



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

4. Sitzung des Hauptausschusses

Termin:	Dienstag, 11.09.2018, 16:30 Uhr
Ort:	Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung	
2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.08.2018	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Anfrage des BM/AM Detlev Stolzenberg: Situation am Krähenteich	VO/2018/06327
3.1.1.	Antwort auf Anfrage des BM/AM Detlef Stolzenberg zur Situation am Krähenteich	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.2	Mdl. Anfrage BM Peter Reinhardt betr. „Fischtreppe“	
3.3	Mdl. Anfrage BM D. Stolzenberg betr. Stromausfall	
4.	Berichte	
4.1.	Förderung der Elektromobilität in städtischen Unternehmen	VO/2018/06206
4.2.	Zwischenbericht - Integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen in der Hansestadt Lübeck	VO/2018/06276
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Entschuldungsfonds der Possehl-Stiftung	VO/2018/06096
5.2.	Konzept zur Schaffung von zwei Streetworker-Stellen in der offenen Drogenszene	VO/2018/06130
5.3.	Annahme einer Spende der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung für den Umbau des Buddenbrookhauses zugunsten der Kulturstiftung Hansestadt Lübeck.	VO/2018/06190
5.4.	Annahme einer Zuwendung (125.000,00 EUR) der Possehl-Stiftung zugunsten der 60. Nordischen Filmtage Lübeck	VO/2018/06204

5.5.	Annahme einer Geldspende (6.000€) der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung zugunsten des Buddenbrookhauses	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
5.6.	Bestellung einer Rechnungsprüferin	VO/2018/06217
5.7.	Jugendhilfeplanung - Kindertagesbetreuung (Bedarfsplan i. S. v. § 7 KiTaG) - zwei Maßnahmenplanungen zum Kindergartenjahr 2019/20	VO/2018/06245
5.8.	Fortschreibung des Mietspiegels in 2018	VO/2018/06246
5.9.	Fortführung der Maßnahme Erneuerung Uferbereich am Fährplatz in Lübeck-Travemünde (5.691)	VO/2018/06254
5.10.	Vorlage zur Festsetzung einer Benutzungs- und Gebührensatzung für die Übergangswohneinrichtungen der Hansestadt Lübeck	VO/2018/06272
5.11.	Preistarif Nordische Filmtage Lübeck - Anpassung der Akkreditierungskosten	VO/2018/06279
5.12.	Neubesetzung der von der Hansestadt Lübeck entsandten Mitglieder der Jury zur Verleihung des Thomas-Mann-Preises	VO/2018/06306
5.13.	4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (4. RNVP)	VO/2018/06248
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Verschiedenes	
9.	Ende des öffentlichen Teils	

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch die Mitglieder des Hauptausschusses voraussichtlich nichtöffentlich beraten:

Nichtöffentlicher Teil:

10.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.08.2018	
11.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
12.	Berichte	
12.1.	Vergabemitteilung über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000,- Euro netto	VO/2018/06240
12.2.	Quartalsbericht II/2018 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	VO/2018/06274
12.3.	Bericht über die Jahresabschlüsse 2017 der städtischen Unternehmen	VO/2018/06285

13.	Beschlussvorlagen	
13.1.	Verkauf eines Gewerbegrundstückes im Aldermannweg	VO/2018/06211
13.2.	Mietvertragsverlängerung Mengstraße 33 - 35, Alfstraße 34 (651)	VO/2018/06251
14.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

15.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

4. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: Dienstag, 11.09.2018, 16:30 Uhr

Sitzungsort: Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.1.1.	Antwort auf Anfrage des BM/AM Detlef Stolzenberg zur Situation am Krähenteich	VO/2018/06336
	<i>Die Antwort liegt nun vor und wird nachgereicht</i>	
3.4.	NEU: Anfrage DIE LINKE: BM Katjana Zunft - gleichstellungspolitische Maßnahmen	VO/2018/06385
3.5.	Anfrage von BM David Jenniches (AfD) Zeit- und Personalkostenaufwand aus Beantwortung Anfrage VO/2018/06385 BM Katjana Zunft	VO/2018/06399
5.5.	Annahme einer Geldspende (6.000€) der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung zugunsten des Buddenbrookhauses	VO/2018/06050
	<i>Die Vorlage liegt nun vor und wird nachgereicht</i>	
7.1.	NEU: Dringlichkeitsantrag DIE LINKE Katjana Zunft: "Hauptausschuss als Gleichstellungsausschuss"	VO/2018/06384
	<i>Damit der Antrag behandelt werden kann, muss der HA vor Eintritt in die Tagesordnung über die Dringlichkeit abstimmen und diese ggf. bejahen.</i>	



Vorsitz: Peter Petereit
Sachbearbeiter/in: Inga Thedens
Telefon: (122-1025)
E-Mail: (inga.thedens@luebeck.de)
Lübeck, den 3. September 2018

E I N L A D U N G

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer 4. Sitzung des Hauptausschusses lade ich Sie herzlich ein.

Termin:	11.09.2018, 16:30 Uhr
Ort:	Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

T a g e s o r d n u n g

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung	
2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.08.2018	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Anfrage des BM/AM Detlev Stolzenberg: Situation am Krähenteich	VO/2018/06327
3.1.1.	Antwort auf Anfrage des BM/AM Detlef Stolzenberg zur Situation am Krähenteich	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.2.	Mdl. Anfrage BM Peter Reinhardt betr. „Fischtreppe“	
3.3.	Mdl. Anfrage BM Detlev Stolzenberg betr. Stromausfall	
4.	Berichte	
4.1.	Förderung der Elektromobilität in städtischen Unternehmen	VO/2018/06206
4.2.	Zwischenbericht - Integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen in der Hansestadt Lübeck	VO/2018/06276
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Entschuldungsfonds der Possehl-Stiftung	VO/2018/06096
5.2.	Konzept zur Schaffung von zwei Streetworker-Stellen in der offenen	VO/2018/06130

	Drogenszene	
5.3.	Annahme einer Spende der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung für den Umbau des Buddenbrookhauses zugunsten der Kulturstiftung Hansestadt Lübeck.	VO/2018/06190
5.4.	Annahme einer Zuwendung (125.000,00 EUR) der Possehl-Stiftung zugunsten der 60. Nordischen Filmtage Lübeck	VO/2018/06204
5.5.	Annahme einer Geldspende (6.000€) der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung zugunsten des Buddenbrookhauses	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
5.6.	Bestellung einer Rechnungsprüferin	VO/2018/06217
5.7.	Jugendhilfeplanung - Kindertagesbetreuung (Bedarfsplan i. S. v. § 7 KiTaG) zwei Maßnahmenplanungen zum Kindergartenjahr 2019/20	VO/2018/06245
5.8.	Fortschreibung des Mietspiegels in 2018	VO/2018/06246
5.9.	Fortführung der Maßnahme Erneuerung Uferbereich am Fährplatz in Lübeck-Travemünde (5.691)	VO/2018/06254
5.10.	Vorlage zur Festsetzung einer Benutzungs- und Gebührensatzung für die Übergangswohneinrichtungen der Hansestadt Lübeck	VO/2018/06272
5.11.	Preistarif Nordische Filmtage Lübeck - Anpassung der Akkreditierungskosten	VO/2018/06279
5.12.	Neubesetzung der von der Hansestadt Lübeck entsandten Mitglieder der Jury zur Verleihung des Thomas-Mann-Preises	VO/2018/06306
5.13.	4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (4. RNVP)	VO/2018/06248
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Verschiedenes	
9.	Ende des öffentlichen Teils	

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch die Mitglieder des Hauptausschusses voraussichtlich nichtöffentlich beraten:

Nichtöffentlicher Teil:

10.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.08.2018	
11.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	

12.	Berichte	
12.1.	Vergabemitteilung über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000,- Euro netto	VO/2018/06240
12.2.	Quartalsbericht II/2018 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	VO/2018/06274
12.3.	Bericht über die Jahresabschlüsse 2017 der städtischen Unternehmen	VO/2018/06285
13.	Beschlussvorlagen	
13.1.	Verkauf eines Gewerbegrundstückes im Aldermannweg	VO/2018/06211
13.2.	Mietvertragsverlängerung Mengstraße 33 - 35, Alfstraße 34 (651)	VO/2018/06251
14.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

15.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Peter Petereit

► Nr. VO/2018/06327
öffentlich

Lübeck, 24.08.2018

Anfrage

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

Anfrage des BM/AM Detlev Stolzenberg: Situation am Krähenteich

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.08.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:

Der Förderverein Altstadtbad Krähenteich e.V. hat in einem Schreiben u.a. an den Bürgermeister und die Fraktionen auf die dramatische Situation am Krähenteich bezüglich der Wasserqualität hingewiesen und acht Fragen formuliert.

Diese Fragen übernehme ich als Hauptausschussmitglied:

Wieso wird das Wehr am Mühlendamm nicht kontinuierlich gereinigt, sondern ist offenbar immer wieder im Abfluss verstopft?

Wieso wird der Zufluss nicht maximiert, sondern offenbar noch immer zum Teil über den Falkendamm abgeführt?

Stimmt es, dass der Zufluss sogar für Tage ganz gesperrt wurde?

Gibt es Absprachen mit dem E-Werksbetreiber am Mühlendamm, die einen erhöhten Durchfluss behindern?

Der Förderverein hat auf eigene Kosten im Umfeld des Bades für eine Entkrautung gesorgt – wieso gab es trotz der sichtbaren Gefahr keine vorsorgliche Entkrautung von Krähen- und Mühlenteich seitens der Port Authority?

Was wird jetzt als Notfallregelung getan?

Was gibt es für die Zukunft mit mehr solcher zu erwartenden Situationen für eine Strategie?

Wie kann das zusammen mit der geplanten Fischtreppe, die ja noch deutlich mehr Wasser abzweigen wird, überhaupt funktionieren?

Ich bitte um schriftliche Beantwortung.

Begründung:

Anlagen :



► **Nr. VO/2018/06336**
öffentlich

Lübeck, 27.08.2018

Antwort

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Birgit Hartmann (E-Mail: birgit.hartmann@luebeck.de Telefon: 122-3900)

Antwort auf Anfrage des BM/AM Detlef Stolzenberg zur Situation am Krähenteich

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Förderverein Altstadtbad Krähenteich e.V. hat in einem Schreiben an den Bürgermeister und die Fraktionen auf die dramatische Situation am Krähenteich bezüglich der Wasserqualität hingewiesen und 8 Fragen formuliert. Die Fragen hat der BM/AM Detlef Stolzenberg übernommen und eine Anfrage im HA am 28. August 2018 gestellt (VO/2018/06327).

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 5.691 Lübeck Port Authority
Ergebnis:

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

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

Finanzielle Auswirkungen: ☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Antwort:

Die Abflusssteuerung der Wakenitz ist kein auf einen einzelnen Betreiber abgestimmtes Vorgehen, sondern muss in der Gesamtheit der Bedarfe gesehen werden. Hierzu gehören u. a. die Fahrgastschiffahrt, die einen möglichst hohen Wasserstand benötigt, und die Anlieger, die einen durchschnittlichen Wasserstand erfordern: zu hoch – bedeutet Wasser auf den Grundstücken und Kellern, zu niedrig - Standsicherheitsprobleme. Die Badeanstalten Krähenteich, Falkenwiese, Marli und Kleiner See benötigen einen normalen bis hohen Wasserstand bei den Sprungtürmen und im Schwimmbereich. Die Wasserkraftanlage ist auf einen

hohen Wasserstand angewiesen, da nur so eine höhere Stromausbeute möglich wäre. Der Naturschutz spricht sich generell für möglichst starke Wasserstandsschwankungen aus. Die Anlieger des Ratzeburger See's wünschen sich einen niedrigeren Wasserstand bis auf die Badeanstalten.

Die Zuflüsse zur Wakenitz und damit zum Krähen- und Mühlenteich sind aufgrund der lang anhaltenden Hitze- und Trockenwetterperiode fast trocken gelegt. Es kann derzeit nur noch sehr wenig Wasser aus der Wakenitz abgegeben werden, um einen Mindestwasserstand in der Wakenitz zu gewährleisten. Die Hochwasserentlastungsanlage am Falkendamm wurde bereits geschlossen und die Entwässerung erfolgt nun ausschließlich über den Düker Krähen- und Mühlenteich. In Anbetracht der diesjährigen hohen Wassertemperaturen einhergehend mit einer dauerhaft hohen UV-Strahlung gab es ein optimales Pflanzenwachstum in einem bisher nicht bekannten Maße. Damit es eine stärkere Durchspülung der Teiche gibt, wird der Dükerdurchfluss kurzzeitig erhöht und gleichzeitig die Abflussleistung am Mühlenteich gesteigert. In dieser Zeit setzen sich abgerissene und abgestorbene Pflanzenreste in Bewegung und sammeln sich vor dem Wehr an der Roggenmühle. Bis zu 5 LPA-Mitarbeiter entfernen das Kraut aus dem Rechen und entnehmen es mit Hilfe eines Baggers und einer speziellen Krautungsschaufel aus dem Mühlenteich. Die Entnahme erfolgt an 7 Tagen in der Woche mit einem erheblichen personellen Aufwand. Das Kraut wird über den Bauhof fachgerecht entsorgt. Bei dem Zufluss in den Krähenteich handelt es sich nicht um Frischwasser, sondern um bereits erheblich beeinträchtigtes nährstoffreiches Wakenitzwasser, was nur wenig zur Verbesserung der Situation im Krähen- und Mühlenteich beitragen kann. Derzeit sind aufgrund der extremen Wetterlage viele Badegewässer im Umland aufgrund gleicher Symptome gesperrt.

1) *Wieso wird das Wehr am Mühlendamm nicht kontinuierlich gereinigt, sondern ist offenbar immer wieder im Abfluss verstopft?*

Zu 1: Es erfolgt eine Entnahme von Kraut an 7 Tagen in der Woche.

2) *Wieso wird der Zufluss nicht maximiert, sondern offenbar noch immer zum Teil über den Falkendamm abgeführt?*

Zu 2: Der Zufluss war und ist in Bezug auf die im Gesamtsystem vorhandene Wassermenge maximiert, der Falkendamm ist geschlossen.

3) *Stimmt es, dass der Zufluss sogar für Tage ganz gesperrt wurde?*

Zu 3: Der Zufluss wird täglich, stoßweise geöffnet, damit eine höhere Effektivität der geringen vorhandenen Wassermenge erwirkt werden kann. Danach muss der Zufluss wieder geschlossen werden, damit der Mindestwasserstand in der Wakenitz gehalten werden kann.

4) *Gibt es Absprachen mit dem E-Werkbetreiber am Mühlendamm, die einen erhöhten Durchfluss behindern?*

Zu 4: LPA hat dem Betreiber des Wasserkraftwerkes einen Betrieb derzeit untersagt, damit die Probleme in den Teichen nicht noch verstärkt werden. Zudem hat der Betreiber kein Interesse das Wehr dort zu öffnen, da dann an dieser Stelle das Kraut anfallen würde und der Kraftwerksbetreiber für die Entsorgung aufkommen müsste.

5) *Der Förderverein hat auf eigene Kosten im Umfeld des Bades für eine Entkrautung gesorgt – wieso gab es trotz der sichtbaren Gefahr keine vorsorgliche Entkrautung von Krähen- und Mühlenteich Seiten der Port Authority?*

Zu 5: Die höhere Verkrautung bewirkt zunächst eine Verbesserung der Wasserqualität im Krähen- und Mühlenteich, da sie u.a. den Sauerstoffgehalt erhöht, Nährstoffe bindet und Laichmöglichkeiten für Fische bietet. Gerade in diesem Sommer war die überwiegende Zeit das Wasser durch die Krautbildung besonders klar. Solche Sichttiefen konnten in den vergangenen Jahren nicht gemessen werden. Erst zum Ende der Saison kam und kommt es zu Zersetzungs- und zu sauerstoffzählenden Prozessen. Die Ursachen dazu sind vielfältig (Überdüngung, Hitze, Lage und Beschaffenheit der Teiche etc). und in einem Naturbad keine ungewöhnliche Folge. Die Anschaffung von Krautbooten, die Erstellung von Anlegern hierfür und für die dann erforderliche Umladung des Krautes, die erforderliche Personaldecke und

die Entsorgung würden erhebliche dauerhafte Kosten verursachen, die in keinem Verhältnis zu einer bisher einmalig auftretenden Erscheinung infolge einer extremen Wetterlage stehen. Darüber hinaus ist jede Form der Entkrautung ein Eingriff in ein Ökosystem und muss mit der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden. Die Entnahme der Pflanzen würde zudem nur kurzfristig für Entlastung zu einem späten Zeitpunkt sorgen, da die Nährstoffe im Wasserkörper und Sediment der Gewässer vorhanden sind und dadurch die Pflanzen schnell nachwachsen.

