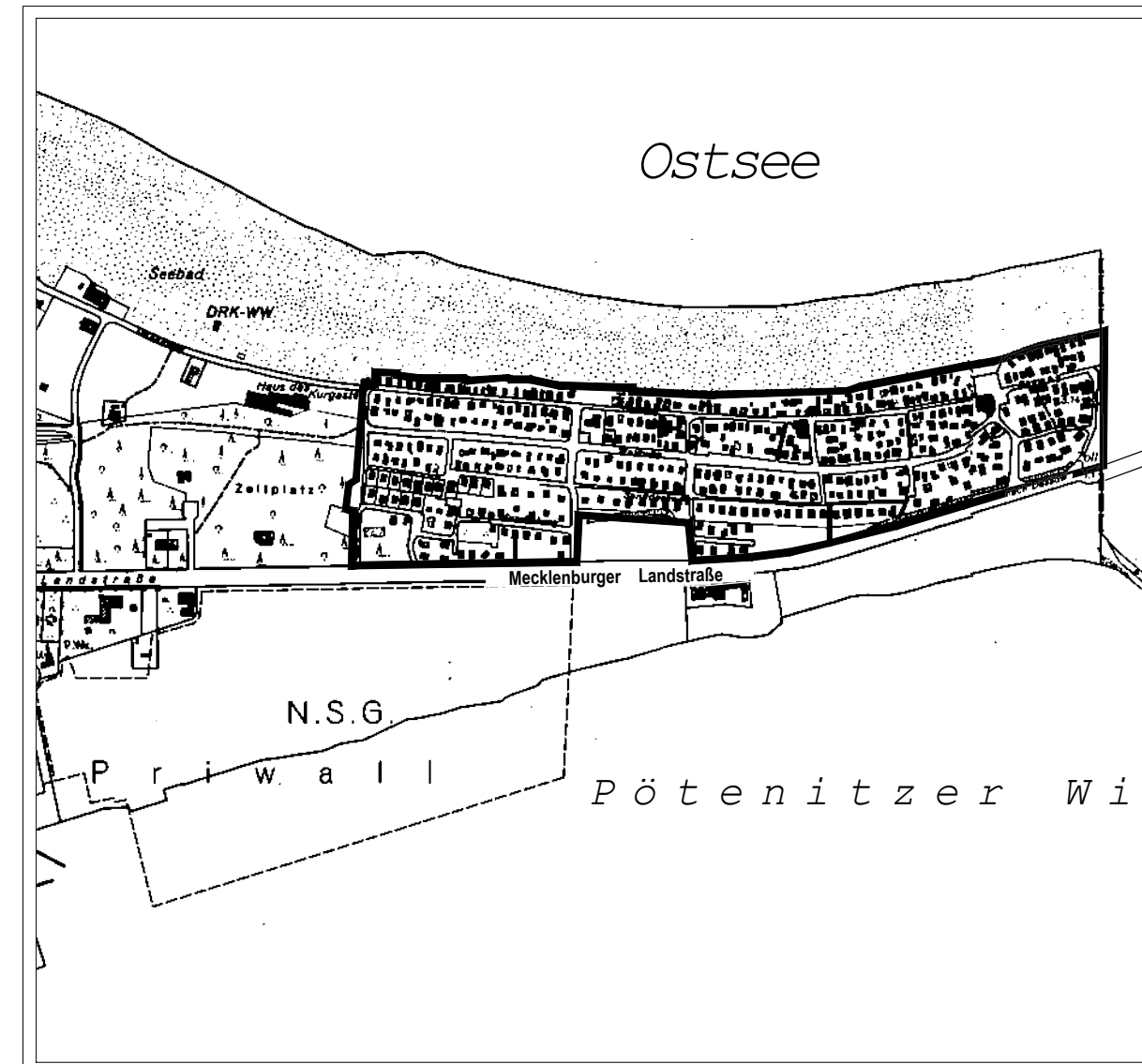
- Der Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft und die Stelle, bei der der Plan auf Dauer während der Servicezeiten von allen Interessierten eingesehen werden kann und über den Inhalt Auskunft zu erhalten ist, sind am 04.04.2006 öffentlich bekanntgemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Möglichkeit einer Vorlegung von Vorschriften einschließlich der sich ergebenden Rechtsfolgen gemäß § 25 (2) BauGB sowie auf die Möglichkeit, Einspruchsbegründungen geltend zu machen und das Einreichen dieser Ansprüche gemäß § 44 BauGB hingewiesen worden.

- Die Bürgerschaft hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 23.02.2006 in Sitzung beschlossen und die Begründung dem öffentlichen Bereich gestellt.

- Die Bürgerschaft hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 23.02.2006 in Sitzung beschlossen und die Begründung dem öffentlichen Bereich gestellt.

Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) und nach § 9 (4) BauGB sowie nach § 92 der Landesbauordnung wird nach Beschlußfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 23.02.2006 die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 33_03_00 - Wochenendhausgebiet Priwall, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), erlassen.

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK BEBAUUNGSPLAN NR. 33.03.00 WOCHENENDHAUSGEBIET PRIWALL



► **Nr. VO/2018/06315**
öffentlich

Lübeck, 16.08.2018

Anfrage

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

AM Schaffenberg (SPD): unbekannte Liegenschaft Marlistraße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:

An der Marlistraße, zwischen dem Drägerpark und der angrenzenden Tankstelle, befindet sich ein kleines eingezäuntes Areal, mit einer Betondecke und einigen maroden Bänken.

Siehe angehängte Fotodatei.

1. Ist dies öffentliches Gelände?
2. Wenn ja, welcher städtischer Bereich ist für dieses Gelände zuständig?
3. Ist dieses Gelände in irgendeiner Weise erschlossen (Strom, Abwasser etc.)?
4. Gibt es seitens der Verwaltung der HL (alle Fachbereiche) irgendwelche Ideen und

Planungen, um dieses Gelände wieder nutzbar zu machen? Wenn ja, welche?

Begründung:

Anlagen :



► **Nr. VO/2018/06394**
öffentlich

Lübeck, 06.09.2018

Anfrage

Bearbeitung: Christoph Baldy (E-Mail: Christoph.Baldy@luebeck.de Telefon: 122-1070)

Anfrage von AM Heike Wiechmann: Zweite Zufahrt nach Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	

Anfrage:

Sieht die Verwaltung einen Bedarf für eine zweite Zufahrt nach Travemünde?

Falls die Antwort nein lautet, stelle ich die Zusatzfrage:

Warum sieht die Verwaltung für eine zweite Zufahrt nach Travemünde keinen Bedarf?

Welche Probleme wirft eine südliche Anbindung östlich der vorhandenen Bahnstrecke auf?

Wie können diese Probleme gelöst werden?

Die Fläche, die für eine Straßenführung entlang der Bahnstrecke benötigt wird (Länge 1,6km, Breite 15 m), gehört zum Betriebsgelände der LHG.

Wie lange steht die Fläche der LHG schon zur Verfügung und wie wird die benötigte Fläche seitdem genutzt?

Welche Schritte sind erforderlich, um die Fläche aus dem Betriebsgelände der LHG herauszulösen?

Wann ist eine Übernahme der Flächen durch die Hansestadt Lübeck möglich?

Begründung:

Die ausreichende verkehrliche Erschließung Travemündes ist unverzichtbares Rückgrat der Travemünder Wirtschaft und des Tourismus.

*Durch die Neuerschließung mehrerer Wohngebiete, Hotels, Ferienanlagen und touristischen Schub durch die Fehmarnbelt Querung wird der Verkehr in und nach Travemünde erheblich zunehmen. Über die Ortseinfahrt B75 betrug das Verkehrsaufkommen 2015 (amtl. Zählung) pro Tag etwa 14.500 Fahrzeuge. Die Priwallfähren transportieren täglich bis zu 2800 Fahrzeuge, die über eine südliche Zufahrt an- und abfahren könnten. Dies gilt ebenso für die Bewohner*innen der Teutendorfer Siedlung und des Baggersandes inklusive der Neubauten am Fischereihafen. Die Unabhängigen gehen davon aus, dass eine zweite Zufahrt vom Süden eine nördliche Zufahrt um etwa 6000 Fahrzeuge entlasten würde. Sie wird Bewohner*innen, Wirtschaft und Feriengästen gleichermaßen zu Gute kommen.*

Die Unabhängigen unterstützen die Forderungen aus Travemünde, eine zweite, südlich gele-

gene Erschließung des Seebades entlang des Bahndamms zu prüfen.

Anlagen :



► Nr. VO/2018/06312
öffentlich

Lübeck, 21.08.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

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

Quartalsbericht II / 2018 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

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

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt: ☐ Ja
☒ Nein
Begründung: Nicht erforderlich

Die Maßnahme ist: ☐ neu
☐ freiwillig
☒ vorgeschrieben durch: EigVo

Finanzielle Auswirkungen: ☐ Nein
☒ Ja (Anlage 1)

Bericht:

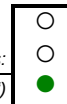
Siehe Anlage

Anlagen :

KBT – Anlage 1 – QB II – 2018

Kurbetrieb Travemünde
Quartal 2/2018

Status:
(„grün“)



1. Erfüllung von städtischen bzw. Gesellschaftervorgaben

1.1 Jahresergebnis

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Vorjahr
Ergebnis vor Ergebnisabführung	-1.200,0	-1.200,0	0,0	0,0%	-1.199,1

Tendenz ⇒

1.2 sonstige Vorgaben

2. Finanz- und Leistungskennzahlen

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Vorjahr
Umsatzerlöse	2.412,0	2.362,0	-50,0	-2,1%	2.314,2
Bestandsveränderungen FE/UE	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Erlöse aus Zuwendungen und Zuschüssen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige betriebliche Erträge	295,5	298,0	2,5	0,8%	472,8
Gesamtleistung	2.707,5	2.660,0	-47,5	-1,8%	2.787,0
Materialaufwand	1.373,0	1.383,5	10,5	0,8%	1.563,4
Personalaufwand	1.365,0	1.315,0	-50,0	-3,7%	1.369,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	392,5	382,0	-10,5	-2,7%	314,8
Abschreibungen	700,0	700,0	0,0	0,0%	662,6
Betriebsaufwand	3.830,5	3.780,5	-50,0	-1,3%	3.910,5
Betriebsergebnis	-1.123,0	-1.120,5	2,5	0,2%	-1.123,4

Tendenz ⇒

Finanzergebnis	-59,5	-61,5	-2,0	-3,4%	-59,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Steuern	17,5	18,0	0,5	2,9%	16,7

Aufwand aus abgeführtem Gewinn	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Erträge aus Verlustübernahme	600,0	500,0	-100,0	-16,7%	0,0

	Ist 30.06.2018	Ist 30.06.2017
Anzahl angereiste Gäste (gem. Meldeschein)	41.906	38.119
Anzahl Übernachtungen	181.264	176.947
Anzahl veranlagte Zweitwohnungsinhaber	–	–
Anzahl veranlagte Bootslieger	638	647
Einnahmen (Netto) Kurabgabe	414.409	395.818
Anzahl Tagesstrandgäste	10.649	9.250
Einnahmen (Netto) Strandbenutzungsgebühr	37.322	25.006
Anzahl Wohnmobile	3.030	2.444
Anzahl Wohnmobilisten (Übernachtungen)	5.955	4.895
Parkplatzentgelte (Netto) Wohnmobilisten	20.416	16.593
Materialaufwand im Quartal	405.712	375.080
Personalaufwand im Quartal	308.072	313.381