6) Was wird jetzt als Notfallregelung getan?

Zu 6: Es sind bis zu 5 Personen gleichzeitig für die Krautentnahme abgestellt, die Baggerentkrautung erfolgt an 7 Tagen in der Woche. Der Durchfluss aus der Wakenitz wird stoßweise - so oft es der Wasserstand zulässt - geöffnet.

7) Gibt es für die Zukunft eine Strategie für solche Situationen wie in diesem Sommer?

Zu 7: Grundsätzlich wird daran gearbeitet, den Nährstoffeintrag in die Gewässer zu reduzieren (Zufluss von nährstoffreichem Wasser aus der Wakenitz, Eintrag von Laub, Dünger etc.). Eine einheitliche Strategie ist nicht möglich, da die Problematik sehr vielschichtig ist und sich von Jahr zu Jahr unterscheidet. Ein Naturbad muss mit den Wechselwirkungen des Wetters umgehen. Der Badebetrieb dürfte in diesem Jahr trotz der Verkrautung deutlich besser als im vorherigen Jahr gewesen sein.

8) Wie kann das zusammen mit der geplanten Fischtreppe, die ja noch deutlich mehr Wasser abzweigen wird, überhaupt funktionieren?

Zu 8: Die geplante Fischaufstiegsanlage hat keinen Einfluss auf die Wasserqualität und auf die Niedrigwasserabflüsse in den Krähenteich. Bei den derzeitigen Wasserständen würde diese trocken fallen.

Anlagen :
keine

Senator Ludger Hinsen

► Nr. VO/2018/06385
öffentlich

Lübeck, 04.09.2018

Anfrage

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2373)

Anfrage DIE LINKE: BM Katjana Zunft - gleichstellungspolitische Maßnahmen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:

1. Welche gleichstellungspolitischen Maßnahmen hat der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck, seit der Beschlussfassung über das Konzept zur Anwendung des Prinzips des „Gender Mainstreaming“ in der Stadtverwaltung und den städtischen Gesellschaften (Sitzung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 30.01.2003) ergriffen, vorgeschlagen und umgesetzt?
2. Welche finanzanalytischen und haushaltstechnischen Maßnahmen haben der Bürgermeister und die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck seit der Kenntnisnahme des Gender-Haushalts-Berichtes (Bürgerschaft am 23.02.2012) ergriffen, vorgeschlagen und umgesetzt?
3. Welche finanz- und haushaltsanalytischen Kenntnisse liegen dem Bürgermeister und der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vor und können diese schriftlich und ausführlich dargestellt werden?

Begründung:

Anlagen :

► Nr. VO/2018/06399
öffentlich

Lübeck, 07.09.2018

Anfrage

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: andrea.gaidetzka@afd-luebeck.de Telefon: 122-1056)

Anfrage von BM David Jenniches (AfD) Zeit- und Personalkosten- aufwand aus Beantwortung Anfrage VO/2018/06385 BM Katjana Zunft

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:

1. *Wieviel Arbeitsstunden haben Mitarbeiter der Hansestadt Lübeck auf die Beantwortung der Anfrage VO/2018/06385 des Bürgerschaftsmitglieds Katjana Zunft verwendet? Die Zusammenrechnung der von den beteiligten Mitarbeitern geschätzten eigenen Arbeitsstunden (volle Stunden) ist ausreichend. Eine detaillierte Erhebung der tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden ist nicht erforderlich.*
2. *Wie hoch sind die Personalkosten in EUR pro Arbeitsstunde? Es genügt die Angabe eines plausiblen Schätzwertes unter Angabe der Schätzungsannahmen. Eine exakte Berechnung anhand der Personalkosten der tatsächlich beteiligten Mitarbeiter ist nicht erforderlich.*

Begründung:

Mit Anfrage VO/2018/06385 vom 4.9.2018 fragt Frau Zunft von der Fraktion Die Linke nach allen gleichstellungspolitischen Maßnahmen, die der Bürgermeister im Zeitraum seit dem 30.01.2003 ergriffen, vorgeschlagen und umgesetzt hat. Weiterhin fragt sie nach finanzanalytischen und haushaltstechnischen Maßnahmen im Kontext eines Gender-Haushalts, die der Bürgermeister und die Bürgerschaft seit dem 23.02.2012 ergriffen, vorgeschlagen und umgesetzt haben.

Hierzu ist zunächst anzumerken, dass die Fraktion Die Linke seit 2008 in der Bürgerschaft vertreten ist. So ist Herr Ragnar Lüttke seit 2008 bis heute ununterbrochen Bürgerschaftsmitglied und Mitglied der Fraktion Die Linke.

Weiterhin ist anzumerken, dass Die Linke bereits in ihrem Kommunalwahlprogramm 2008 für Lübeck forderte:

„Die Kommune muss ihre Handlungsspielräume nutzen, um den hier lebenden Frauen - gleich welcher Herkunft - ihr grundgesetzlich verankertes Recht zu ermöglichen: Frauen und Männer sind gleichberechtigt. Zum Erreichen des Zieles einer geschlech-

tergerechten, demokratischen Gesellschaft kann die kommunale Ebene einiges beitragen [...]

Die Frauenförderpläne der Stadt Lübeck sind konsequent und engagiert umzusetzen. Dies gilt auch für die städtischen Gesellschaften. Aktivitäten zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Mütter und insbesondere auch für Väter sind zu entwickeln und voranzubringen. [...]"

Angesichts der institutionellen und personellen Kontinuität seit 2008 und der angeblich hohen Bedeutung des Themas Gleichstellung für die Fraktion Die Linke wäre zu erwarten, dass die Fraktion Die Linke zumindest über alle bedeutenden gleichstellungspolitischen Vorgänge seit der Bürgerschaftskonstituierung in 2008 orientiert ist.

Die Anfrage von Frau Zunft legt die Vermutung nahe, dass die Fraktion unfähig oder unwillens war, das angebliche Schwerpunktthema Gleichstellung angemessen zu betreuen und/oder diese Betreuung für interne Zwecke nachvollziehbar zu dokumentieren.

Das Recht, Anfragen an die Verwaltung zu richten, ist eines der wichtigsten Rechte der Bürgerschaftsmitglieder. Frau Zunft macht davon in zulässiger Weise Gebrauch. Allerdings ist die Ausübung dieses Rechts nicht kostenlos. Anfragen verursachen z.T. erhebliche Kosten in der Verwaltung, die letztlich der steuerzahlende Bürger trägt. Daher hat jedes Bürgerschaftsmitglied zumindest aus Anstand die Pflicht, von dem Anfragerecht sorgfältigen und sparsamen Gebrauch zu machen.

Der Fragesteller ist der Auffassung, dass die Anfrage von Frau Zunft in erster Linie aus internen Versäumnissen der Fraktion die Linke resultiert. Eigenes Versagen sollten Politiker nicht auf die Verwaltung und damit den Steuerzahler abwälzen. Der Fragesteller möchte daher den aus der Beantwortung der Anfrage entstehenden Aufwand für den Steuerzahler feststellen lassen, um den Bürgern eine informierte Urteilsbildung über das Gebaren der Fraktion Die Linke zu ermöglichen.

Anlagen :

► Nr. VO/2018/06422
öffentlich

Lübeck, 11.09.2018

Anfrage

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

BM Oliver Prieur: Kurzfristige Sperrungen Possehlbrücke

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:

Wie und wann wird die Bevölkerung über Sperrungen oder Teilsperungen der Possehlbrücke während der Bauphase informiert?

Werden die Rettungsdienste und die Polizei vor Sperrung der Brücke informiert?

Wenn ja, mit welchem Vorlauf werden die Rettungskräfte informiert?

Wenn nein, warum werden die Rettungskräfte nicht im Vorfeld informiert?

Wäre eine Information der Rettungskräfte und der Polizei vor einer Sperrung oder Teilsperung der Possehlbrücke nach Ansicht der Stadt sinnvoll?

Gibt es eine Vereinbarung mit dem Bauträger über die Vorabinformationen von Sperrungen und Teilsperungen?

Wenn nein, warum gibt es keine solche Vereinbarung?

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :



► **Nr. VO/2018/06206**
öffentlich

Lübeck, 06.07.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
1.203 - Beteiligungscontrolling

Bearbeitung: Beate Leu (E-Mail: beate.leu@luebeck.de Telefon: 122 - 2032)

Förderung der Elektromobilität in städtischen Unternehmen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Bürgerschaft hat am 25.01.2018 mit VO/2018/05655 in ergänzender Fassung der VO/2018/05672 folgendes beschlossen:

„Der Bürgermeister in seiner Funktion als Gesellschaftervertreter in den städtischen Gesellschaften sowie in Gesellschaften mit städtischer Mehrheitsbeteiligung und die Aufsichtsratsmitglieder in diesen werden gebeten, in geeigneter Weise dafür Sorge zu tragen, dass diese Gesellschaften den Beschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Förderung der E-Mobilität (VO/2017/04668) konsequent umsetzen, sofern es dort Möglichkeiten zur Förderung der E-Mobilität gibt. Den Aufsichtsräten wird empfohlen, dieses Thema insbesondere bei der jährlichen Ausgestaltung von Zielvereinbarungen mit den Geschäftsführungen angemessen zu berücksichtigen.

Sofern Betriebe die mit der Förderung der E-Mobilität verbundenen Ziele auf dem Stand von Wissenschaft und Technik mit äquivalenten Mitteln des Einsatzes erneuerbarer Energien erreichen, ist dies ebenfalls zu berücksichtigen.“

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Ergebnis:
Fachbereichscontrolling FB 2	Kenntnisnahme
Fachbereichscontrolling FB 3	Kenntnisnahme
Fachbereichscontrolling FB 4	Kenntnisnahme
Fachbereichscontrolling FB 5	Kenntnisnahme
5.610 – Stadtplanung und Bauordnung	Kenntnisnahme

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

☐
☒

Ja
Nein

Kinder und Jugendliche sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

☐
☒

neu
freiwillig

☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Bericht:

Die Bürgerschaft hat mit der Vorlage VO/2017/04668 vom 28.09.2017 beschlossen:

Der Bürgermeister wird beauftragt, der Lübecker Bürgerschaft über die VO/2016/04454 hinaus umgehend und umfassend über weitere konkrete Möglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität im Bereich der HL durch die Stadtverwaltung, städtische Eigenbetriebe und Unternehmen mit städtischer Mehrheitsbeteiligung zu berichten. Dabei soll insbesondere auf folgende Punkte eingegangen werden:

1. *Entgeltfreies Parken auf allen öffentlichen Parkplätzen (eventuell mit Parkscheibe zeitlich begrenzt)*
2. *Weitere E-Parkplätze in besonders attraktiver Lage in Abstimmung mit der KWL und anderen Parkplatzbetreibern*
3. *Zusätzliche E-Parkplätze in Kooperation mit Stattauto und anderen carsharing-Unternehmen*
4. *Entgeltfreie Beförderung von E-Mobilen mit der Priwallfähre*
5. *Förderung von E-Taxi durch einen besonderen E-Taxi-Tarif*
6. *Förderung von E-Taxi durch besonders attraktive E-Taxistände*
7. *E-Dienstfahrzeuge für Mitarbeiter der Hansestadt Lübeck und ihrer Gesellschaften, sofern technisch sinnvoll*
8. *Besonderer Stromtarif der Stadtwerke Lübeck für E-Mobil-Hausanschlüsse*
9. *Weitere Ladesäulen im Lübecker Stadtgebiet, sowohl öffentlich als auch in Zusammenarbeit mit Lübecker Unternehmen (für MitarbeiterInnen und KundInnen)*
10. *Beschaffung und Einsatz von E-Bussen beim Stadtverkehr Lübeck und der LVG im Jahr 2017 und in den Folgejahren*
11. *Festsetzung von E-Parkplätzen und Ladesäulen in Bebauungsplänen*
12. *Errichtung weiterer Bike & Ride-Anlagen an Bahnhaltdepunkten und Bahnhöfen mit Ladeeinrichtungen für Pedelacs und E-bikes*
13. *Rechtliche Erfordernisse für eine Gebührenbefreiung bei der Zulassung von E-Mobilen*
14. *Rechtliche Erfordernisse für ein entgeltfreies Anwohnerparkrecht für E-Mobile (gebührenfreier Antrag auf Anwohnerparkberechtigung) in der Lübecker Altstadt*

Der Bürgermeister wird beauftragt, die von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen Maßnahmen zur Reduzierung von Abgasen und Lärm durch die Förderung der E-Mobilität regelmäßig hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Förderung der E-Mobilität und die wirtschaftlichen Folgen für die Hansestadt Lübeck und deren Eigenbetriebe zu überprüfen und der Lübecker Bürgerschaft regelmäßig zu berichten.“

Dieser Bericht bezieht sich lediglich auf die Punkte, die in den städtischen Gesellschaften umgesetzt werden können. Zu den anderen Punkten wird auf die bereits in den Ausschüssen und der Bürgerschaft erfolgte Berichterstattung verwiesen.

Aufgrund des Beschlusses VO/2018/0655 wurden mit Schreiben vom 07.02.2018 zunächst **alle Aufsichtsratsmitglieder** in städtischen Gesellschaften sowie in Gesellschaften mit städtischer Mehrheitsbeteiligung über den Beschluss der Bürgerschaft **informiert**.

Daneben wurden die städtischen Gesellschaften, Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung ebenfalls bzw. deren Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer über den Beschluss infor-

miert und gebeten, Angaben zu dem aktuellen Stand und den geplanten Maßnahmen hinsichtlich des Beschlusses zur Förderung der E-Mobilität zu machen.

Folgende Rückmeldungen haben die Gesellschaften gegeben:

Fachbereich 2

Die **BQL Berufsbildungs- und Qualifizierungsagentur Lübeck GmbH** habe derzeit keine konkreten Maßnahmen in der Planung, will dieses Thema im Rahmen ihres strategischen Ziels der Nachhaltigkeit mit dem Bezug der neuen Geschäftsräume ab Ende 2019 angehen.

Die **Lübecker Hafen-Gesellschaft** mit beschränkter Haftung (LHG) verfolge die Themen Verbesserung der CO₂-Bilanz und die Umsetzung eines Energiemanagements strategisch. Die Einbindung der E-Mobilität spiele dabei eine nicht unwesentliche Rolle.

Folgende Maßnahmen sind erwähnenswert:

- Schnellladestation

In Zusammenarbeit mit einer Firma habe sich die LHG an dem europäischen Fördervorhaben fast-E beteiligt. Als Ergebnis erfolge das Aufstellen einer Schnellladesäule am Standort Skandinavienkai in direkter Nähe zum Hafenhaus.

Hier werde diese Firma der Betreiber der Anlage sein. Die LHG stellt die notwendigen Parkflächen direkt vor dem Hafenhaus zur Verfügung.

- Ladestationen

In enger Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Lübeck werde die LHG nicht öffentliche Ladeinfrastruktur für Mitarbeiter/-innen, Kunden/-innen und Mieter/-innen an den Standorten der LHG in Betrieb nehmen, wenn dies erforderlich wird.

- E-Fahrzeuge (Transporter)

In diesem Jahr sei die Beschaffung von Elektrofahrzeugen für den Botendienst und den IT-Service der LHG geplant. Aktuell könne an dieser Stelle die Unterstützung der deutschen Automobilindustrie als völlig ungenügend eingestuft werden.

- E-Stapler

Die LHG setze an ihren Hafenstandorten seit vielen Jahren Elektro-Stapler für Umschlagprozesse ein. Ein weiterer Ausbau der Flotte sei bei Bedarf vorgesehen.

- E-Zugmaschinen

Für den Einsatz von Elektrozugmaschinen für RoRo-Einheiten (Tugmaster) fehle es aktuell im Markt noch an leistungsfähigen Angeboten für Fahrzeuge. Die LHG sei intensiv mit den Herstellern im Gespräch.

- E-Fahrräder

Die LHG besitze viele Fahrräder, damit sich die Beschäftigten auf den großflächigen Anlagen schnell und umweltfreundlich vorwärtsbewegen können. Aktuell werde überlegt, ob es sinnvoll sei, Elektrofahräder einzusetzen.

- Private-E-Bike-Leasing-Unterstützung

Die LHG prüfe aktuell, ob es sinnvoll ist, Beschäftigten die Möglichkeit eines E-Bike-Leasings anzubieten.

Im Übrigen hält die LHG die einseitige Betrachtung der E-Mobilität nicht für ausreichend. Die technischen Veränderungen in der Mobilität können langfristig auch zu anderen Zielsystemen oder zu Mischlösungen führen. Deshalb verfolge die LHG auch Lösungsansätze zum Einsatz von industriellen Brennstoffzellen als ausschließliche oder ergänzende Lösung.