3. Haushaltsrelevanz

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Vorjahr
Auszahlungen des Unternehmens an die HL					
aus Rückzahlung von Zuwendungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Konzessionsabgabe	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Bürgerschaftsentgelte/-gebühren/-provisionen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Geschäftsbesorgungsvertrag	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Nutzungsentgelt	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Verwaltungskostenpauschale	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Auszahlungen laufendes Geschäft	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Rückzahlung von Investitionszuwendungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Auszahlungen Investitionen/Desinvestitionen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Kapitalrückzahlung / Gewinnausschüttung an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus der Tilgung von Krediten von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Auszahlungen Finanzverkehr	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Auszahlungen an HL gesamt	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Einzahlungen des Unternehmens von der HL					
aus Zuwendungen/Zuschüsse Hansestadt Lübeck zum lfd. Geschäft	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. durchgeleitete Mittel (Fördermittel)	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus Geschäftsbesorgung	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Einzahlungen Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Einzahlungen laufendes Geschäft	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Inv.-Zuwendungen von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. durchgeleitete Mittel (Fördermittel)	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Einzahlungen von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Einzahlungen Investitionen/Desinvestitionen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus EK-Zuführungen der Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus der Aufnahme von Krediten bei Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Verlustausgleich durch Hansestadt Lübeck	600,0	500,0	-100,0	-0,2	0,0
Sonstige Einzahlungen durch Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Einzahlungen Finanzverkehr	600,0	500,0	-100,0	-0,2	0,0
Summe Einzahlungen von HL gesamt	600,0	500,0	-100,0	-0,2	0,0
Saldo Einzahlungen - Auszahlungen aus Sicht der HL	-600,0	-500,0	100,0	0,2	0,0

4. Stellungnahme der Unternehmensleitung

... zu Abweichungen von städtischen bzw. Gesellschaftervorgaben und zu Gegensteuerungsmaßnahmen

Die Saison 2018 lief witterungsbedingt sehr gut an, dies drückt sich hauptsächlich in der Anzahl der Tagesbesucher aus. Die Einnahmen am Strand und die Einnahmen bei den Parkentgelten (127 T in 2018 / 95 T in 2017) sind im gleichen Zeitraum zum Vorjahr betrachtet, deutlich höher.

... zu nicht planmäßigen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und Gegensteuerungsmaßnahmen entfällt

sonstige Anmerkungen der Unternehmensleitung

Sofern keine negativen Umstände eintreten, wird der Kurbetrieb Travemünde seinen Wirtschaftsplan 2018 voraussichtlich einhalten können. Natürlich kann sich unsere Hochrechnung Saison- und Witterungsbedingt jeder Zeit positiv oder negativ verändern.



► 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 beigelegt.

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

☒ Ja
☐ Nein

Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒ 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 Preisstufe² 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 wahr.

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 Einnahmeverteilung 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 Tarifiergiebigkeit 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 Durchtarifizierungsverluste 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 Consultants (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 beigelegt (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 „Talleyangebote“ (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				
Senator				
28. JAN. 2018				
051	080	091		
z.R.	z.St.	z.U.	z.E.	z.K.

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

Handwritten notes:
4.4.610.4 b.R.
04.4.2
bei 212/18

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 Bürger-
schaftsbeschluss 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.

Aufsichtsratsvorsitzender:
Staatsrat Andreas Rieckhof

Geschäftsführer:
Lutz Aigner (Sprecher)
Dietrich Hartmann

Amtsgericht Hamburg, HRB 10 497



- 2 -

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. Rohlfis empfehlen.

Eine Ausweitung des HVV bedürfte folgender Schritte:

1. Grundsätzliche Einigung mit den Ländern. Einbeziehung HVV und NAH.SH.
2. Gutachterliche Bewertung der Durchtarifizierung 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

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. Durchtarifizierungs- 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, 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)

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

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 Landesastenkonzferenz 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



Allgemeiner
Studierendenausschuss
der Universität zu Lübeck

Anlage 5

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



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

Minister

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

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. 2. k. a.?
2.000
5.000
5.610
2-2. d. d. /

3. Fraktionen
zu Kenntnis ✓
✓ ab 20

**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

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.



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 Betriebschluss, 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.

Einnahmeverteilung

- Die Einnahmeverteilung 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 Einnahmeverteilungsschlüssel bilden. Wie transparent die Einnahmeverteilung 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



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, Tarifierung 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 Vollkreise 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.

Fragestellung:

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 Einnahmeverteilungsvertrag 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.

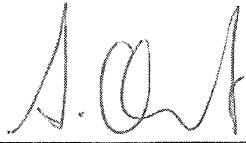
Es besteht zusätzlich die Gefahr der Tarifunterlaufung im SH-Tarif, sollte es einen Einheitstarif z. B. auf Basis der heutigen Preisstufe 2 geben. Das bedeutet, dass eine Stückelung (separates Kaufen der Karte für Lübeck und dann den restlichen Fahrweg) günstiger sein könnte, als die Gesamtstrecke heute. 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



Der Fachbereich 5 Planen und Bauen hat die SL um Stellungnahme zu den Bürger-schaftsbeschlüssen 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 steigende 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 Ausgleichszahlungen 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 Ausgleichszahlungen. Auch diese Einnahmeherausfälle 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 Privatdauerbewohnern.
- 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.

Alterstgruppe	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.

Alterstgruppe	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 Nachfragerreaktionen. 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.

Drochner, Doris

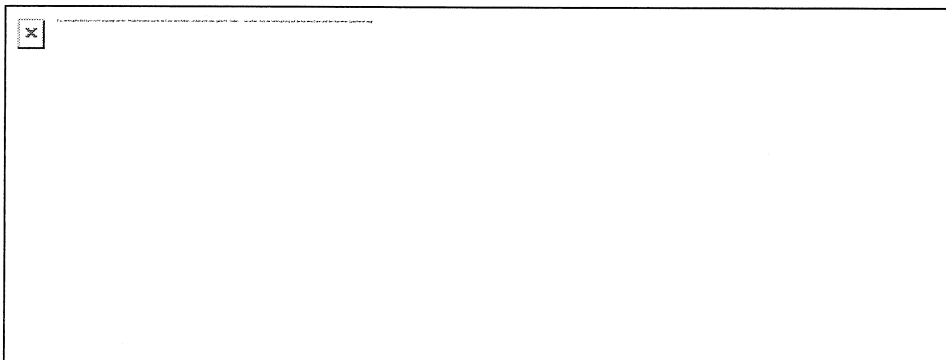
Von: krause@ihk-luebeck.de
Gesendet: Mittwoch, 8. August 2018 12:53
An: Drochner, Doris
Betreff: Stgn. IHK zum möglichen Beitritt der HL zum Tarifverbund des HVV

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

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-transportation.com

Weitere Mitglieder des Projektteams:
Mathias Lahrmann
Max Kubisch



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.

Ziele

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.

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 generiert 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 Vorzugsszenario weiterverfolgt werden. Das Vorzugsszenario wurde durch den Entscheidungskreis bestätigt und zur weiteren Bearbeitung vorgesehen.

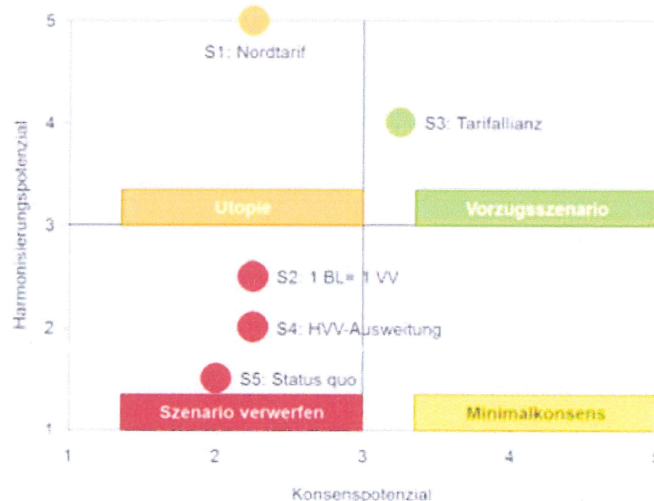


Abbildung 2: Ergebnis der Szenarien-Bewertung

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 Abstimmungswe- ges.
 - Darin nicht nur Absichtserklärungen, sondern auch konkrete Maßnahmen in diversen Feldern (u. a. Tarif, Vertrieb, Kommunikation), um die übergeord- neten Ziele zu erreichen.
 - Ausformulierung der Strategie und Maßnahmen in einem gemeinsamen Planungsdokument: „Norddeutsche Tarifallianz“.



► 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:
Ergebnis:

1.201 – Haushalt und Steuerung
Zustimmend
4.491 – Archäologie und Denkmalpflege
Zustimmend

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

☐ Ja
☒ Nein
Es handelt sich lediglich um eine Spenden-
annahme

Die Maßnahme ist:

☐ neu
☐ freiwillig
☒ vorgeschrieben durch: § 76 Abs. 4 GO

Finanzielle Auswirkungen:

☒ 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



► 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:
Ergebnis:

1.201 – Haushalt und Steuerung
Zustimmend

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

☐
☒

Ja
Nein

Es handelt sich lediglich um eine
Spendenannahme.

Die Maßnahme ist:

☐
☐
☒

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch: § 76 Abs. 4 GO

Finanzielle Auswirkungen:

☐
☒

Nein
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



► **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-Behindertenrechtskonvention 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:
Begründung:

☒	Ja
☐	Nein

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind in der Steuerungsgruppe „Teilhabeplan“ durch Behindertenverbände und Vereine vertreten.

Die Maßnahme ist:

☒	neu
☐	freiwillig
☒	vorgeschrieben durch: UN-Behindertenrechtskonvention, SGB IX, SGB VIII, SGB XII

Finanzielle Auswirkungen:

☒	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



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.

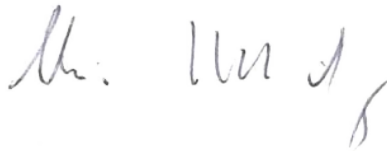
Ein Leitfaden für mehr Barrierefreiheit und Inklusion für Bürgerinnen und Bürger in Lübeck!

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 Querschnittsthemen 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 Querschnittsthemen 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. Inklusiv 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 Ganztagschulen
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 vermittelt 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 Ganztagschulen
An den freiwilligen Angeboten der Nachmittagsbetreuung können Schülerinnen und Schüler mit Behinderung nicht immer teilnehmen, da eine Schulbegleitung fehlt.

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

Handlungsempfehlungen: Die Nachmittagsangebote an den Offenen Ganztagschulen 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 langsames 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 Bewusstseins-schaffung 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.

Arbeitsassistenten, 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 „urlaube“ 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 Schwimmrichtungen deutlich mehr zu tun als eine nicht wirklich vorhandene „Finanzbarriere“ abzubauen ... Das einzige 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 beigelegt. 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 Ganztagschulen, S. 48 und Fazit auf S. 61). Somit ist auch die Teilhabe der Eltern/Mütter oft eingeschränkt. In der Frauen-Bürgerschaft 2013¹ 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 Ganztags, 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 Ganztagschulen, S. 29/ 48

Die Schulbegleitung (Eingliederungshilfe) unterstützt behinderte Kinder im Ganztags nachmittags nur an drei Tagen die Woche und nicht in den Ferien. Behinderte Kinder sollten an allen fünf Tagen am Ganztags 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



► 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 Weiterentwicklung 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)
2. Lübeck-Travemünder Verkehrs GmbH (LVG)
3. 1.201 – Haushalt und Steuerung
4. 1.203 – Beteiligungscontrolling
5. 2.020 – Fachbereichscontrolling
6. 1.300 - Recht

1. und 2. Einverstanden, inhaltliche Abstimmung ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt
3. Kenntnisnahme
4. Kenntnisnahme
5. Kenntnisnahme
6. Keine rechtlichen Bedenken

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

☒

Ja, ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt.

Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist:

☐	neu
☒	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
☒	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 fort-schreiben.

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 wahr. 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 Weiterentwicklung 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 Lärminderung 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 (lärmarmen 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 Verkehrsbetriebe 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 CO₂ (10% alle 5 Jahre) zu erreichen. Die entsprechenden Maßnahmen aus dem Klimaschutz-Konzept von 2010 betreffen die folgenden Schwerpunkte:

- Umweltfreundliche und CO₂-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 CO₂ 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 NO_x-Emissionen festgelegt, die sich direkt auf die zukünftige Fahrzeugflotte im Busbetrieb auswirken werden.

Konkret gibt die Hansestadt Lübeck vor, dass bis zum Jahr 2030 im Durchschnitt ca. 600 t CO₂ sowie ca. 4°t NO_x 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.