Auf die Berichte des **Stadtwerke-Lübeck-Konzerns** und der **KWL GmbH** in den Anlagen wird verwiesen.

Die **Lübeck und Travemünde Marketing GmbH** verfügt über keinen eigenen Fuhrpark.

Fachbereich 3

Die **Entsorgungszentrum Lübeck GmbH** habe derzeit keine Elektrofahrzeuge, prüfe aber bei jeder Beschaffung, ob es eine Alternative auf Elektrobasis gibt. Es sei geplant, einen der zwei PKW durch ein Elektroauto zu ersetzen. Der übrige Fuhrpark bestehe aus Radladern, Baggern und LKW, bei denen das Angebot an elektrisch betriebenen Geräten noch sehr begrenzt sei. Auch wenn dort nach Alternativen geschaut werde, sei kurzfristig nicht mit einer nennenswerten Änderung zu rechnen.

Fachbereich 4

Die **Lübecker Musik- und Kongreßhallen** Gesellschaft mit beschränkter Haftung hat seit Anfang 2018 das Dienstfahrzeug der Geschäftsführung auf ein Elektroauto umgerüstet. Weitere Fahrzeuge unterhält die Gesellschaft nicht.

Die **Theater Lübeck gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung** verfügt über drei Dienstfahrzeuge: einen Lkw, einen Transit und einen Caddy. Sollte eine Neuanschaffung anstehen, sei das Theater Lübeck grundsätzlich offen, die E-Mobilität gemäß dem Bürgerschaftsbeschluss zu fördern, jedoch sei dies auch immer eine Kostenfrage. Ein Austausch sei aktuell nicht geplant.

Fachbereich 5

Auch die **Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH** berichtet, dass aktuell zwei neue Fahrzeuge für ihren Fahrzeugpool bestellt worden seien, die ausschließlich über einen E-Antrieb verfügen würden. Parallel dazu errichte die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH zwei eigene Ladesäulen in ihrer Tiefgarage, an denen bis zu vier Fahrzeuge geladen werden können (zwei eigene Fahrzeuge, zwei Fahrzeuge von Besuchern/-innen).

Für den Wohnungsbestand werde die Möglichkeit geprüft, zumindest punktuell eine entsprechende Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen bzw. durch Kooperationspartner vorzuhalten und betreiben zu lassen. Hierzu würden bereits Gespräche mit der Stadtwerke Lübeck GmbH erfolgen.

Darüber hinaus haben wir die **Sondervermögen** (Eigenbetriebe bzw. eigenbetriebsähnlichen Einrichtungen) zu deren Maßnahmen befragt:

Der **Kurbetrieb Travemünde** habe bereits im Jahr 2017 ein Elektroauto als Transportfahrzeug angeschafft. Daneben sei für das Jahr 2019/2020 die Anschaffung eines E-Bikes als Dienstfahrrad für die Reinigungskräfte geplant.

Die **Entsorgungsbetriebe Lübeck** unterstützen als Mitglied der Initiative „Klima pro Lübeck“ den Ausbau der Elektromobilität sowie alternative Energien zur Einsparung von CO² für eine umweltorientierte Fortbewegung und haben daher seit dem Jahr 2014 eigene, vollständig klimaneutral betriebene Elektrofahrzeuge im Einsatz. Auf den Bericht in der Anlage 2 wird verwiesen.

Die **Lübecker Schwimmbäder** möchten für die zwei existierenden PKW, wenn eine Ersatzbeschaffung erfolgt, E-Autos erwerben. Es sei bereits Interesse an einem entsprechenden Förderprogramm angemeldet worden. Ferner würden die Lübecker Schwimmbäder gerne eine Ladeinfrastruktur an den Freibädern Moisling und Schlutup sowie am Hallenbad Kücknitz und Schwimmbad St. Lorenz vorhalten.

Die **SeniorInnenEinrichtungen** verfügen über keinen eigenen Fuhrpark.

Fazit: Alle städtischen Gesellschaften, deren Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer und deren Aufsichtsratsmitglieder wurden über den Willen der Bürgerschaft zur Förderung der E-Mobilität informiert.

Aus den Antworten der Gesellschaften und deren Berichten ist erkennbar, dass die Förderung und Weiterentwicklung der E-Mobilität teilweise bereits dort aufgegriffen wurde. Andere Gesellschaften wollen dies bei zukünftigen Entscheidungen berücksichtigen.

Auch die Erwartungshaltung der Bürgerschaft, die Förderung der E-Mobilität in den Zielvereinbarungen angemessen zu berücksichtigen, wurde adressiert, kann jedoch erstmals in den Zielvereinbarungen für 2019 umgesetzt werden.

Anlagen :

Anlage 1 Bericht Elektromobilität Stadtwerke Lübeck Holding GmbH

Anlage 2 Bericht Elektromobilität Entsorgungsbetriebe Lübeck

Anlage 3 Bericht Elektromobilität KWL GmbH

Bürgermeister Jan Lindenau

Lübeck, im Juli 2018

Elektromobilität im Stadtwerke Lübeck Holding Konzern

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in ihrer Sitzung am 25.01.2018 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Bürgermeister in seiner Funktion als Gesellschaftervertreter in den städtischen Gesellschaften sowie in Gesellschaften mit städtischer Mehrheitsbeteiligung und die Aufsichtsratsmitglieder in diesen werden gebeten, in geeigneter Weise dafür Sorge zu tragen, dass diese Gesellschaften den Beschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Förderung der E-Mobilität (VO/2017/04668) konsequent umsetzen, sofern es dort Möglichkeiten zur Förderung der E-Mobilität gibt. Den Aufsichtsräten wird empfohlen, dieses Thema insbesondere bei der jährlichen Ausgestaltung von Zielvereinbarungen mit den Geschäftsführungen angemessen zu berücksichtigen.

Sofern Betriebe die mit der Förderung der E-Mobilität verbundenen Ziele auf dem Stand von Wissenschaft und Technik mit äquivalenten Mitteln des Einsatzes erneuerbarer Energien erreichen, ist dies ebenfalls zu berücksichtigen.“

Parallel hierzu wurden die Unternehmen des Stadtwerke Lübeck Holding Konzerns (SWLH-Konzern) über den Beschluss der Bürgerschaft informiert und gebeten, den aktuellen Stand und die für die Zukunft geplanten Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität darzustellen, damit der Bürgerschaft hierzu zusammenfassend berichtet werden kann.

Nachfolgend hierzu unser Bericht:

Der SWLH-Konzern steht für eine umweltfreundliche und leistungsstarke Versorgung mit Energie und Mobilität sowie Wasser und Telekommunikation. Mit unserer Geschäftspolitik leisten wir einen deutlichen Beitrag zur Umsetzung nationaler, regionaler und lokaler Klimaschutzziele. Wir stellen uns unserer Verantwortung für die Umwelt und den Klimaschutz. Dabei gestalten wir unsere Prozesse so, dass Umweltauswirkungen sowie Energie- und Ressourcenverbrauch minimiert werden.

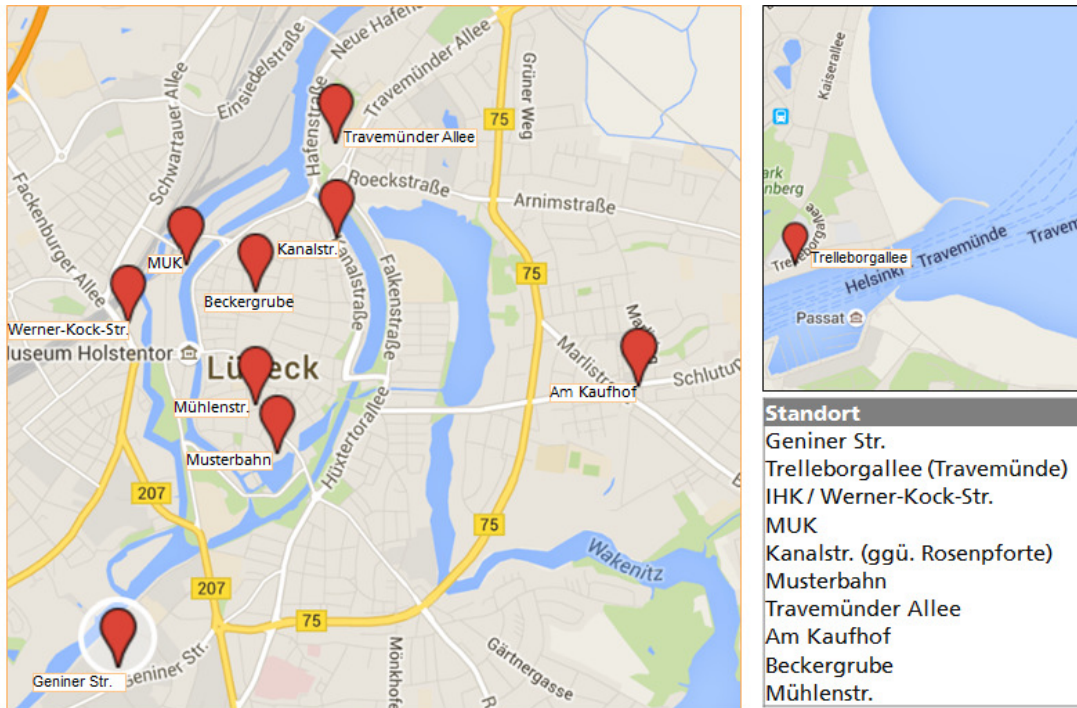
Insofern unterstützt der SWLH-Konzern den umweltschonenden Trend der Elektromobilität schon seit Jahren und beabsichtigt, sich als zentraler E-Mobilitätsdienstleister im Stadtgebiet zu etablieren. Derzeit erfolgt die Entwicklung einer ganzheitlichen Strategie unter Einbeziehung aller relevanten Konzernbereiche sowie die Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Hansestadt Lübeck und den weiteren städtischen Gesellschaften. Ziel ist die Erstellung eines zusammenfassenden Maßnahmenplans für die künftigen Aktivitäten auf dem Gebiet der Elektromobilität.

Die Bedeutung der Weiterentwicklung des Themas Elektromobilität im SWLH-Konzern wird auch dadurch gekennzeichnet, dass zeitnah eine Stelle für einen E-Mobilitätskoordinator neu eingerichtet wird. Diese Stelle wird sich mit der Konzeption und Weiterentwicklung aller Aufgaben im Zusammenhang mit der Elektromobilität innerhalb und außerhalb des SWLH-Konzerns befassen und insofern einen wesentlichen Beitrag zum Ausbau der Elektromobilität in Lübeck leisten.

Damit wird zudem ein wesentlicher Beitrag zur weiteren Reduzierung von Schadstoffemissionen im Straßenverkehr der Hansestadt Lübeck geleistet. Hierzu sind folgende Maßnahmen vorgesehen, deren Umsetzung in den nächsten Monaten schrittweise konkretisiert werden sollen:

1. Weiterer bedarfsgerechter Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet

Die Netz Lübeck hat ein Ausbauprogramm für die Hansestadt umgesetzt, das bis zum Jahresende 2016 die Errichtung von insgesamt zehn Ladesäulen im Bereich des Lübecker Stadtgebiets umfasste. Fünf hiervon sind in unmittelbarer Umgebung der Lübecker Innenstadt entstanden, die übrigen an gut erreichbaren, öffentlichen Standorten im weiteren Stadtgebiet. Rund EUR 200.000 wurden hierfür investiert.



Die öffentlich nutzbare Ladeinfrastruktur im Wirtschaftsraum Lübeck wird ausgebaut und bei einem Anstieg der Nutzung kann die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht erweitert werden. Zusätzlich ist geplant ein Abrechnungssystem für die Ladesäulen einzuführen.

2. Entwicklung neuer Produkt- und Dienstleistungsangebote für Privat- und Geschäftskunden und die städtischen Gesellschaften

Für eine steigende Nutzung von E-Fahrzeugen ist es erforderlich, auch die entsprechende Infrastruktur und interessante Angebote für die Nutzer entsprechender Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen.

Derzeit erfolgt bereits die Beratung von Gewerbe- und Geschäftskunden mit dem Ziel der Erarbeitung von Konzepten für Ladelösungen, kompletter Ladeinfrastruktur sowie E-Mobilitäts- und Car-Sharing-Konzepten einschließlich der Abrechnung. Angebote werden für kleinere Unternehmen aber auch größeren Firmen in Lübeck mit verschiedenen Standorten und großem Fuhrpark erarbeitet. Auch bei der Erschließung von neuen Wohngebieten (Priwall-Waterfront, Nördliche Wallhalbinsel, Baggersand/Fischereihafen Travemünde) erfolgt bereits eine Zusammenarbeit im Hinblick die Integration attraktiver E-Mobilitätslösungen.

Darüber hinaus werden derzeit für den Bereich der Liegenschaftsentwicklung/ Wohnungswirtschaft und die städtischen Gesellschaften Untersuchungen hinsichtlich möglicher Angebote für die

- Bereitstellung privater und halböffentlicher Ladeinfrastruktur
- die Einführung von E-Mobilitätsstarifen (differenzierte Preismodelle) und
- die Einbindung regenerativer/effizienter Stromerzeugung

angestellt. Weiterhin wird geprüft, ob die Vermarktung von E-Fahrzeugen und Mobilitätsangeboten/Car-Sharing gemeinsam mit lokalen Partnern in das Dienstleistungsangebot des Stadtwerke Lübeck Holding Konzerns aufgenommen wird.

3. Ausbau der E-Mobilität an den Unternehmensstandorten

a) Fuhrparkumstellung

Im SWLH-Konzern ist es das Ziel, die eigenen Fahrzeugflotten energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten.

In der Netz Lübeck GmbH wird die Fahrzeugflotte, die derzeit überwiegend aus Erdgasfahrzeugen besteht, sukzessive im Rahmen der Möglichkeiten unter Berücksichtigung laufender Verträge und Reichweite der E-Fahrzeuge (E-Busse, E-PKW und Pedelecs/E-Bikes) auf Elektrofahrzeuge umgestellt.

Im Fuhrpark der Netz Lübeck werden derzeit, unter anderem drei E-Fahrzeuge zur Zähler-ablesung eingesetzt. Die Fahrzeuge werden im Austausch für drei dieselbetriebene Pkws des internen Fuhrparks ersetzt. Darüber hinaus werden bei den Netzmonteuren Strom als Montagewagen mit Werkzeugausstattung drei E-Nutzfahrzeuge eingesetzt. In diesem und in den nächsten Jahren wird mit einem Zulauf von insgesamt 11 weiteren E-Fahrzeugen geplant.

Der interne Fahrzeugpool, gespeist aus der vorhandenen Fahrzeugflotte, der grundsätzlich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Erledigung ihrer Dienstgeschäfte zur Verfügung steht, wurde neben den E-Fahrzeugen auch mit insgesamt sechs E-Bikes ausgestattet.

Des Weiteren wird auf dem Betriebshof in der Geniner Straße eine E-Ladeinfrastruktur im Zuge der teilweise bereits erfolgten Umstellung des Fuhrparks der Netz Lübeck GmbH errichtet. Für einen klimaschonenden Umstieg wird eine weitergehende Kopplung mit Solarpanels zum Laden der E-Fahrzeuge untersucht.

Im Stadtverkehr werden grundsätzlich nur noch Betriebsfahrzeuge bzw. Pkw beschafft, die die Voraussetzungen für ein „E“-Kennzeichen erfüllen. Auch hier werden die Fahrzeuge in verschiedenen Bereichen des Unternehmens eingesetzt. Derzeit sind 10 E-Fahrzeuge im Unternehmen im Einsatz. Auch am Unternehmensstandort Ratekauer Weg wurde für die betriebseigenen E-Fahrzeuge eine Ladeinfrastruktur mit einer Schnellladesäule und Wallboxen errichtet.

b) Angebote für Mitarbeiter/innen (Mobiltarife, ggf. Leasingangebote)

Derzeit wird geprüft, inwieweit es steuerrechtlich möglich und wirtschaftlich umsetzbar ist, auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im SWLH-Konzern Angebote für die Nutzung von E-Fahrzeugen und E-Mobilitätstarifen zu unterbreiten.

4. Start eines Online-Informationsportals zur Elektromobilität

Im 1. Halbjahr 2018 wurde ein Kunden-Webportal zum Thema E-Mobilität (www.elektromobilität-lübeck.de) für die Region Lübeck zur Verfügung gestellt, welches zunächst umfassende Informationen zu Ladestationen, Fahrzeugen, Wirtschaftlichkeit, Förderung, etc. zur Verfügung stellt. In einem 2. Schritt ist vorgesehen, das Portal sukzessiv um ergänzende Informationen aus den Teilkonzernen des SWLH-Konzerns und eigene E-Mobilitätsangebote (z.B. Angebote für Wallboxen/Ladesäulen, Mobiltarife, Car-Sharing, etc.) für Privat- und Geschäftskunden zu erweitern.