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, Gleichstellungs- beauftragte; 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.frauennotruebeck.de); den beiden Frauenhäusern www.autonomes-frauenhaus.de und www.frauenhaus-awo-luebeck.de und dem Verein mixed 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 nutzergruppenspezifischer 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 ausgerichtet 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-spaetabends-mit-bus-und-bahn-sowie-ergaenzenden-angeboten-sozial-ticket-fuer-den-nahverkehr-anbieten-kurze-den-tagesablaeuften-von-berufstaetigen-sowie-schul-und-kitazeiten-angepasste-bustaktzeiten-schaffen . Ute Wanzek 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 Wegekette 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% stadtwweit, 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 <u>nicht</u> 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 <u>teilweise</u> 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- Verwaltungsge- meinschaft; 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 Sicherheit; 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
	<i>Darstellung im Anhörungsprotokoll</i>	
	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) • Haltestellen 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, Wahnstraße). 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>Haltestellen 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 Verbraucherschutz; 02.07.2018	Seite 17, Wesentl. Änderungen: Die „Definition von Zielen zur Reduzierung von CO ₂ und NO _x “ wird begrüßt. Jedoch: „Aktuelle Zielvorgaben zur CO ₂ -Reduzierung existieren derzeit nicht, da sich der VEP an den Zielvorgaben der sogenannten „Heidelberg-Erklärung“ orientiert. Danach sollten die CO ₂ -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.	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. 35, Abb. 3. Verkehrspolitische Leitlinien: „Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO ₂ zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NO _x 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 CO ₂ -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. 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 Abstellanlagen 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 Fahrtrichtung) 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 <u>nicht</u> 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 <u>nicht</u> 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 <u>nicht</u> 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 Küchnitz betreffend. In diesen Stadtteilen gibt es einen hohen Anteil sozial benachteiligter Menschen.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> 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 <u>nicht</u> 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 <u>nicht</u> 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! 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!	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. 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: offener 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 DSGVO 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 Kronsfordor 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 Angebotsumfangs 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 Pedelecs. 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, Bahnhoftsbrücke 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 angetriebene 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, Einkaufsaktivitäten 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 <u>nicht</u> 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 Anschlussicherung 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 <u>nicht</u> 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 angetriebene 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 <u>teilweise</u> 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 <u>nicht</u> 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 Dienstleistungs-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 berechnigte 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 <u>nicht</u> 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 übrigen 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 <u>nicht</u> 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 <u>nicht</u> 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: „Anschlussicherung soll für alle Angebote des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Nutzung eines rechnergestütztes Betriebsleitsystems (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 Anschlussicherung 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 <u>nicht</u> 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 <u>nicht</u> 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 Aufzählung 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 Genossenschaft; 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 (Sudetenstraße) 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 Schwachlastzeiten • 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 <u>nicht</u> 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 Fahrplanauskunftssysteme 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 <u>teilweise</u> 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 Verkehrsbedienungs 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 Verkehrsbedienungs 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 Verkehrsbedienungs 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 starrer 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 Tariflohniveaus 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 Marktabstottungsgedanken 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. 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	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. 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 <u>nicht</u> 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 <u>nicht</u> 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 Verkehrsplanung in der Altstadt bereits begonnen hat und eine Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt wesentlicher Bestandteil der Diskussion zur Anpassung der Verkehrsplanung 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 <u>nicht</u> 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-Netzknöten 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 <u>teilweise</u> umgesetzt. Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck definierten ÖPNV-Netzknöten bzw. Verknüpfungspunkte werden in Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknöten 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-Netzknöten 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 teilweise 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/ Skandinavienkai (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 teilweise umgesetzt. Eine grundsätzliche Anpassung des Verkehrszeitschemas 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 Bedienung 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 teilweise 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

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

Auszug aus dem 4. RNVP der HL
Stand 02.08.2018

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



► **Nr. VO/2018/06054**
öffentlich

Lübeck, 02.05.2018

Bearbeitung: Jan Ehrich (E-Mail: jan.ehrich@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 107)

**grün+alternativ+links (GAL): Änderungsantrag zu VO/2018/05901
»CDU - Erbbaurechte: Verwaltung erarbeitet eine rechtssichere Vorlage«**

**Überweisung aus der Bürgerschaft vom 22.03.2018 - TOP 5.14.1
Änderungsantrag der Fraktion grün+alternativ+links (GAL) -
VO/2018/05930**

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.14.1 mit VO Nr. 5930 den nachstehend aufgeführten Antrag der GAL-Fraktion einstimmig an den Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" überwiesen:

Anschließend ist eine erneute Beratung in der Bürgerschaft vorgesehen!

Antrag:

Der Bürgermeister wird aufgefordert,

1. den im Anhang vorgelegten mathematischen Beweis »Zu Erbbaurechten mit wertgesichertem nachschüssigen Erbbauzins« prüfen zu lassen. Bei positivem Ausgang der Prüfung möge der Bürgermeister eine rechtssichere Vorlage für neue Erbbauverträge erarbeiten, die auf diesem Beweis aufbaut;
2. eine rechtssichere Vorlage zu erarbeiten, auf Grund derer Erbbauberechtigte das von ihnen bewohnte Erbbaugrundstück zum aktuellen Bodenrichtwert kaufen können. Diese Vorlage soll auch für die Erbbauberechtigten gelten, deren Erbbauvertrag nach 2045 ausläuft. Der noch geltende Zuschlag von 10 Prozent soll gestrichen werden;
3. eine rechtssichere Vorlage zu erarbeiten, damit Lübeck für jedes ab Mai 2018 verkaufte Erbbaugrundstück innerhalb von zwei Jahren ein bezüglich Preis, Größe und Lage zeitgemäßes Erbbaugrundstück neu anbietet.

Begründung:

1. Ein mathematischer Beweis ist richtig oder falsch. Eine dritte Möglichkeit existiert nicht. Er mag allerdings zur falschen Zeit entstehen oder unerwünscht sein.

In Lübeck laufen in den nächsten 40 Jahren über 2000 Erbbauverträge aus. Die vom Bürgermeister angebotenen "Verlängerungsverträge" werden von den jetzigen Erbbaunehmerinnen nur sehr zögernd akzeptiert. Die vom Bürgermeister angebotenen Erbbauverträge für neue Grundstücke werden von bauwilligen Familien nicht angenommen. Mit einem starren Erbbauzinssatz von 4% sind sie zur Zeit zu teuer.

Lübeck braucht einen Erbbauzins, der in der jeweiligen Zinslandschaft angemessen ist und langfristig, über 99 Jahre, bei veränderten Zinsbedingungen innerhalb des gesetzlich gegebenen Rahmens angepasst werden kann. Der vorgelegte mathematische Ansatz schafft - wenn er denn richtig ist - die Möglichkeit, einen solchen Erbbauzins anzubieten.

Der Ansatz kommt weder zur falschen Zeit, noch kann er bei allen, die Erbbau in Lübeck erhalten wollen, unerwünscht sein.

2. Erbbaugrundstücke, die vor 2045 auslaufen, werden seit Juni 2017 ohne einen 10%igen Zuschlag auf den Bodenrichtwert an die Erbbaunehmerinnen verkauft (VO/2017/04887). Der Zeitpunkt 2045 erscheint willkürlich. Aus Gleichheitsgründen ist es angebracht, auf diesen Zuschlag auch bei Erbbauverträgen, die nach 2045 auslaufen, zu verzichten.
3. Ein Grundstück zu kaufen und ein Haus zu bauen ist für junge Menschen ein finanzieller Kraftakt. Ein Erbbaugrundstück macht ihnen diesen Kraftakt ein wenig einfacher.

Anlage/n:

-

Vorsitzende/r
der GAL-Fraktion

Zu Erbbaurechten mit wertgesichertem nachschüssigen Erbbauzins

Dipl.-Math. Tore Koß

tore-koss@mail.de

Wir werden auf den folgenden Seiten die Erträge einer Gemeinde, die sie mit der Vergabe von Erbbaurechten mit wertgesichertem nachschüssigen Erbbauzins für ein Grundstück erzielen kann, mit den Erträgen, die sie durch den Verkauf des Grundstückes erzielen kann, vergleichen. Dazu wollen wir zunächst die beiden Varianten genauer beschreiben und hernach zwei Formeln für die jeweiligen Erträge aufstellen.

In beiden Modellen starten wir am ersten Tag des Jahres 1. Im Falle des Verkaufs legt die Gemeinde an diesem Tag den Verkaufserlös zu einem Kapitalmarktzins z_{Kap} an. Am letzten Tag eines Jahres erhält die Gemeinde Zinsen auf ihr angelegtes Geld und legt es an jedem 1. eines Jahres zum selben Zinssatz wieder an.

Im Falle des Erbbaurechtes beginnt der Erbbauvertrag am ersten Tag des Jahres 1, die Gemeinde erhält am letzten Tag des Jahres 1 den ersten nachschüssigen Erbbauzins und legt diesen Zins am ersten Tag des Jahres 2 zu dem Zinssatz z_{Kap} an. Am letzten Tag des Jahres 2 erhält die Gemeinde den nächsten Erbbauzins und legt diesen (gemeinsam mit den Zinsen auf den ersten Erbbauzins) auch zu dem Zinssatz z_{Kap} am ersten Tag des Jahres 3 an usw. Der jährliche Erbbauzins richtet sich dabei nach einem vorher festgelegten, konstanten Erbbauzinssatz z_{ErB} und dem Wert des Grundstückes am ersten Tag des jeweiligen Jahres.

Nach dem Ablauf der im Erbbauvertrag festgelegten Dauer vergleichen wir die bis dahin angesammelten Erträge. Dazu ist zu bemerken, dass sich die Rechnungen bei verschiedenen Laufzeiten nicht prinzipiell unterscheiden, daher werden wir mit einer allgemeinen Laufzeit von n Jahren rechnen und den bisher angesammelten Betrag am ersten Tag von Jahr $n + 1$ vergleichen. Ebenso sind wir nicht daran gebunden diese beiden Modelle überhaupt in „Jahren“ zu betrachten, wir können stattdessen genauso gut in Monaten, Quartalen, Dekaden oder sonstigen Zeiteinheiten rechnen¹, wir werden aber bei „Jahren“ bleiben.

Betrachten wir zunächst den Verkauf eines Grundstückes: Die Gemeinde erhält bei dem Verkauf den Wert W_1 des Grundstückes in Jahr 1 und kann dieses Vermögen n Jahre

¹Wir sollten natürlich darauf achten, dass wir dann auch Monats-, Quartals- oder Dekadenzinssätze nehmen.

zu dem erwarteten Kapitalmarktzins z_{Kap} anlegen. Der Ertrag E_{Kauf} nach dem Ende der Laufzeit entspricht somit

$$E_{\text{Kauf}} = W_1 \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n. \quad (1)$$

Die Bestimmung des Ertrags E_{Erb} durch den Erbbauzins ist ein wenig umständlicher. Betrachten wir zunächst den im Jahr i zu zahlenden Erbbauzins R_i . Dieser ist das Produkt aus dem Erbbauzinssatz z_{Erb} und dem Wert des Grundstücks W_i im Jahr i . Den Wert W_i des Grundstückes im Jahr i berechnen wir aus der Inflationsrate z_{Inf} und dem Wert W_1 des Grundstückes in Jahr 1. Dazu multiplizieren wir jedes Jahr W_1 mit $1 + z_{\text{Inf}}$. Zu beachten haben wir dabei, dass von Jahr 1 bis Jahr i nur $i - 1$ Jahre vergehen:

$$W_i = W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{i-1}. \quad (2)$$

Für den Erbbauzins erhalten wir so folgende Formel:

$$R_i = W_i \cdot z_{\text{Erb}} = W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{i-1} \cdot z_{\text{Erb}}. \quad (3)$$

Da die Gemeinde den Erbbauzins R_i im Jahr i erhält, kann sie ihn für die restlichen $n - i$ Jahre des Erbbauvertrages zum Kapitalmarktzins z_{Kap} anlegen. Der gesamte Ertrag des Erbbauzinses E_{Erb} über die Laufzeit des Erbbauvertrages ergibt sich also, indem wir R_i mit $(1 + z_{\text{Kap}})^{n-i}$ multiplizieren und anschließend alle diese Produkte aufsummieren:

$$E_{\text{Erb}} = \sum_{i=1}^n R_i \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^{n-i} = \sum_{i=1}^n W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{i-1} \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^{n-i}. \quad (4)$$