5. Weiterentwicklung der E-Mobilitätsstrategie beim Stadtverkehr Lübeck und der LVG

Zielsetzung des SL-Teilkonzerns ist es, sukzessive den Fuhrpark auf rein elektrisch betriebene Fahrzeuge bei gleichzeitigem Ausbau der Ladeinfrastruktur unter laufender

Marktanalyse bei Einhaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen umzustellen. Die Möglichkeit des Betriebs von reinen Elektrobussen im Linienbetrieb der SL und der LVG wird weiterverfolgt. Dabei steht als Ladestrategie die Depotladung im Vordergrund. Dazu wurden die Betriebshöfe im Jahr 2017 an das Mittelspannungsnetz angeschlossen. Damit ist die parallele Ladung von 20 E-Bussen möglich. Im Rahmen eines BMV-Förderprogrammes wurden nach EU-weiter Ausschreibung zwei Elektrobusse in 2017 beschafft. Weitere drei Busse sollen in 2018 beschafft werden, wenn die Fördermittelsituation geklärt ist. Die weitere Beschaffung von E-Bussen muss einerseits in Abhängigkeit der jeweiligen Fördersituation aber auch von der Verfügbarkeit entsprechender Busse gesehen werden. Es zeichnet sich ab, dass aufgrund der hohen Nachfrage keine Lieferung von Elektrobussen in 2018 möglich sein wird. Aus diesem Grund planen SL und LVG Rahmenverträge mit verschiedenen Herstellern zu verhandeln um Abrufkontingente zu sichern. Darüber hinaus sind auch die technischen Rahmenbedingungen und die Software für den Einsatz, die Steuerung und Ladung der Busse noch nicht so weit fortgeschritten, so dass in diesem Bereich zunächst einmal Erfahrungen gesammelt werden müssen. Insofern beteiligt sich der SL-Teilkonzern an einer deutschlandweiten Arbeitsgruppe, um hier Lösungen für die Verknüpfung der einzelnen Komponenten zu generieren.

6. Entgeltfreie Beförderung von E-Mobilen mit der Priwallfähre

Ab dem 1. April 2017 ist ein neuer Tarif bei der Priwallfähre in Kraft getreten, der eine 50%-ige Rabattierung für die Beförderung von E-Fahrzeugen mit einem „E“-Kennzeichen auf der Priwallfähre beinhaltet. Dieses Angebot wurde bis zum heutigen Tage von rd. 450 Fahrzeugen genutzt. Das entspricht einem Anteil von rd. 0,2% aller beförderten Fahrzeuge.

Die durch eine entgeltfreie Beförderung für alle E-Fahrzeuge auf den Priwallfähren entstehenden Kosten und entfallenen Gewinne müssten durch die HL ausgeglichen werden, da es sich aus Sicht der Stadtverkehr Lübeck hierbei um eine verdeckte Gewinnausschüttung handelt. Sollte die Bürgerschaft eine solche Regelung beschließen, ist der Grundsatz der Gleichbehandlung zu berücksichtigen. Der Ausgleich müsste aus dem städtischen Haushalt erfolgen.

Entsorgungsbetriebe Lübeck

Abteilung:	Unternehmensentwicklung / Interne Revision
Auskunft:	Franziska Schühl
Telefon:	0451 70760 108
Telefax:	0451 70760 5 108
E-Mail:	franziska.schuehl@ebhl.de
Zeichen:	SCF1
Datum:	16. Februar 2018

Elektromobilität bei den Entsorgungsbetrieben Lübeck

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) unterstützen als Mitglied der Initiative „Klima pro Lübeck“ den Ausbau der Elektromobilität sowie alternative Energien zur Einsparung von CO₂ für eine umweltorientierte Fortbewegung und haben daher seit dem Jahr 2014 eigene, vollständig klimaneutral betriebene Elektrofahrzeuge im Einsatz.

Für die dafür benötigte Wärme und Elektrizität wird aus den Lübecker Abfällen sowie dem Abwasser in der mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlage, der Deponie und dem Zentralklärwerk mit entsprechend dazugehörigen Blockheizkraftwerken Biogas gewonnen und die Fahrzeuge mit dem zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern selbst erzeugten Strom aus dem eigenen Netz gespeist. Dies macht einen wirtschaftlichen Einsatz möglich sowie - trotz der aus Umweltschutzgedanken energetisch sehr intensiven Herstellung von E-Mobilen und deren Batterien - die Nutzung auch für private Personen sinnvoll.

Sowohl Besucher als auch Angestellte der EBL können elektrisch betriebene private bzw. betriebsfremde Fahrzeuge (reine Elektrofahrzeuge, Plug-in Hybridfahrzeuge, Elektrofahrräder sowie sonstige Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben und aufladbaren Batterien) auf dem Betriebsgelände aufladen. Um hier weiteres Potential zu ermitteln, wird das Nutzungsverhalten der Elektromobile jährlich vom hauseigenen Energiemanager wissenschaftlich ausgewertet.

Der Fuhrpark der EBL besteht im Wesentlichen aus mit Dieselmotoren betriebenen Großfahrzeugen (derzeit 180 LKWs) sowie 54 PKWs. Gekaufte Fahrzeuge werden 8-12 Jahre im eigenen Fuhrpark genutzt, so dass bis 2020 max. ein Drittel der Fahrzeuge neu angeschafft werden müsste. Bei jeder einzelnen (Ersatz-)Beschaffung wird geprüft, welches Fahrzeug ökonomisch und umweltpolitisch sinnvoll ist, wobei sich die EBL hinsichtlich der Beschaffung von Elektromobilen gegenwärtig vor allem auf PKW und Kleintransporter konzentrieren. Das Ziel ist dabei stets, herkömmliche, durch einen Verbrennungsmotor angetriebene Fahrzeuge durch vollelektrische Maschinen des gleichen Typs und der gleichen Leistungswerte zu ersetzen.

LÜBECK ■ Entsorgungsbetriebe

Aktuell sind bei den EBL bereits konventionelle Fahrzeuge durch einen Renault Kangoo Express Z.E. sowie vier BMW I3 ersetzt worden. Insbesondere für die in überwiegendem Maße getätigten kurzen Stadtfahrten bieten sich diese über Hamburger Förderprogramme vergünstigt geleasten Fahrzeuge an. Darüber hinaus stehen auch zwei Pedelec zur Verfügung.



Auch in der Straßenreinigung sind zwei gekaufte Kleintransporter der Marke Mega E-Worker sowie eine handgeführte elektrisch betriebene Kehrmaschine der Firma Dulevo im Gebrauch.



Kleintransporter Firma MEGA



Kleinstkehrmaschine Firma Dulevo

LÜBECK ■ Entsorgungsbetriebe

Im März 2018 wird eine selbstfahrende, vollelektrisch angetriebene Kehrmaschine (CityCat 2020) der Firma Bucher in Betrieb genommen.



Kehrmaschine CityCat 2020 der Firma Bucher

Zum Ersatz für die mit konventionellem Dieselantrieb ausgerüsteten Maschinen ist gegenwärtig für die Straßenreinigung der EBL eine weitere, ähnlich zur CityCat 2020, elektrisch angetriebene, selbstfahrende Kehrmaschine für das innerstädtische Gebiet zur Förderung beantragt worden. Für die Abfalllogistik soll ein ebenfalls selbstfahrendes Abfallsammelfahrzeug der Gewichtsklasse 26 Tonnen gefördert werden. Bei beiden Maschinen wird von einer Nutzungsdauer von 10 Jahren ausgegangen. Um künftig auf der Grundlage messbarer Werte weitere Austauschbestellungen durchführen zu können, wird der Verbrauch von Diesel und Strom während der Nutzungsdauer vergleichend erfasst. Schon jetzt kann allerdings mit einer deutlichen Reduzierung der Luftverschmutzung sowie des für die Mitarbeiter schädlichen, aber auch für die Anwohner innerstädtischer Bereiche störenden Lärms gesprochen werden. Diese Annahmen begründen auch das förderpolitische Ziel der Reduzierung der CO₂- und NO_x-Werte bei beiden Maschinen. Laut Hersteller können insgesamt etwa 40 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber konventionell angetriebenen Maschinen eingespart werden.

Da die EBL mit jedem Fahrzeug so den Ausstoß mehrerer Tonnen Kohlendioxid im Jahr vermeiden können, ist darüber hinaus auch in Planung, Großfahrzeuge, wie z.B. auch die Team-Busse der Logistik 2018 ggf. durch emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen bzw. in den nächsten drei bis vier Jahren noch zwei weitere Kleintransporter und bis zu drei elektrisch betriebene Kehrmaschinen anzuschaffen, um die Größe der elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugflotte weiter auszubauen. Parallel dazu werden zur Möglichkeit der eigenen Wartung des elektronisch betriebenen Fuhrparks weitere Mitarbeiter der Werkstatt für Hochvolttechnik ausgebildet.

Auch in Zukunft ist sich die EBL bei allen ihren Handlungen ihrer Vorbildfunktion bewusst. Mit der Ressource „Energie“ wird nachhaltig und sorgsam umgegangen, der Umwelt- und Klimaschutz beachtet, die Nutzung des eigenen Stroms in weiteren Bereichen ausgebaut und die Möglichkeit des Einsatzes von Arbeitsmaschinen mit umweltfreundlichen Antriebskonzepten, gerade auch in einem Kommunalunternehmen, aufgezeigt.



KWL GmbH

Vorlage

für die Aufsichtsratssitzung am 29.06.2018

TOP 14 Bericht zur Umsetzung der E-Mobilität bei der KWL GmbH

Sachstandsbericht:

Die Bürgerschaft hat am 25.01.2018 mit der Vorlage VO/2018/05655 in ergänzender Fassung der VO/2018/05672 beschlossen, dass Bürgermeister und Aufsichtsräte der städtischen Gesellschaften in geeigneter Weise Sorge tragen, dass die Gesellschaften den Beschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Förderung der E-Mobilität (VO/2017/04668) konsequent umsetzen, sofern es dort Möglichkeiten zur Förderung der E-Mobilität gibt. Im Zuge dessen wurde die Thematik in der Gesellschaft mit den Bereichen Parken, Gebäudemanagement und Projektentwicklung diskutiert und die Ergebnisse im vorliegenden Sachstandsbericht zusammengefasst.

Folgende Ansatzpunkte werden gesehen:

1. Verkleinerung des Fahrzeugpools und tlw. Umstellung auf Elektroautos.
2. Ausstattung der Mitarbeiter mit E-Bikes.
3. Prüfung der Umsetzung der Infrastruktur in städtebaulichen Projekten unter Beteiligung der KWL GmbH.
4. Stellplätze in den KWL-eigenen Parkhäusern für E-Autos.

Zu 1.: Der gemeinsame Fahrzeugpool von KWL und Wirtschaftsförderung umfasst momentan fünf Fahrzeuge: VW Caddy, VW Polo (KWL) und VW up!, Seat Oktavia (WiFö) sowie VW Polo (foodRegio). Die Auswertung der Fahrtenbücher hat ergeben, dass die beiden Pool-Autos der KWL im Wochendurchschnitt an zwei bis drei Tagen ungenutzt sind. Daher soll der Fahrzeugpool reduziert werden, indem der auslaufende Leasing-Vertrag des VW Polo (bis März 2019) nicht verlängert wird.

Im zweiten Schritt soll ein Poolfahrzeug nach Auslaufen der Leasingverträge durch ein Elektroauto (ggf. Hybridauto) ersetzt werden. Der Großteil der Fahrten liegt im Kurzstreckenbereich unter 20 km (Hin- und Rückfahrt). Die Langstreckenfahrten sollen mit den verbleibenden Benzinern unternommen werden. Bei Vakanzen kann auch auf Stattaautos im benachbarten Parkhaus Falkenstraße zurückgegriffen werden.

Für den Fall, dass das operative Geschäft unter dem verkleinerten Fuhrpark leidet, behält sich die Geschäftsführung vor, mit geeigneten Maßnahmen entgegenzuwirken. In diesem Fall wird der Aufsichtsrat unterrichtet.

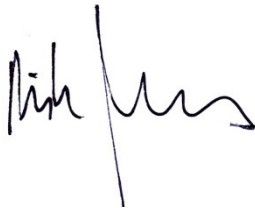
Zu 2.: Es wird geprüft, den Mitarbeitern statt evtl. Lohnerhöhungen E-Bikes oder vergleichbare Fortbewegungsmittel im Rahmen eines Rahmen-Leasing-Vertrages anzubieten.

Zu 3.: In Zusammenhang mit den städtebaulichen Projekten unter Beteiligung der KWL GmbH (momentan Johannes-Kepler-Quartier und Volksfestplatz) wird im Zuge der Bauleitplanung auch das Angebot von Stellplätzen und Infrastruktur für die E-Mobilität geprüft. Die Investoren sollen sensibilisiert werden, eine adäquate Anzahl an Stellplätzen mit geeigneter Infrastruktur vorzuhalten und auch das Thema Car-Sharing zu berücksichtigen.

Zu 4.: Die KWL hat daran mitgewirkt, E-Automobilstellplätze im öffentlichen Bereich für die Stadtwerke zur Verfügung zu stellen. Ein Stellplatz wurde bspw. in direkter Nähe zu den Parkhäusern Burgtor und Falkenstraße bereitgestellt. Zurzeit ist dieser Stellplatz wenig ausgelastet. Die Stadtwerke sehen momentan nach eigener Aussage keinen Bedarf für weitere E-Mobilstellplätze im öffentlichen Raum, da die Infrastruktur aktuell nicht ausgelastet ist (dazu Artikel in den LN vom 07.04.2018 „Stromtankstellen: Lübeck verpasst den Anschluss“).

Die Parkhäuser Burgtor und Falkenstraße werden kaum von Kurzparkern, sondern überwiegend von Dauerparkern genutzt. Direkte Nachfragen von Dauerparkern für E-Mobilstellplätze liegen momentan nicht vor. Vor dem Hintergrund eines ausreichenden Angebots an E-Mobilstellplätzen im öffentlichen Raum (in direkter Nähe zum Parkhaus Burgtor), der fehlenden Nachfrage durch Dauermieter und hoher Investitionskosten werden entsprechende Maßnahmen in den städtischen Parkhäusern als nicht wirtschaftlich erachtet. Sollten trotz allem entsprechende Stellplätze angeboten werden, muss die Hansestadt Lübeck der KWL das entsprechende Defizit ausgleichen.

Lübeck, den 04.06.2018



Dirk Gerdes



Dr. Ralph Bruns

Anlage



► Nr. VO/2018/06276
öffentlich

Lübeck, 14.08.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
2.000.2 - Stabsstelle Integration

Bearbeitung: Philipp Köhler (E-Mail: philipp.koehler@luebeck.de Telefon: 122-6401)

Zwischenbericht - Integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2018	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
06.09.2018	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bürgerschaftsbeschluss vom 25.02.2016, VO/2016/03404: Konzeptionelle Verzahnung des Kommunalen Integrationskonzepts der Hansestadt Lübeck und des Flüchtlingspakts "Willkommen in Schleswig-Holstein"

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

2.500 Soziale Sicherung - zustimmend
2.530 Gesundheitsamt – zustimmend
3.322 Ausländerbehörde – zustimmend
4.401 Schule und Sport – zustimmend
4.403 VHS Lübeck – zustimmend
4.510 Jugendamt - zustimmend

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

☐
☒

Ja

Nein

Kinder und Jugendliche sind nicht direkt vom Bericht betroffen.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein

Ja (Anlage 1)

Bericht:

Siehe Anlage

Anlagen :

Zwischenbericht - Integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen in der Hansestadt Lübeck

Senator Sven Schindler



Integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen in der Hansestadt Lübeck

Zwischenbericht



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Wirtschaft u. Soziales
Stabstelle Integration–Koordination Flüchtlingsarbeit
Kronsfordter Allee 2-6, 23560 Lübeck, Tel.0451 122-6401 Fax -1221
philipp.koehler@luebeck.de
www.twitter.com/HLKKoordinatoren

Inhalt

Vorwort

1 Einleitung

2 Informationen aus den Handlungsfeldern

2.1 Registrierung, Unterbringung, Wohnen, Meldewesen

2.2 Aufenthaltsrecht, Familiennachzug

2.3 Gesundheit

2.4 Gesellschaftliche Integration

2.5 Frühkindliche Bildung, Schule, Berufsschule und Studium

2.6 Sprache, Ausbildung, Arbeit

2.7 Aufenthaltsbeendigung

2.8 Aufnahme unbegleiteter minderjähriger Ausländer (UmA)

3 Ausblick

Vorwort

Der Flüchtlingspakt wurde auf dem Flüchtlingsgipfel am 6. Mai 2015 als eine Strategie zur integrationsorientierten Aufnahme von Flüchtlingen zwischen Land und Kommune veröffentlicht und von verschiedenen kommunalen Vertretern unterschrieben, unter anderem vom damaligen Lübecker Bürgermeister Bernd Saxe.

Oberstes Ziel des Paktes ist ein systematischer Gesamtprozess, der die integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen vom ersten Tag an steuert. Unter dem Motto „Vielfalt macht stark“ sollen die vielseitigen Potentiale aller in Schleswig-Holstein lebenden Menschen gefördert und eingebunden werden. Land und Kommunen haben diese Vereinbarung mit dem Wunsch getroffen: „Wir wollen niemanden zurücklassen“.

Die Lübecker Bürgerschaft hat beschlossen, das Lübecker Integrationskonzept aus dem Jahr 2012 mit dem Flüchtlingspakt des Landes Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2015 zu verzahnen. Hierzu hat die ‚Stabsstelle Integration – Koordinierung Flüchtlingsarbeit‘ zunächst in einer Abfrage an die Verwaltung ermittelt, welche Maßnahmen die Verwaltung bereits ergriffen hat, um die Leit- und Teilziele des Flüchtlingspaktes zu erfüllen. Darüber hinaus hat das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein, Lübeck als Pilot-Kommune für die Prozessarbeit der Aufnahme von Flüchtlingen ernannt. Gemeinsam mit der Beraterfirma Syspons GmbH wurden in 2017 Idealprozesse der integrationsorientierten Aufnahme von Geflüchteten in neun verschiedenen Handlungsfeldern für die Hansestadt Lübeck erarbeitet.

Die Ergebnisse dieser beiden Erhebungen sind im nachstehenden Zwischenbericht zusammengefasst und bereits in ersten konkreten Handlungsempfehlungen festgehalten. Der Abschlussbericht bildet einen wichtigen Baustein hin zur endgültigen Verzahnung der beiden Konzepte. Sowohl die Abfrage an die Verwaltung als auch die Darstellung der Integrationsprozesse sind wichtige Teilschritte, um die Integration in Lübeck vom ersten Tag an zu ermöglichen. Das bisherige Integrationskonzept erfährt zum einen eine notwendige Aktualisierung und wird zusätzlich um die Zielgruppe der Geflüchteten ergänzt.

Darüber hinaus verfügt die ‚Stabsstelle Integration – Koordinierung Flüchtlingsarbeit‘ durch die Abbildung der Prozesse zukünftig über ein präzises Analyseinstrument zur Entwicklung von passgenauen Maßnahmen für die interkulturellen Öffnung der Verwaltung, der freien Träger und weiterer zivilgesellschaftlicher Akteure.

Die ‚Steuerungsgruppe Integration‘ begrüßt die Weiterentwicklung der Prozessdarstellung und sieht darin ein geeignetes Werkzeug, um die im Integrationskonzept formulierten Leit- und Teilziele zu erreichen. Sie sieht sich als zentrales Organ, um die Entwicklung der zukünftigen Überarbeitung des Integrationskonzeptes mitzugestalten, aktiv zu steuern und darüber hinaus weitere Schritte und Maßnahmen zu moderieren.

gez.: Die Steuerungsgruppe Integration

1 Einleitung

Es ist eine große Herausforderung, das fachbereichsübergreifende Thema Integration in einer einheitlichen Organisationsstruktur abzubilden. Bei der Systematisierung und der Darstellung der komplexen Informations- und Kommunikationsströme, wurde einmal mehr deutlich, dass es sich um ein Querschnittsthema handelt.

Was wurde bisher erreicht?

Mit den Prozessdarstellungen haben wir eine abgestimmte, sichere und transparente Analysestruktur entwickelt. Die integrationsorientierte Aufnahme konnte optimiert werden, indem systematisch Schwachstellen ermittelt, Herausforderungen identifiziert und die Prozesse in einen Fluss gebracht werden konnten. Die größere Transparenz ermöglicht den Beteiligten eine verbesserte Orientierung und damit eine Veränderung der gesamtstädtischen Situation. Das nun vorliegende ‚Organigramm des Verwaltungshandelns‘ bindet interne und externe Akteure in feste Handlungsstrukturen ein.

Breite Beteiligung

Bei der Entwicklung der Prozesse zur integrationsorientierten Aufnahme wirkten Vertreterinnen und Vertreter kommunaler Einrichtungen, wie der Ausländerbehörde, der Meldestelle, der Sozialen Sicherung, des Jugendamtes, der Nachbarschaftsbüros, des Bereiches der Kita-Förderung, der Berufsschulen, der DaZ-Zentren, des Bildungsmanagements, der Jugendzentren, der Volkshochschule, des Gesundheitsamt und des Jobcenter mit. Weiterhin waren die Agentur für Arbeit, die Kammern IHK und HWK sowie freie Trägerorganisationen und deren verschiedene Migrationsberatungsstellen beteiligt. Neben den Akteuren der Hansestadt Lübeck nahm eine Vertreterin des Städteverbandes Schleswig-Holstein, sowie ein Mitarbeiter des Ministeriums für Inneres ländliche Räume und Integration des Landes an den Workshops zur Prozessentwicklung teil.

Sprach- und kulturensensible Zugänge

Es kann für die in Kapitel 2 angesprochenen Handlungsfelder festgehalten werden, dass alle Regelsysteme, sei es innerhalb der Verwaltung oder auch extern, sprach- und kulturensensible Zugänge benötigen. Aus der Verwaltungsabfrage geht hervor, dass viele Bereiche der Lübecker Verwaltung bereits enorme Anstrengungen unternehmen, um diesem Anspruch gerecht zu werden. Die Weiterentwicklung der behördlichen Dokumente in ‚einfacher Sprache‘ oder die interkulturelle Vermittlung von Angeboten zur Gesundheitsprävention sind mögliche nächste Schritte hin zur interkulturellen Öffnung.

Interkulturelle Öffnung der Verwaltung

Die Hansestadt Lübeck hat in Hinblick auf die interkulturelle Öffnung der Verwaltung in den vergangenen Jahren wichtige Weichen gestellt. So konnte über die letzten Jahre der Anteil der Auszubildenden mit Migrationshintergrund (MGH) stetig erhöht werden. So lag im Jahr 2015 der Anteil derer, die offenkundig über einen Migrationshintergrund verfügten lediglich bei 3 Prozent, 2016 bei 13 Prozent und 2017 ebenfalls bei 13 Prozent.

Auch der Anteil der Personen mit MGH bei den Verwaltungsfachangestellten konnte wesentlich erhöht werden. So lag dieser im Jahr 2016 bei 23 Prozent und im Jahr 2017 bereits bei 27 Prozent.

Zusätzlich werden in Stellenausschreibungen gezielt BewerberInnen mit Migrationshintergrund angesprochen. Ebenfalls werden Führungskräfte und angehende Führungskräfte zum Thema ‚Diversity Management‘ geschult und sensibilisiert. Die Hansestadt Lübeck hat sich bereits im Jahr 2015 der

Charta der Vielfalt angeschlossen.

Diese guten Ansätze sollten weiter entwickelt werden. Auf Initiative der Stabsstelle Integration können beispielsweise die MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung an Schulungsangeboten des Jobcenters teilnehmen. Den Ausbau der Schulungsangebote, besonders in Bezug auf interkulturelle Themen, gilt es in Zukunft zu intensivieren.

Die nachfolgend abgebildeten Prozesse dienen als Arbeitsgrundlage für die kommenden Jahre. Es wird darum gehen, in einer gesamtstädtischen Strategie den gesellschaftlichen Zusammenhalt von Zuwanderern und Einheimischen zu stärken und durch gezielte, individuelle Fördermaßnahmen die gleichberechtigte Teilhabe in allen gesellschaftlichen Bereichen zu ermöglichen. Als Instrument zur integrationsorientierten Zuwanderungssteuerung bieten sich die erarbeiteten Integrationsprozesse an.

2 Informationen aus den Handlungsfeldern

2.1 Registrierung, Unterbringung, Wohnen, Meldewesen

Positives Fazit	Die integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen in Lübeck kann insgesamt als positiv beschrieben werden. Die Geflüchteten werden unmittelbar nach ihrer Ankunft in der Stadt betreut und begleitet, sodass sie direkt in den Leistungsbezug gelangen und ihren Weg in die Regelstrukturen finden. Der Rückgang der kommunalen Zuweisungen und der geringer als erwartet ausfallende Familiennachzug, werden genutzt, um die Integration der in der Stadt lebenden ‚Menschen im Kontext Fluchtmigration‘ voranzutreiben. In vielen deutschen Großstädten und Universitätsstädten mit angespannten Wohnungsmärkten leben Geflüchtete über lange Zeiträume in Not- und Gemeinschaftsunterkünften mit geringer Wohnqualität.
Dezentrale Unterbringung	In Lübeck ist die Situation deutlich entspannter als in anderen Städten in Deutschland. Die gewerbliche Unterbringung in bspw. Hotels, und die Unterbringung in Turnhallen, konnte in Lübeck im April 2017 aufgegeben werden. Die nun flächendeckend praktizierte dezentrale Unterbringung mit einer sehr engen Begleitung durch die Betreuungsträger hat sich bewährt. Bei der Registrierung und Unterbringung der Geflüchteten haben sich die Prozesse über die vergangenen Jahre gut eingespielt und funktionieren. Zentrale Akteure sind die Soziale Sicherung der Hansestadt mit dem Team der Flüchtlingsunterbringung, die Gemeindediakonie Lübeck e.V. und das Deutsche Rote Kreuz / die Johanniter Unfallhilfe. Es bleibt allerdings festzuhalten, dass die Verweildauer in den Gemeinschaftsunterkünften steigt [Vgl. Integrationsmonitoring 2017]. Die Vermittlung von eigenem Wohnraum ist durch die starke Verknappung auf dem Wohnungsmarkt ins Stocken geraten.
Wunsch nach Transparenz	Im hier analysierten Handlungsfeld war das Bedürfnis groß, die Komplexität der Prozesse zu reduzieren und den vermehrt aufkommenden Enttäuschungen bei der Wohnungssuche durch mehr Transparenz zu minimieren. Durch die Prozessdarstellung konnte einigen Akteuren das in Lübeck praktizierte Modell der Wohnungsvermittlung, das Probewohnen und die dezentrale Betreuung offen und deutlich dargelegt werden.
Probewohnen als Lübecker Phasenmodell	Der Weg ins eigenständige Wohnen geschieht in Lübeck häufig über das Modell des Probewohnens. Das Unterbringungskonzept sieht ein sogenanntes Phasenmodell vor, das den Übergang der Geflüchteten auf den regulären Wohnungsmarkt regelt. Während der Unterbringung in der Gemeinschaftsunterkunft prüft der jeweilige Betreuungsträger die sogenannte ‚Wohnführungscompetenz‘ der Geflüchteten. Wird diese attestiert, kann die ‚Flüchtlingsunterbringung‘, mit einem konkreten Wohnungsangebot ein Probewohnverhältnis vorschlagen. Bei diesem auf ein Jahr befristeten Mietverhältnis, tritt der Betreuungsträger als Bürge auf und es findet parallel eine weitere Betreuung statt. In diesem Modell findet der letzte Schritt der Eingliederung in den regulären Wohnungsmarkt dadurch statt, dass der Geflüchtete den Mietvertrag für die Wohnung übernimmt.
Dezentrale Betreuung	Die von den Trägern ‚Gemeindediakonie Lübeck e.V.‘ und ‚Deutsches Rotes Kreuz‘/‚Johanniter Unfallhilfe‘ praktizierte niederschwellige Einstiegsbetreuung, auch im Sinne einer Hinführung und Verweisung an die Regelsysteme, ist von entscheidender Bedeutung und wird in Lübeck vorbildlich praktiziert. Hier haben sich die Prozesse in den vergangenen Jahren gut etabliert. Be-

Lübeck als Modell für SH

sonders hervorzuheben ist ebenfalls die nachgelagerte, dezentrale Betreuung der Geflüchteten. Die Betreuung über den Verbleib in der Gemeinschaftsunterkunft hinaus hat sich bewährt.

Die Handhabung der Hansestadt Lübeck im Handlungsfeld Registrierung, Unterbringung, Wohnen und Meldewesen wurde in einem Flussdiagramm abgebildet.

Dieses Vermittlungsmodell hin zu eigenständigem Wohnen hat landesweit viel Beachtung erfahren und wird in den regelmäßig stattfindenden Austauschgesprächen zwischen dem Innenministerium und den kommunalen VertreterInnen immer wieder als Best-Practice-Beispiel für Schleswig-Holstein angeführt. Dieser konzeptionelle Ansatz fußt auf Strukturen in der Verwaltung, die sich professionell und offensiv mit der Vermittlung von Wohnraum an Geflüchtete beschäftigt. Diesem Modell werden jedoch aktuelle Grenzen aufgezeigt.

Knapper Wohn- markt

Die Integration in den Wohnungsmarkt hat sich aufgrund des geringen Angebotes freier Wohnungen am Markt verlangsamt. Hinzu kommt, dass der Neubau von Sozialwohnungen nur langsam voran geht. Parallel dazu erleben wir einen gesellschaftlichen Wandel weg von der anfänglichen ‚Willkommenskultur‘ hin zu einem Erstarken der Ressentiments gegenüber Flüchtlingen. UnterstützerInnen berichten davon, dass die Suche nach Wohnungen durch Vorbehalte der EigentümerInnen beziehungsweise der VermieterInnen erschwert wird. Neben vereinzelten rassistischen Vorbehalten werden vor allem Sprachbarrieren, Angst vor Übergriffen durch junge Männer, Probleme mit anderen Mietern wegen Ruhestörung, hohe Nebenkosten und unsachgemäßer Gebrauch der Einrichtung angeführt.

Hinzu kommt, der Wohnungsmarkt in Lübeck ist knapp. Mit der Personengruppe der Geflüchteten, kommt neben anderen sozialschwachen Gruppen, eine weitere vulnerable Gruppe hinzu.

Beispiele aus anderen deutschen Städten haben gezeigt, dass mit einer Imagekampagne, die sich speziell an private Vermieter richtet, Ressentiments und Vorbehalte gemindert werden können. Auf diesem Wege könnten ebenfalls weitere Wohnungen Verfügbar gemacht werden.

Gezielte Öffent- lichkeitsarbeit

Andere Kommunen, nicht nur in Schleswig-Holstein, wenden sich verstärkt an private Vermieter und versuchen zusätzliche Anreize zur Vermietung von Wohnungen an Geflüchtete zu setzen. Sogenannte ‚Mieterführerscheine‘ oder ‚Wohnungslotsen‘ werden in diesem Zusammenhang häufig genannt. In der Hansestadt Lübeck gibt es bereits eine Vielzahl von Angeboten, die bei der Vermietung von privaten Wohnungen an vulnerable Gruppen, Unterstützung bieten. Es gilt diese Angebote besser zugänglich zu machen und diese zentral und transparent darzustellen.

Fazit:

Für dieses Handlungsfeld kann festgehalten werden, dass die Hansestadt Lübeck in enger Zusammenarbeit mit den freien Trägern, vorbildlich gehandelt hat. Die erprobten und gut eingespielten Prozesse stoßen jedoch aufgrund des knappen Wohnungsmarktes an Grenzen.

- Durch einen **Internetauftritt** der speziell die **Angebote für VermieterInnen in Lübeck** zusammenfasst, könnten zusätzliche Anreize für private VermieterInnen gesetzt werden.

2.2 Aufenthaltsrecht, Familiennachzug

Optimierter Informationsfluss

Die Zuständigkeiten und Prozesse im Aufenthaltsrecht sind in Lübeck gut organisiert und haben sich im Verlauf der letzten Jahre eingespielt. Die Ausländerbehörde wird im landesweiten Vergleich immer wieder lobend hervorgehoben. Dies ist ein guter Ansatzpunkt, da die Ausländerbehörden als Dreh- und Angelpunkt der Integration angesehen werden können. Die Abbildung der Prozesse konnte dazu beitragen, den Informationsfluss zwischen der Ausländerbehörde (ABH) und der ‚Sozialen Sicherung‘ beim Status- und Rechtskreiswechsel zu verbessern.