Wir werden nun die Faktoren ohne i sammeln und aus der Summe herausziehen:

$$E_{\text{Erb}} = \sum_{i=1}^n W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{-1} \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n \cdot \left(\frac{1 + z_{\text{Inf}}}{1 + z_{\text{Kap}}} \right)^i \quad (5)$$

$$= W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{-1} \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n \cdot \sum_{i=1}^n \left(\frac{1 + z_{\text{Inf}}}{1 + z_{\text{Kap}}} \right)^i. \quad (6)$$

Um diese Formel noch weiter zu vereinfachen benötigen wir den Wert von Summen der Form $\sum_{i=1}^n q^i$: Ist $q = 1$, dann ist auch $q^i = 1$ und somit $\sum_{i=1}^n q^i = 1 + 1 + \dots + 1 = n$. In allen anderen Fällen ist $1 - q \neq 0$ und wir dürfen mit $1 - q$ multiplizieren (da wir jederzeit wieder durch $1 - q$ teilen können). So erhalten wir

$$(1 - q) \cdot \sum_{i=1}^n q^i = 1 \cdot \sum_{i=1}^n q^i - q \cdot \sum_{i=1}^n q^i = \sum_{i=1}^n q^i - \sum_{i=2}^{n+1} q^i = q - q^{n+1} \quad (7)$$

$$\Leftrightarrow \sum_{i=1}^n q^i = \frac{q - q^{n+1}}{1 - q} = q \frac{1 - q^n}{1 - q}. \quad (8)$$

Kehren wir zurück zu der Berechnung des Ertrags des Erbbauzinses. Wir gehen davon aus, dass Kapitalmarktzins z_{Kap} und Inflationsrate z_{Inf} nicht identisch sind und setzen $q = \frac{1+z_{\text{Inf}}}{1+z_{\text{Kap}}} \neq 1$. Damit ist

$$E_{\text{Erb}} = W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{-1} \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n \cdot \sum_{i=1}^n \left(\frac{1 + z_{\text{Inf}}}{1 + z_{\text{Kap}}} \right)^i \quad (9)$$

$$= W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{-1} \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n \cdot \sum_{i=1}^n q^i \quad (10)$$

$$= W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{-1} \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n \cdot q \frac{1 - q^n}{1 - q} \quad (11)$$

$$= W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^{-1} \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n \cdot \frac{1 + z_{\text{Inf}}}{1 + z_{\text{Kap}}} \cdot \frac{1 - q^n}{1 - q} \quad (12)$$

$$= W_1 \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^{n-1} \cdot \frac{1 - q^n}{1 - q}. \quad (13)$$

Nun, da wir zwei schöne Formeln für den erwarteten Ertrag bei Verkauf und für den Erbbauzins gefunden haben, beschäftigen wir uns noch mit dem Grundstück selbst: Die Gemeinde bleibt bei der Vergabe von Erbbaurechten im Besitz der Grundstücke (bei Verkauf nicht). Im Vergleich zum Verkauf erhöht sich nach dem Ablauf des Erbbauvertrages der Ertrag daher noch um den Wert des Grundstückes W_{n+1} .

Wir wollen nun zunächst einen Zusammenhang zwischen z_{Inf} , z_{Kap} und z_{Erb} finden, der für

$$E_{\text{Kauf}} = E_{\text{Erb}} + W_{n+1} \quad (14)$$

sorgt. Dazu ersetzen wir E_{Kauf} und E_{Erb} durch die eben ermittelten Formeln (1) und (13) und nach (2) setzen wir $W_{n+1} = W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^n$:

$$\Leftrightarrow W_1 \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n = W_1 \cdot z_{\text{Erb}} \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^{n-1} \cdot \frac{1 - q^n}{1 - q} \quad (15)$$

$$\Leftrightarrow \begin{aligned} & + W_1 \cdot (1 + z_{\text{Inf}})^n \quad \left| \cdot \frac{1}{W_1 \cdot (1 + z_{\text{Kap}})^n} \right. \\ & 1 = z_{\text{Erb}} \cdot \frac{1}{1 + z_{\text{Kap}}} \cdot \frac{1 - q^n}{1 - q} + \underbrace{\frac{(1 + z_{\text{Inf}})^n}{(1 + z_{\text{Kap}})^n}}_{=q^n} \quad \left| -q^n \right. \end{aligned} \quad (16)$$

$$\Leftrightarrow 1 - q^n = z_{\text{Erb}} \cdot \frac{1}{1 + z_{\text{Kap}}} \cdot \frac{1 - q^n}{1 - q} \quad \left| \cdot \frac{1 - q}{1 - q^n} \right. \quad (17)$$

$$\Leftrightarrow 1 - q = \frac{z_{\text{Erb}}}{1 + z_{\text{Kap}}} \quad (18)$$

$$\Leftrightarrow 1 - \frac{1 + z_{\text{Inf}}}{1 + z_{\text{Kap}}} = \frac{z_{\text{Erb}}}{1 + z_{\text{Kap}}} \quad \left| \cdot (1 + z_{\text{Kap}}) \right. \quad (19)$$

$$\Leftrightarrow 1 + z_{\text{Kap}} - 1 - z_{\text{Inf}} = z_{\text{Erb}} \quad (20)$$

$$\Leftrightarrow z_{\text{Kap}} - z_{\text{Inf}} = z_{\text{Erb}}. \quad (21)$$

Die Rechnung ergibt, dass unter der Voraussetzung von konstanten Zinssätzen die erwarteten Erträge der Gemeinde bei der Vergabe von Erbbaurechten gerade dann genau so hoch sind wie beim Verkauf, wenn der Erbbauzinssatz der Differenz aus Kapitalmarktzins und Inflationsrate entspricht. Bei einem höheren Erbbauzins überwiegt selbstverständlich der Ertrag aus Erbbaurecht, bei einem niedrigeren Satz der Ertrag aus dem Verkauf.