Beratung in der ABH durch MBE SH

Für den Informationsfluss zwischen den beiden Behörden hat sich ebenfalls bewährt, dass der Bereich der ‚Materiellen Hilfen‘ nun über einen Zugriff auf das Ausländerzentralregister (AZR) des Bundesamtes für Migration und Flucht (BAMF) verfügt.

Familiennachzug als Herausforderung

Ergänzend zu der rechtlichen Beratung der ABH wurde direkt vor Ort eine Anlaufstelle der Migrationsberatung Schleswig-Holstein eingerichtet, die mit sozialpädagogischer Beratung wichtige Unterstützung zur Erstberatung leistet.

Zentrale und intensiv diskutierte Herausforderungen zum Thema Aufenthaltsrecht beziehen sich aktuell auf den Familiennachzug. Für die Verwaltung der Stadt Lübeck bedeutet die späte bzw. die nicht erfolgende Information über anstehenden Familiennachzug, dass der notwendige Wohnraum nur schwer bereitgestellt werden kann.

In den ersten drei Monaten nach der Anerkennung des Flüchtlingsstatus, kann ein Visum auf Familiennachzug beantragt werden, ohne dass die AntragstellerIn in der Pflicht ist, ausreichend Wohnraum oder finanzielle Mittel für den Lebensunterhalt nachweisen zu müssen.

Oftmals ziehen die nachziehenden Familienangehörigen in die zuvor bewohnte Wohnung ein. Die Soziale Sicherung ist bei der Wohnungssuche für den Familiennachzug sehr engagiert und kümmert sich dabei auch um Personen im Rechtskreis SGB II.

Im Jahr 2017 sind insgesamt 90 Personen als Angehörige der Kernfamilie, bei regulärem Nachzug nach §§ 27 ff AufenthG, zu einer aus einer Erstaufnahmeeinrichtung zugewiesenen Person in der Hansestadt Lübeck eingetroffen. In den ersten drei Monaten des Jahres 2018 waren es 23 Personen.

Familiennachzug im Vorfeld vorbereiten

Die zuständigen Akteure konnten folgende Übergangslösung entwickeln: Die ABH informiert die Soziale Sicherung / das Jobcenter über einen voraussichtlichen Nachzug sobald sie einem Antrag zustimmt bzw. sobald sie von einer deutschen Botschaft im Ausland über Verfahren mit Globalzustimmungen informiert wird.

Beim Familiennachzug agieren viele Akteure und insbesondere das Jobcenter im Hinblick auf die Wohnungssuche bereits flexibel, indem sie einer frühzeitigen Suche nach größerem Wohnraum zustimmen, sobald ein Familiennachzug absehbar ist.

SGB II-Berechtigung schon mit Einreisevisum

Der Zugang zu Leistungen im SGB II konnte während der Workshop Phase optimiert werden. Bei der Familienzusammenführung berechtigt bereits das Einreisevisum als Nachweis zum Leistungsbezug im SGB II.

Des Weiteren wurde deutlich, dass noch Unklarheiten darüber bestehen, wie gesundheitliche Informationen einschließlich Überprüfung von Impfungen vor Ort beim Familiennachzug flächendeckend sichergestellt werden. Eine gesetzliche Verpflichtung gibt es hierfür nicht. Gleichzeitig weisen Akteure darauf hin, dass ein systematisches Vorgehen auch im Fall des Familiennachzuges sinnvoll erscheint. Hier hat sich ein Feld eröffnet, in dem eine weitere

Diskussion über Zuständigkeiten und Prozesse notwendig erscheint.

Darüber hinaus wurde in den Workshops diskutiert, wie die Verantwortlichkeiten bei der Benennung der Integrations- und Aufnahmepauschale beim Familiennachzug geregelt sind. Es konnten Unklarheiten über Zuständigkeiten, bzw. bezüglich des Informationsflusses, weitgehend geklärt werden.

Fazit:

In diesem Handlungsfeld ist derzeit offen, wie der Informationsfluss zwischen den Botschaften im Ausland bzw. dem Bundesverwaltungsamt und der Ausländerbehörde beschleunigt werden kann. Hier wäre zu prüfen, ob über die Plattform Visa-Online Informationen an die Jobcenter bzw. die Stadt über zu erwartenden Familiennachzug weitergeleitet werden können.

- Mögliche Optimierungen in diesem Handlungsfeld bedürfen zum Teil gesetzlicher Änderungen, die nicht in die kommunale Zuständigkeit fallen.
- Die Weitergabe von Informationen über nachziehende Familienmitglieder unterliegen der Freiwilligkeit der AntragsstellerInnen.

2.3 Gesundheit

Grundversorgung ist gewährleistet

Die Organisation des Zugangs zum Gesundheitssystem ist über die Gesundheitskarte und standardisierte Abrechnungsverfahren formal geregelt und funktioniert in der Regel gut. Beim faktischen Zugang zu Beratung und Leistungen bestehen jedoch noch Barrieren. Diese betreffen zum einen den Zugang zu ÄrztInnen mit entsprechenden Sprachkenntnissen bzw. den Zugang zu Dolmetscherleistungen beim Arztbesuch. Zum anderen fehlen den ÄrztInnen in der Breite Informationen zu den kulturspezifischen Bedarfen von Flüchtlingen, d.h. Informationen zu typischen Krankheitsbildern und zu Aufklärungslücken.

Hoher Aufklärungsbedarf

Es bestehen zum Teil noch gravierende Defizite bei der Vermittlung des deutschen Gesundheitsvorsorge-Modells bei Geflüchteten. Dies betrifft nicht nur das Gesundheitssystem im Allgemeinen, sondern insbesondere psychische Erkrankungen, die suchtpreventive Arbeit bzw. die Arbeit mit bereits Suchterkrankten, sexuelle Bildungsangebote und die Pflege im Alter.

Interkulturelle Krankheitsbild

Verschiedene Problemlagen treffen hier auf eine unzureichende empirische Datenlage. Es wurde beispielweise schon früh festgestellt, dass es zu länderspezifischen Krankheitsbildern und Vorsorgeleistungen sowohl auf Arzt- als auch auf Patientenseite einen hohen Aufklärungsbedarf gibt. Aufklärungsbedarf gibt es unter anderem bei gesunder Ernährung, Lebensmittelhygiene oder auch der Zahnpflege. Über das Programm der Gesundheitslotsen ‚MigrantInnen für Migranten‘ wird für diesen Themenkomplex bereits ein gut funktionierender und über die Jahre etablierter Zugang erreicht. Die finanziellen Mittel des Landes für dieses Programm sind für Lübeck allerdings nicht ausreichend.

Beim Thema der sexuellen Bildungsangebote ist der Zugang zur Zielgruppe deutlich erschwert. Es gilt die Angebote zu diesem Themengebiet kultursensibel, geschlechterspezifisch und auf das jeweils vorhandene Bildungsniveau abzustimmen. Eine koordinierte Vorgehensweise erfordert einen gemeinsamen Konsens unter allen in Lübeck beteiligten Akteuren.

Dolmetscherleistungen als zentrales Thema

Für das Thema Gesundheit bei Geflüchteten kann allgemein festgehalten werden, dass das Problem der Sprachbarriere zentral und allgegenwärtig ist. Die Zugänge in deutsche Hilfesysteme, die sich über Jahrzehnte bewährte haben, scheitern oftmals daran, dass die sprachliche Verständigung nicht gegeben ist. Es kommt erschwerend hinzu, dass zum Teil vorhandene DolmetscherInnen, bzw. SprachmittlerInnen, nicht genutzt werden können, da die Kostenübernahme ungeklärt ist.

Dieses Problem betrifft viele Bereiche. Angefangen von der allgemeinen Hilfe durch Beratungsstellen, über Maßnahmen zu Eingliederungshilfe, bis hin zu Dolmetscherleistungen bei Therapiesitzungen.

Es besteht insofern Handlungsbedarf, als dass es in den Gemeinschaftsunterkünften Probleme mit einer Klientel mit multiplen Problemlagen gibt. Es handelt sich um eine überschaubare Anzahl an Personen, die allerdings über ein enormes Potential für ‚Störungen‘ des Ablaufs verfügen. Es liegen häufig mehrere Problemlagen gleichzeitig vor, wie etwa psychische Erkrankungen, Drogenmissbrauch, Gewaltbereitschaft und/oder Beschaffungskriminalität. Durch einen verbesserten Zugang zu den vorhandenen Hilfesystemen erweitern sich für die betreuenden Personen vor Ort die Möglichkeiten, um schon früh reagieren zu können.

Fazit:

Der Zugang zum Gesundheitssystem und damit die Grundversorgung sind klar und gut geregelt. Es mangelt allerdings nicht nur vielerorts an muttersprachlichen ÄrztInnen. Auch die bereits vorhandenen Dolmetschersysteme, über beispielsweise das ‚KommMit‘-Projekt oder das Projekt der Grone Schule, können nicht genutzt werden, da die Finanzierung von SprachmittlerInnen bisher nicht klar aus den jeweiligen Sozialgesetzbüchern abzuleiten ist. Wichtige Schritte wurden bereits eingeleitet, allerdings bedarf es hier einer weiteren Klärung.

- Es gilt, die psychiatrische und psychotherapeutische Versorgung von Geflüchteten, Erwachsenen, Kindern und Jugendlichen, durch eine gesetzliche Regelung zur Übernahme von Dolmetscherleistungen bis zum einschließlich 5. Jahr des Aufenthaltes in Deutschland zu klären. Asylsuchende mit sog. offener Bleibeperspektive und Geduldete, die von zentralen Integrationsangeboten, wie dem Integrationskurs oder der berufsbezogenen Deutschförderung (DeuFöV) ausgeschlossen sind, gilt es ebenfalls zu berücksichtigen.
- Bund und Land sind in der Pflicht Angebote für Menschen mit Migrationshintergrund, unabhängig vom Aufenthaltsstatus, mit der Doppeldiagnose psychische Erkrankungen/Trauma und Sucht zu schaffen.
- Bund und Land sollten die Förderung und Stärkung von präventiven Maßnahmen, bspw. im Rahmen eines Suchtpräventionskonzeptes für Neu-Zugewanderte oder sexueller Aufklärung voranbringen.
- Es gibt eine Versorgungslücke in den Regelangeboten der Eingliederungshilfe für psychisch erkrankte Menschen mit Migrationshintergrund. Hier bedarf es einer genaueren Analyse der Bedarfe und einer stärkeren interkulturellen Öffnung der bereits bestehenden Angebote.

Für das Themenfeld Gesundheitsvorsorge bei Geflüchteten gibt es bereits erste schon erprobte Ansätze, die es gemeinschaftlich weiterzuentwickeln gilt.

2.4 Gesellschaftliche Integration und Teilhabe

Gesellschaftliche Teilhabe

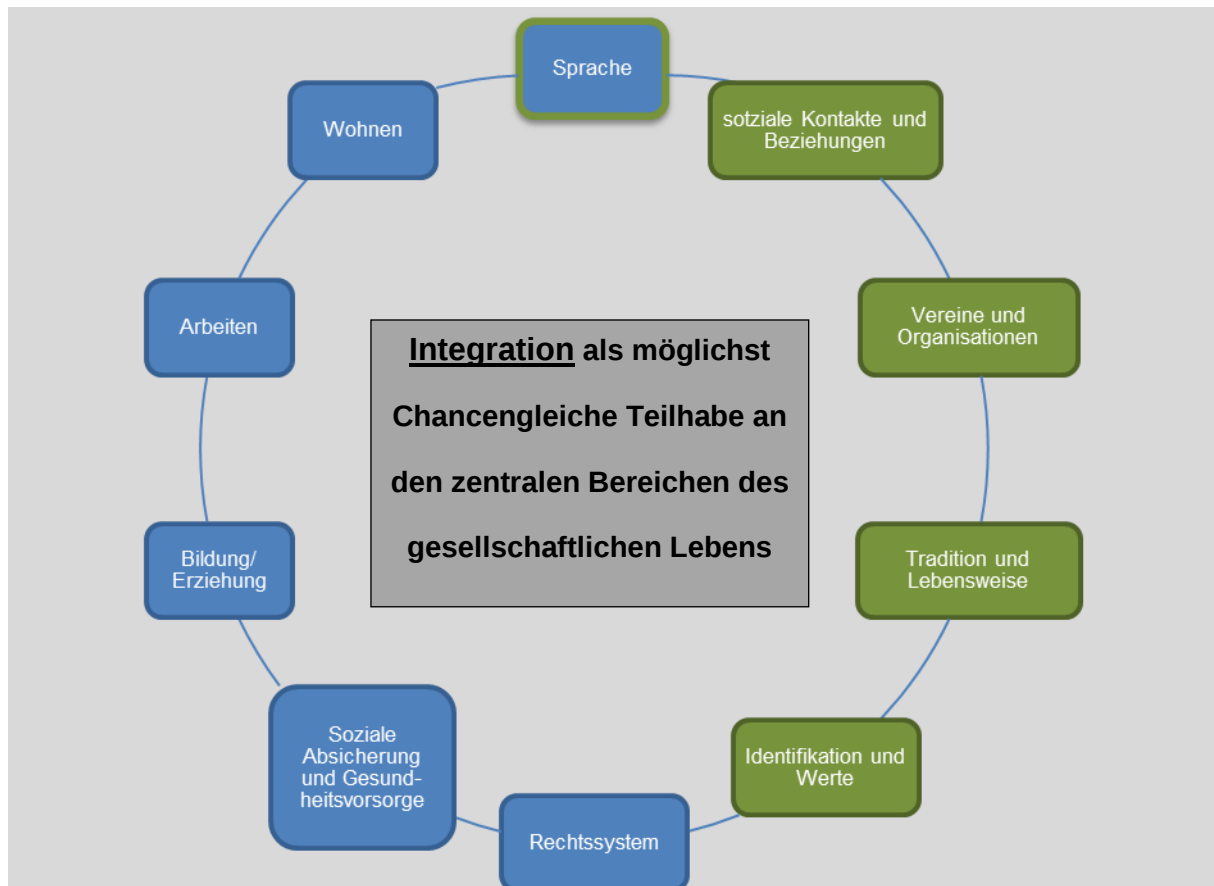
Neben strukturellen Aspekten wie Unterbringung oder Arbeitsmarktzugang ist ein maßgeblicher Faktor für Lebensqualität, Gesundheit und gesellschaftliche Teilhabe von Flüchtlingen in Deutschland der Kontakt und Austausch mit der einheimischen Bevölkerung.

Aktuelle Studien richten vermehrt den Fokus auf das subjektive Empfinden der Geflüchteten selbst. Aus diesen Untersuchungen lassen sich aufschlussreiche Erkenntnisse über Anforderungen und Wünsche an das soziokulturelle Umfeld ableiten. Die Kernaussage der Untersuchungen lautet: Geflüchteten wünschen sich in erster Linie mehr Kontakt zur deutschen Bevölkerung.

Um diesem Wunsch eine strukturelle und institutionelle Entsprechung geben zu können bedarf es eines Ansatzes, der Integration in die Gesellschaft als ganzheitlicher Prozess fasst. Hierfür gibt es kein Patentrezept oder ein Best-Practice-Beispiel aus anderen Kommunen in Deutschland, die als Schablone dienen könnten. Die solidarische Vernetzung aller Beteiligten vor Ort, im Sinne des Gemeinwohls und im Sinne der Neuzugewanderten, hängt von den Begebenheiten vor Ort und den handelnden Personen selbst ab.

Neuaufgabe des ,Integrationskonzeptes‘

Bereits im Jahr 2012 hat sich die Hansestadt Lübeck mit dem ,Integrationskonzept‘ unter breiter Beteiligung einen Rahmen gesetzt, wie ein gleichberechtigtes und friedliches Zusammenleben von Menschen mit und Ohne Migrationshintergrund aussehen kann. Mit der Weiterentwicklung und Überarbeitung des Integrationskonzeptes, wird es in den kommenden Jahren vor allem darum gehen die interkulturelle Öffnung der Verwaltung zu fördern und die partizipative Teilhabe von MigrantInnen in Gremien, Vertretungen, Beiräten, usw. zu fördern.



Quelle: eigene Darstellung nach SVR-Forschungsbericht [2017]

Fazit:

Von allen Handlungsfeldern ist das Handlungsfeld ‚Gesellschaftliche Integration‘ am wenigsten ausdifferenziert. Dies liegt vor allen daran, dass die integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen lediglich einen Teilabschnitt auf dem Weg hin zur Integration und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben beschreibt.

Vor allem in diesem Handlungsfeld liegen die Herausforderungen für die kommenden Jahre. Besonders in Hinblick auf ein modernes Zuwanderungsmanagement.

2.5 Frühkindliche Bildung, Schule, Berufsschule und Studium

Zugang ist strukturell klar geregelt

Die Prozesse im Bereich frühkindliche Bildung sind gut organisiert. Flüchtlingsfamilien mit Kleinkindern werden von verschiedenen Akteuren zur Kinderbetreuung informiert. Der tatsächliche Übergang in die Kinderbetreuung ist jedoch herausfordernd. Die frühe Trennung von Kindern unter drei Jahren wird oftmals kritisch bewertet. Hinzu kommt, dass der Besuch von geschlechtlich gemischten Sprachkursen innerhalb der Familien nicht immer akzeptiert wird.

„Mama lernt Deutsch“

Die Sprachlerngruppe ‚Mama lernt Deutsch‘ setzt genau an diesem Punkt an und bietet ein niedrigschwelliges Kursangebot, dass sich am Lebensalltag der Kursteilnehmerinnen richtet. Diese Deutschkurse richten sich an geflüchtete Schwangere, Frauen und Mütter, die in Lübeck gemeldet sind und bisher keinen Zugang zum Spracherwerb gefunden haben. Die Kurse finden mit Betreuung der Kinder im Alter von 0-3 Jahren statt.

Sprachniveau für Folgeangebote zu niedrig

Das System der sprachlichen Integration in den allgemeinbildenden Schulen über die DaZ-Zentren funktioniert. Besondere Hilfsangebote benötigen bislang nicht alphabetisierte Jugendliche. Herausforderungen bestehen darin, dass das Sprachniveau der Schulabgänger nicht immer dem notwendigen Anspruch für Anschlussangebote, wie z.B. eine Ausbildung, entspricht.

Berufsschulpflicht bei über 15 Jährigen

Die Umsetzung der Berufsschulpflicht bei Jugendlichen über 15 Jahre, die zuvor keine andere Schule in Lübeck besucht haben, stellt sich als herausfordernd dar. Mit der Ernennung des Koordinators für BiK-DaZ Klassen an der AV-SH wurde diesem Umstand Rechnung getragen, sodass die Prozesse standardisiert werden konnten und nun ein geregeltes Verfahren für den Zugang von neuzugewanderten Jugendlichen existiert.

Einrichtung einer Jugendberufsagentur

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind von einem erhöhten Risiko betroffen wenn sie sich in einem Übergang von einer zur nächsten Bildungsstufe befinden. Die Hansestadt Lübeck und das Schulamt der Hansestadt Lübeck gehen mit einer Vielzahl von Kooperationen auf diese Herausforderung ein und entwickeln diese ständig weiter. Auch die bereits vorhandenen Kooperationen zwischen den Berufs- und Gemeinschaftsschulen werden fortlaufend weiterentwickelt.

Mit der Einrichtung einer Jugendberufsagentur (JBA) erfährt diese Entwicklung eine weitere Fortsetzung. Mit der Zielsetzung, die rechtskreisübergreifende Zusammenarbeit der am Übergang von Schule in Ausbildung, Studium und Arbeit beteiligten Behörden zu verbessern, kann der Zugang zu Beratungs- und Unterstützungsangeboten vereinfacht werden.

Integration an Hochschulen

Das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Bildungschancen für Flüchtlinge auch im akademischen Bereich zu verbessern und die Integration an den Hochschulen zu fördern. Das Ministerium engagierte sich in dem Zusammenhang auf Bundesebene und hat frühzeitig – gemeinsam mit den Hochschulen – ein Maßnahmenpaket mit drei Bausteinen zur Förderung der Integration von Flüchtlingen an Hochschulen in Schleswig-Holstein entwickelt:

- **Zugangserleichterungen** (z.B. Erweiterung des Studienkollegs, auf das Studium vorbereitende Propädeutika (auch Masterpropädeutika), LINKplus oder „integration.oncampus.de“),
- **Informations-, Betreuungs-, und Unterstützungsangebote** (insbesondere durch die International Center und Studienberatungszentren der Hochschulen) und
- **Sprachförderung** (studienspezifische Sprachangebote, die auf ein Studium gezielt vorbereiten oder z.B. eingebettet in Propädeutika angeboten werden).

Die Landesregierung Schleswig-Holstein förderte das Maßnahmenpaket im Jahr 2016 zunächst mit ca. 1,5 Mio. Euro. Auch für die Jahre 2017 bis 2019 sind finanzielle Förderungen eingeplant worden. Die Hochschulen haben ein großes Interesse junger Menschen mit Fluchthintergrund am Bildungsangebot festgestellt. Die Nachfrage nach Beratungsleistungen und Vorbereitungskursen ist hoch. Viele Geflüchtete haben – nach umfassender Begleitung – bereits ein Studium aufnehmen können. Die Absolventenzahlen der studienvorbereitenden Angebote für Flüchtlinge befinden sich im stetigen Anstieg und führen gezielt zum Hochschulstudium.

Fazit:

Kindertagesbetreuung: Kulturelle Hintergründe erschweren Zugang zur frühkindlichen Bildung bei gleichzeitiger Verzögerung der sprachlichen Integration der Mütter. Das Programm ‚Mama lernt Deutsch‘ hatte einen vielversprechenden und erfolgreichen Start.

Schule:

Hochschulzugang: Viele individuelle Hürden für die Zielgruppe mit unklarer Bleibeperspektive (Bsp. Studienfinanzierung, Krankenversicherung, Fahrtkosten). Anerkennung ausländischer Studienabschlüsse sehr langwierig und kostspielig.

2.6 Sprache, Ausbildung, Arbeit

Keine zentrale Steuerung der Sprachkursangebote

Das Handlungsfeld „Sprache, Ausbildung und Arbeit“ umfasst im Vergleich zu anderen Handlungsfeldern sehr viele unterschiedliche Akteure, auf Bundes-, Länder- und auf kommunaler Ebene. Prioritär ist dabei der gezielte und schnellstmögliche Zugang zur Beratung und Vermittlung in sprachliche und berufliche Förderangebote.

Das Sprachkursangebot ist heterogen und nicht zentral gesteuert. So werden die Integrationskurse und die Sprachkurse DeuFöV (früher ESF) vom Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) angeboten. Vom Land werden zusätzlich die STAFF.SH Kurse und die Erstorientierungskurse (E-OK) angeboten. In Lübeck kommt die Besonderheit hinzu, dass mit dem Programm „Deutsch für alle“, das die VHS Lübeck mit Fördermitteln der Possehl-Stiftung anbietet, allein in den Jahren 2016-2017 ca. 15.000 zusätzliche Unterrichtseinheiten angeboten werden konnten.

Dementsprechend ist die Sprachförderung in Lübeck im landesweiten Vergleich sehr gut, Allerdings treten immer wieder mitunter gravierende strukturelle Probleme zu Tage. Das System befindet sich in einem permanenten Umbruch. Es finden Anpassungen und Evaluierungen statt die nicht immer aufeinander abgestimmt sind. Da es keine zentrale Instanz der Steuerung gibt, ist es für die Akteure und Institutionen vor Ort oftmals mit viel Aufwand verbunden, den Überblick zu bewahren. Es kommt hinzu, dass das Kursangebot die TeilnehmerInnen häufig nicht ausreichend dazu befähigt, die Prüfungen erfolgreich bestehen zu können.

Probleme ab B1-Niveau

Die Gründe hierfür sind vielfältig. Es ist eine Mischung aus der Größe der Kurse, der Zusammensetzung der Kursteilnehmer, der Vorbildung, der Lernbedingungen und letztendlich auch der Motivation jedes Einzelnen. Es herrscht ein bundesweiter Trend, dass beispielsweise die Erfolgsquote der B1-Prüfungen seit einigen Jahren rückläufig ist. Bezüglich der Sprachförderung wurden, neben dem Mangel an zielgruppenspezifischen Integrationskursplätzen (Alphabetisierung; getrennte Frauen- und Männerkurse) und der Kinderbetreuung während einer Kursteilnahme, verschiedene Themen diskutiert. Überwiegend zielen Integrationskurse auf das Sprachniveau B1 ab. Für die Arbeitsvermittlung wird in den meisten Fällen mindestens Sprachniveau B2 benötigt. Allerdings fehlt es hier an einem breiteren Angebot. Weiterführende Sprachkenntnisse können über die Berufssprachkurse erworben werden (BMAS).¹ Die Agentur für Arbeit ist dabei für die allgemeine Sprachförderung nicht zuständig, sodass sie Personen mit geringen Sprachkenntnissen nur schwer vermitteln kann.

Agentur für Arbeit stärker einbezogen

Das zentrale Thema hierbei ist, wie eine möglichst breite Vermittlung der erwerbsfähigen Personen im AsylbLG zur Agentur für Arbeit stattfinden kann, denn bisher wird das Angebot nur von einem sehr geringen Teil der Berechtigten genutzt. Teils liegt das am Prinzip der Freiwilligkeit, teils daran, dass das Angebot der Agentur für Arbeit für geduldete Personen und Personen, die sich im Asylverfahren befinden, bei den relevanten Akteuren stellenweise wenig bekannt ist.

Es wurde im Rahmen der Prozessdarstellung in den Workshops vereinbart, dass die Ausländerbehörde im Erstgespräch an die Migrationsberatungen – auf Wunsch mit direkter Terminvergabe – verweist und die Migrationsberatungen ihrerseits an die Agentur verweisen. Die Abstimmung zwischen Agentur und Migrationsberatungen, wer welche Personengruppe zu welchen

¹ Bundesfinanzierte berufsbezogene Deutschsprachförderung (Berufssprachkurse) nach § 45a AufenthG in Verbindung mit der Verordnung über die berufsbezogene Deutschsprachförderung (DeuFöV) bis Ende 2017 ESF-BAMF-Programm.

Themen berät, soll noch weiter vorangetrieben werden. Dieses Problem verliert allerdings zusehends an Relevanz, da in der Regel nur noch anerkannte Flüchtlinge in die ‚kommunale Verteilung‘ gehen.

Thema BAB: Lübeck handelt!

Im Handlungsfeld Arbeit trat ein weiteres Thema in den Vordergrund, dass bisher nicht bekannt war. Geflüchtete mit Anspruchsuldung, die eine Ausbildung antraten, haben aufgrund der Ausbildungsvergütung zeitweilig keine Leistungen nach AsylbLG erhalten. Gleichzeitig hatten sie, wenn sie die Voraussetzung eines rechtmäßigen ununterbrochenen zwölfmonatigen Aufenthaltes in Deutschland nicht erfüllten, keinen Zugang zur Berufsausbildungsbeihilfe (BAB). Die Ausbildungsvergütung reicht jedoch in vielen Fällen nicht zur Deckung des Lebensunterhaltes aus. Zahlreiche Ausbildungsverträge wurden in der Situation aufgegeben, was nicht im Sinne der Integration in den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt war. Zu Beginn der Prozessentwicklung wurde das als Herausforderung formuliert und an das Land weitergeleitet. Mittlerweile wurde ein diesbezüglicher Erlass veröffentlicht. Da dieser allerdings nicht die ganze Problematik auflöste, entschied sich die Hansestadt Lübeck, Soziale Sicherung, dass alle nach dem AsylbLG-Leistungsberechtigte trotz Ausbildung und möglichem BAB-Bezug aufstockend Leistungen nach dem AsylbLG auf Antrag ab dem 01.11.2017 erhalten sollen. Ganz im Sinne der Gleichbehandlung mit Auszubildenden, die Ansprüche nach dem SGB II haben und ebenfalls aufstockend ALG II-Leistungen erhalten.

Absolventenma- nagement

Unter dem Stichwort Absolventenmanagement beklagten Jobcenter, dass Personen im SGB II in nicht bedarfsorientierten Sprachkursen (beispielsweise Teilzeitkursen) untergebracht seien. Dies führe dazu, dass die Jobcenter die Personen über einen längeren Zeitraum nicht in Maßnahmen vermitteln könnten. Als sinnvoll erachtet wurde ein Informationsaustausch zwischen dem Jobcenter und den Trägern über Integrationskursteilnehmende und ihre Kenntnisse sowie Fähigkeiten, um direkt nach Kurs-Ende einen lückenlosen Anschluss zu einer passenden Maßnahme zu ermöglichen. Datenschutzrechtliche Fragen sowie eine Einwilligungserklärung wurden hierzu diskutiert.

Weiterhin ist ein Anstieg an Ausbildungsverträgen zur Gewährleistung einer Bleibeperspektive beobachtet worden (3 + 2 Regel). Die Regelung ist für die Arbeitgeber eine sehr wichtige Verbesserung, da die Erwartungssicherheit in Hinblick auf das Bleiberecht ein zentrales Kriterium ist, beim Aufsetzen eines Ausbildungsvertrages. Es ist allerdings zu beobachten, dass das Sprachniveau oftmals nicht den Anforderungen einer Ausbildung entspricht und in vielen Fällen nicht zu einem erfolgreichen Ausbildungsabschluss führt.

Flüchtlingsinteg- rationsmaßnah- men (FIM)

Die Flüchtlingsintegrationsmaßnahmen (FIM), deren Ziel es war, einen niederschweligen Einstieg in sinnstiftende Beschäftigung für TeilnehmerInnen im Asylverfahren [von dem Angebot ausgeschlossen waren Antragsteller aus sicheren Herkunftsländern (§ 29a AsylG), Geduldete (§ 1(1) Nr.4 AsylbLG i.V. § 60a AufenthG) und vollziehbar Ausreisepflichtige (§1(1)Nr.5 AsylbLG)] zu ermöglichen, um dabei erste Erkenntnisse über Fähigkeiten und Kenntnisse der Teilnehmenden zu gewinnen, werden wenig genutzt. Das ursprüngliche Ziel der Maßnahme ist durch sinkende Zugangszahlen und kürzere Verfahrensdauern nicht erreicht worden. Deshalb hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im April 2017 die entsprechende Richtlinie geändert und die bundesweit zur Verfügung stehenden Mittel gekürzt.

Arbeitsaufnahme

Im Hinblick auf die Arbeitsaufnahme wurde der Prozess der Erteilung einer Arbeitserlaubnis insofern ergänzt, als dass die Ausländerbehörde bei Erteilung einer Arbeits- oder Ausbildungserlaubnis die Leistungsbehörde informiert, damit diese ggf. die Leistungen anpasst oder einstellt. Dies ist auch im Interesse der Geflüchteten, da zu viel gezahlte Beiträge zurückgefordert werden müssen.

Fazit:

- **Sprachförderung:** Die Lerninhalte der Sprachkurse haben zum Teil nicht viel mit der Lebenswirklichkeit der Geflüchteten zu tun und sind oftmals zu umständlich formuliert.
 - Dem Jobcenter sollte ein weitreichenderer Zugriff auf die Datenbank InGe-Online (Integrationsgeschäftsdatei) eingeräumt werden.
 - Das BAMF ist in der Pflicht, das KursNet-Portal nutzerfreundlicher auszugestalten.
- **Arbeit:** Den eigenen Lebensunterhalt, und den der eigenen Familie, bestreiten zu können, ist einer der wichtigsten Bausteine für die Integration und Teilhabe in unserer Gesellschaft. Allerdings sind die Hürden durch multiple Problemlagen sehr hoch, gleichzeitig erfahren Geflüchtete und ZuwanderInnen immer noch strukturelle Ausgrenzung am Arbeitsplatz.
 - Anerkennungsverfahren bestehender Vorqualifikationen vereinfachen und beschleunigen. Trotz Kostenübernahme des Jobcenters ziehen sich die Verfahren oftmals sehr in die Länge.
 - Sensibilisierung der Zielgruppe für Nutzen einer Qualifizierung im Gegensatz zum gängigen Prinzip „work first“. Eine gezielte Imagekampagne könnte zusätzlich für das deutsche Ausbildungsmodell werben.
 - Einrichtung einer zentralen Informations- und Anlaufstelle zum Thema „Ausbildung“ (Bsp. Jugendberufsagentur),
 - Weiterentwicklung und Intensivierung eines Netzwerkes „Ausbildungspate“ durch die Kammern.
 - In Lübeck könnten noch mehr Betrieben die ‚Charta der Vielfalt‘ ratifizieren und sich durch Erfahrungsaustausch untereinander über hilfreiche Maßnahmen verständigen. Das bisher durch die Kammern bereits moderierte Forum sollte ausgebaut und intensiviert werden.

2.7 Aufenthaltsbeendigung

ABH Lübeck als Vorbild in SH

Im Handlungsfeld Aufenthaltsbeendigung ergibt sich für Lübeck die Situation, dass ausschließlich die Ausländerbehörde als kommunaler Akteur in Erscheinung tritt. Im Vergleich zu den anderen Handlungsfeldern liegt hier eine Besonderheit.