Da die Voraussetzung der konstanten Zinssätze äußerst realitätsfern ist, werden wir unsere bisherigen Erkenntnisse nutzen um ein realistischeres Szenario zu betrachten: Anstatt von konstanten Zinssätzen auszugehen, werden wir Zinssätze betrachten, die über einen gewissen Zeitraum konstant sind². Wir werden deshalb den betrachteten Zeitraum (unsere n Jahre) aufteilen in Zeitabschnitte, in denen sich weder Inflationsrate noch Kapitalmarktzins ändern, und die jeweiligen Zinssätze in Abschnitt i mit $z_{\text{Kap},i}$, $z_{\text{Inf},i}$ und $z_{\text{Erb},i}$ bezeichnen, sowie mit $E_{\text{Erb},i}$ bzw. $E_{\text{Kauf},i}$ den Ertrag bis zum letzten Tag von Zeitabschnitt i , wenn wir uns für Erbbauvertrag bzw. Verkauf des Grundstückes entschieden hätten.

Analog zu dem Fall der konstanten Zinsen, liegt die Vermutung nahe, dass der Ertrag aus dem Verkauf dem Ertrag eines Erbbauvertrages entspricht, also

$$E_{\text{Kauf},i} = E_{\text{Erb},i} + W_{i+1}, \quad (22)$$

wenn in jedem Abschnitt der Erbbauzinssatz so gewählt wird, dass er der Differenz von Kapitalmarktzins und Inflationsrate entspricht, also

$$z_{\text{Erb},i} = z_{\text{Kap},i} - z_{\text{Inf},i} \quad \text{für alle } i. \quad (23)$$

Um diese Vermutung zu beweisen werden wir das Verfahren der „Vollständigen Induktion“ anwenden. Dazu werden wir zuerst zeigen, dass unsere Vermutung im ersten Zeitabschnitt gilt. Als zweites werden wir zeigen, dass, wenn unsere Vermutung in einem beliebigen Zeitabschnitt gilt, sie auch in dem darauf folgenden Abschnitt gilt. Gelingt uns beides, wissen wir, dass die Vermutung in Abschnitt 1 wahr ist und daher auch in dem darauf folgenden Abschnitt 2. Da sie dann in Abschnitt 2 wahr ist, ist sie auch in Abschnitt 3 wahr usw.

Der erste Teil ist trivial, da wir bereits gezeigt haben, dass die Erträge innerhalb eines Zeitraumes mit konstanten Zinsen genau dann gleich groß sind, wenn der Erbbauzinssatz der Differenz von Kapitalmarktzins und Inflationsrate entspricht (siehe (14) - (21)). Für den zweiten Teil benötigen wir zunächst drei Formeln, mit denen wir $E_{\text{Kauf},i+1}$, $E_{\text{Erb},i+1}$ und W_{i+2} aus $E_{\text{Kauf},i}$, $E_{\text{Erb},i}$ und W_{i+1} berechnen können.

²Inflationsraten werden „nur“ monatlich aktualisiert und die Zinsen für Geldanlagen sind meistens auf mehrere Jahre festgelegt.

Da wir für $E_{\text{Kauf},i+1}$ und W_{i+2} nur den jeweiligen Zinssatz aufmultiplizieren müssen, ist offenbar

$$E_{\text{Kauf},i+1} = E_{\text{Kauf},i} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) \quad (24)$$

$$W_{i+2} = W_{i+1} \cdot (1 + z_{\text{Inf},i+1}). \quad (25)$$

Den neuen Ertrag aus dem Erbbaupertrag erhalten wir, indem wir zunächst die Zinsen auf den bisherigen Ertrag kassieren und den Erbbauszins aus Abschnitt $i + 1$ aufaddieren:

$$E_{\text{Erb},i+1} = E_{\text{Erb},i} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) + W_{i+1} \cdot z_{\text{Erb},i+1}. \quad (26)$$

Mit (22) und (23) und den drei eben aufgestellten Gleichungen wollen wir nun zeigen, dass (22) auch gilt, wenn wir i durch $i + 1$ (bzw. $i + 1$ durch $i + 2$) ersetzen:

$$E_{\text{Kauf},i+1} = E_{\text{Kauf},i} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) \quad (27)$$

$$\stackrel{(22)}{=} (E_{\text{Erb},i} + W_{i+1}) \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) \quad (28)$$

$$= E_{\text{Erb},i} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) + W_{i+1} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) \quad (29)$$

$$= E_{\text{Erb},i} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) + W_{i+1} \cdot (1 + \underbrace{z_{\text{Inf},i+1} - z_{\text{Inf},i+1}}_{=0} + z_{\text{Kap},i+1}) \quad (30)$$

$$= E_{\text{Erb},i} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) + W_{i+1} \cdot (z_{\text{Kap},i+1} - z_{\text{Inf},i+1}) + \underbrace{W_{i+1} \cdot (1 + z_{\text{Inf},i+1})}_{=W_{i+2}} \quad (31)$$

$$\stackrel{(23)}{=} \underbrace{E_{\text{Erb},i} \cdot (1 + z_{\text{Kap},i+1}) + W_{i+1} \cdot z_{\text{Erb},i+1}}_{=E_{\text{Erb},i+1}} + W_{i+2} \quad (32)$$

$$= E_{\text{Erb},i+1} + W_{i+2}. \quad (33)$$

Damit ist die vollständige Induktion abgeschlossen und die Vermutung bewiesen.

► **Nr. VO/2018/06122**
öffentlich

Lübeck, 01.06.2018

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

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

AM Prieur, AM Krause (CDU): Vorderreihe als verkehrsberuhigten Bereich

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.06.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung
02.07.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Straße „Vorderreihe“ als sogenannte „Spielstraße“ (verkehrsberuhigten Bereich), geregelt durch das Verkehrszeichen 325.1 einzurichten.

Zusätzlich sollen an allen Zufahrten zur Vorderreihe versenkbare Straßensperren (sog. Poller) angebracht werden, damit die Straße temporär für den Kraftfahrzeugverkehr komplett gesperrt werden kann.

Ein entsprechendes Umsetzungskonzept wird dem Ausschuss vorgelegt.

Begründung:

Anlagen :

Ausschussmitglied