Zunächst gilt es allerdings festzuhalten, dass die Lübecker Ausländerbehörde in Schleswig-Holstein einen hervorragenden Ruf genießt. Bei vielen Gelegenheiten wurden die Bemühungen der KollegInnen, insbesondere während der Zeit des erhöhten Flüchtlingsaufkommens im Jahr 2015, vom Innenministerium lobend hervorgehoben. Die Prozesse sind gut strukturiert und haben sich eingespielt.

Die Rückkehrberatungsgespräche finden vor Ort durch MitarbeiterInnen der Ausländerbehörde statt. Die sozialpädagogische Begleitung und Erstberatung erfolgt durch die Migrationsberatungsstellen ergänzend, ebenfalls vor Ort.

Sollte keine Bereitschaft zur freiwilligen Ausreise bestehen, erfolgt ein Amtshilfegesuch für die Passersatzpapierbeschaffung und die Abschiebung beim Landesamt für Ausländerangelegenheiten. Die Betroffenen werden dann aus Lübeck abgeholt.

räumliche Hürden

Um die Rückkehrberatung zu verbessern, wäre es hilfreich zusätzliche Schulungen für die MitarbeiterInnen anzubieten. Die Personalressourcen werden noch in diesem Jahr aufgestockt. Es ist mit sehr großem Aufwand und Spezialwissen verbunden, bei den Anträgen zu den verschiedenen Staaten und den Förderprogrammen auf dem aktuellsten Stand zu bleiben. Die mobile Rückerberatung durch die Diakonie Schleswig-Holstein, in Kooperation mit dem Innenministerium, kommt der Hansestadt Lübeck bisher aufgrund zu geringer Kapazitäten nicht zu Gute.

Darüber hinaus entsprechen die räumlichen Begebenheiten in der Dr. Julius-Leber Straße nicht immer den Anforderungen (Doppelbüros, Barrierefreiheit, etc.).

Fazit:

Für dieses Handlungsfeld kann festgehalten werden, dass die Hansestadt Lübeck vorbildlich gehandelt hat. Die erprobten und gut eingespielten Prozesse können allerdings noch weiter verbessert werden.

- Die Schaffung einer **Zuwanderungsbehörde** wird befürwortet.
 - Mehrere Institutionen/Behörden/Träger könnten so unter einem Dach vereint werden, die ‚Wege‘ würden verkürzt und der Informationsfluss erleichtert.
 - Die veränderten räumlichen Begebenheiten würden ausreichend Möglichkeit bieten vertrauliche Gespräche zu führen und wären barrierefrei.
- Zusätzliche Schulung und/oder zusätzliches Personal in der Rückkehrberatung erleichtern die passgenaue Vermittlung von Förderprogrammen.

2.9 Aufnahme unbegleiteter Minderjähriger Ausländer (UmA)

Besonders vulnerable Zielgruppe

Unbegleitete minderjährige Ausländer stellen eine besonders vulnerable Gruppe innerhalb der Gesellschaft dar. Daher stellen Kommunen anstelle der Eltern oder Erziehungsberechtigten dem Kindeswohl entsprechend, die Unterbringung, Versorgung und Betreuung sicher.

Die Prozesse zur Aufnahme unbegleiteter minderjähriger Ausländer sind in Lübeck strukturiert und funktionieren in der Regel gut. Herausforderungen ergeben sich beim Verlassen der Jugendhilfe. Akteure sind das Jugendamt, freie Träger der Jugendhilfe, Vormünder und Amtsgerichte sowie die Zuwanderungs- und Ausländerbehörden.

Heikler Übergang in die Volljährigkeit

Im Allgemeinen enden die Angebote der Kinder- und Jugendhilfe mit der Volljährigkeit. In bestimmten Fällen können sie allerdings auch über die Volljährigkeit hinaus gewährt werden. Die so genannten Hilfen zur Erziehung für junge Volljährige sind in Paragraph 41 SGB VIII geregelt.

Mögliche Hilfeformen für ehemals unbegleitete Minderjährige sind die Erziehungsberatung (Paragraph 28 SGB VIII), die soziale Gruppenarbeit (Paragraph 29 SGB VIII), die Gewährung eines Erziehungsbeistands beziehungsweise Betreuungshelfers (Paragraph 30 SGB VIII), die Vollzeitpflege (Paragraph 33 SGB VIII), Heimerziehung beziehungsweise betreutes Wohnen (Paragraph 34 SGB VIII) sowie die intensive sozialpädagogische Einzelbetreuung (Paragraph 35 SGB VIII).

Da unbegleitete Minderjährige nicht nur den Übergang in die Volljährigkeit, sondern auch eine Flucht und Migrationserfahrung bewältigen müssen, können Hilfen nach Paragraph 41 SGB VIII besonders wichtig sein, um ihre Persönlichkeitsentwicklung hin zu einer eigenverantwortlichen Lebensführung zu gewährleisten. Ein abrupter Abbruch von Angeboten der Kinder- und Jugendhilfe mit Erreichen der Volljährigkeit kann die Integration junger Geflüchteter nachhaltig beeinträchtigen. Umso wichtiger ist es sicherzustellen, dass auch im Anschluss entsprechende Unterstützungsangebote zur Verfügung stehen.

18. Geburtstag als Scheideweg

Erschwerend kommt hinzu, dass mit Eintritt in die Volljährigkeit der gesetzliche Abschiebeschutz entfällt und darüber hinaus viele weitere asylrechtliche Entscheidungen anstehen. So ist beispielsweise die Visumserteilung für den Nachzug der Eltern grundsätzlich bis zum letzten Tag der Minderjährigkeit möglich. Der 18. Geburtstag ist daher im Rahmen des Familiennachzugs für viele der Tag, an dem feststeht, sollten sie es bislang nicht geschafft haben ihre Eltern nachzuholen, wird dies in naher Zukunft auch nicht geschehen. Immer wieder berichten so auch die Fachkräfte von plötzlichen Rückschritten junger Geflüchteter mit der Vollendung des 18. Lebensjahres, trotz vorangegangener guter Entwicklungen.

Die Aufenthaltsperspektiven von unbegleiteten minderjährigen Flüchtlingen hängen vorrangig davon ab, ob sie eine Aufenthaltserlaubnis oder eine Duldung haben. Zusätzlich wird die Bleibeperspektive von jungen Volljährigen, die als unbegleitete Minderjährige nach Deutschland gekommen sind, in hohem Maße von ihren Integrationserfolgen determiniert. Dies untermauert die Bedeutsamkeit von Hilfen für junge Volljährige. Spracherwerb und Erfolg in Schule, Ausbildung und Beruf, sowie eine enge und über die Volljährigkeit hinausgehende Betreuung unterstützen die Persönlichkeitsentwicklung und eigenständige Lebensführung junger Geflüchteter. Sie stellen das Fundament für eine nachhaltige Integration und eine dauerhafte Bleibeperspektive

dar – damit sind sie unerlässlich für eine gelungene Übergangsgestaltung.

**Zahlen gehen
stark zurück**

Das Übergangsmanagement in die Volljährigkeit konnte in Lübeck durch die Prozessdarstellung stärker systematisiert werden. Insbesondere das Vormundschaftsprojekt ‚Nicht Allein‘ der Humanistischen Union konnte somit schneller und effektiver eingebunden werden. Hinzu kommt ein deutlicher Rückgang der Fallzahlen im Bereich des Jugendamtes.

Fazit:

Durch die systematisierte Darstellung konnte insbesondere für die ehrenamtlichen Vormünder weitere Klarheit geschaffen werden. Es wird ferner darum gehen die bereits aktiven Akteure mit weiteren Akteuren, wie beispielsweise der entstehenden Jugendberufsagentur, zu verknüpfen.

4 Ausblick

Die Prozesse dienen dazu Abkürzungen zu finden, Lücken zu schließen, Parallelstrukturen zu vermeiden, und sorgen somit für schnellere und passgenaue Integrationsangebote für die Flüchtlinge unter Berücksichtigung ihres individuellen Förderbedarfes.

Mit der Darstellung der Integrationsprozesse konnten die ohnehin vorhandenen Strukturen transparent abgebildet, weiter verfestigt und teilweise optimiert werden.

Der Stabstelle Integration kommt hierbei die Aufgabe zu, die Implementierung zu überprüfen, die Soll-Prozesse allen Akteuren zur Verfügung zu stellen, Foren zur weiteren Ausgestaltung der Prozesse zu schaffen und ggf. neue Herausforderungen zu bearbeiten und kontinuierlich für die Aktualisierung der Prozesse und der Kontaktdaten zu sorgen.

Die Ergebnisse des nun vorliegenden Zwischenberichtes werden in die Überarbeitung des Lübecker Integrationskonzeptes einfließen, mit dem besonderen Fokus auf die interkulturelle Öffnung der Verwaltung.

Ansprechpartner

Anke Seeberger, M. A. (Leitung)

Fon/Fax: (0451) 122 – 64 40 / - 12 21

E-Mail: anke.seeberger@luebeck.de

Philipp Köhler, M. A.

Koordinator für integrationsorientierte Aufnahme von Flüchtlingen

Fon/Fax: (0451) 122 – 6401 / - 12 21

E-Mail: philipp.koehler@luebeck.de

Hansestadt Lübeck

Fachbereich 2: Wirtschaft und Soziales

Stabsstelle Integration – Koordinierung Flüchtlingsarbeit

Kronsfordter Allee 2 – 6

D- 23560 Lübeck

Social Media:

Folgen Sie uns auf



www.twitter.com/hlkoordinatoren

Gefördert durch:



Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration
des Landes Schleswig-Holstein

Stand: September 2018



► Nr. VO/2018/06096
öffentlich

Lübeck, 23.05.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Karin Gorziza (E-Mail: karin.gorziza@luebeck.de Telefon: 122 - 4400)

Entschuldungsfonds der Possehl-Stiftung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.06.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2018	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 30.000,-- Euro wird angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

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

Begründung:

☐
☒

Ja
Nein

Ist nicht erfolgt, da der Personenkreis von der
Maßnahme nicht unmittelbar betroffen ist.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐
☒

Nein
Ja

Begründung:

Im Jahr 2011 wurde durch Initiative der Possehl-Stiftung ein Entschuldungsfonds eingerichtet. Die Schuldnerberatung der Hansestadt Lübeck kann entsprechend des abgestimmten Konzeptes in eigenem Ermessen verfügen. Die Gelder dienen zur Entschuldung der Ratsuchenden. Seither wurden jährlich Aufstockungsanträge in Höhe von 30.000,-- Euro gestellt und von der Possehl-Stiftung bewilligt.

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 30.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 538.000,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 30.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
keine

Senator Sven Schindler



► Nr. VO/2018/06130
öffentlich

Lübeck, 06.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.530 - Gesundheitsamt

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

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

Beratungsfolge:

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

Beschlussvorschlag:

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

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

AWO Drogenberatungsstelle (s. Anlage 2)
Sucht-/Wohnungslosenberatung der Vorwerker Diakonie (s. Anlage 4)
1.102 – zustimmend
1.201 – zustimmend
2.500 – zustimmend
3.000 – zustimmend
4.513 – zustimmend

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

☐
☒

Ja

Nein

Die Interessen von Kindern sind nicht direkt betroffen.

Die Maßnahme ist:

☒	neu
☒	freiwillig
☐	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐	Nein
☒	Ja (s. Anlage 1 und Haushaltsbegleitbeschluss zum Punkt 10.12.17 (Nr. 6) mit VO Nr. 05571)

Begründung:

Die Bürgerschaft hat mit Beschluss aus der 33. Sitzung vom 30.11.2017 bzw. 12.12.2017 (Haushaltsbegleitbeschluss zum Punkt 10.12.17 (Nr. 6) mit VO Nr. 05571 beschlossen: „Es werden 2 Stellen (140.000,-- Euro) zur Betreuung und Befriedung der offenen Drogenszene und für die Drogenberatung und Streetworking geschaffen und mit einem Sperrvermerk versehen.

Dem Jugendhilfeausschuss, dem Ausschuss für Umwelt-, Sicherheit und Ordnung und dem Ausschuss für Soziales ist bis März 2018 ein Konzept vorzulegen. Anschließend Beschluss in der Bürgerschaft.

Die Federführung zur Konzepterstellung hat der Bereich 2.530 Gesundheitsamt unter Beteiligung der Sozialen Sicherung, der Jugendhilfe und des Ordnungsamtes.“

a) Ausgangslage

Es handelt sich um die Gewährung von Zuschüssen zur Finanzierung freier Träger für die Drogenberatung und Streetworking.

Zur Vorbereitung des Berichtes fanden diverse Gespräche auf Verwaltungsebene und auch mit den eventuell zu beteiligenden Organisationen AWO-Drogenberatungsstelle (Frau Mechnich) und Sucht-/Wohnungslosenberatung der Vorwerker Diakonie (Herr Ulrich) statt.

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

b) Konzept der AWO

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

Als sehr sinnvoll anzusehen ist das Ziel, sich dem Programm FITKIDS anzuschließen und die Drogenberatung im Migrationsbereich zu verstärken. Diese Tätigkeiten sind sinnvoll, erfordern aber nicht eine ganze zusätzliche Stelle.

Die Begründung der AWO kann nicht überzeugen. So sind zwar die Fälle in der Polizeistatistik gestiegen, in Diskussionen dazu mit der Polizei wurde aber auch darauf hingewiesen, dass deutlich mehr Kontrollen als früher gemacht wurden, wobei es sich in erster Linie um Kontrollen bezüglich Cannabis-Konsum handelt.

Auch die Angaben aus der BADO-Auswertung 2016 sind insofern nicht zielführend, als es wesentlich mehr Hilfsangebote insgesamt im Bereich der illegalen Substanzen gibt im Vergleich zum Alkoholbereich.

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

Im Bundesdrogen- und Suchtbericht wird die Anzahl der Todesopfer durch illegale Drogen im Jahre 2016 mit 1.333 angegeben.

c) Konzept der Vorwerker Diakonie

Die Vorwerker Diakonie beantragt insgesamt 2 Stellen, 1 Stelle davon wird mit 2-Zeitanteilen von SozialpädagogInnen besetzt.

Mit den beiden beantragten Stellen soll in der Nähe der schon vorhandenen Einrichtungen der Vorwerker Diakonie in der Innenstadt, die sich mit dem Thema Suchthilfe/ Obdachlosenhilfe befassen, eine zusätzliche niedrigschwellige Einrichtung („Die BAR“) geschaffen werden.

Durch den Streetworkanteil im Konzept sollen Personen aus dem Alkoholbereich bzw. auch aus dem Bereich der Mehrfachabhängigen, die oft durch sehr abweichendes Verhalten auffallen und die durch die vorhandenen Systeme nur schwer erreicht werden können, in die niedrigschwellige Einrichtung vermittelt werden, um sie dann anderen Hilfen zuzuführen (Arbeit, Wohnung, Tagesstrukturierung der Beschäftigung). Besonders hingewiesen wird dabei auf Menschen mit Migrationshintergrund. Vorgesehen ist dabei auch eine Kooperation mit dem Gesundheitsmobil.

Der vorgesehene Einsatz von Streetworkern ergänzt dabei das schon vorhandene System der Sozialen Hilfen der Vorwerker Diakonie sehr sinnvoll.

Aus dem Drogen-Suchtbericht der Drogenbeauftragten der Bundesregierung vom Juli 2017 geht hervor, dass bei einer 30 Tage Prävalenz 70,4% der 18 bis 64-jährigen Deutschen Alkohol trinken, ein riskanter Konsum wird bei 21,4% angegeben. Pro Jahr wird pro Kopf in Deutschland 12,14 Liter Alkohol konsumiert (weltweit 6,04 Liter), damit ist Deutschland ein Hochkonsumland. Bei Jugendlichen wird angegeben, dass sie bei den 12 bis 17 Jährigen zu 10% in der letzten Woche Alkohol getrunken haben, bei den 18 bis 25 Jährigen werden 33,6% angegeben.

Seit 2000 wird über eine Zunahme der Krankenhausfälle in Bezug auf vollständig auf Alkohol zurückzuführende Fälle berichtet. Besonders berichtet wird über das fetale Alkoholsyndrom, wobei pro Jahr in Deutschland 10.000 Babys mit alkoholbedingten Folgeschäden geboren werden. Die volkswirtschaftlichen Schäden des Alkoholkonsums in Deutschland werden je nach Berechnungsansatz auf 26 bis 40 Milliarden Euro jährlich geschätzt, der schädliche Alkoholkonsum verursacht für die gesetzliche Krankenversicherung pro Quartal und Fall Kosten in Höhe von 660,-- Euro bzw. 800,-- Euro. Die alkoholbedingte Mortalität in Deutschland wird meist mit ca. 70.000 bis 80.000 Toten pro Jahr beschrieben.

Fazit:

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

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

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

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

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

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

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

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Konzept der AWO-Drogenberatungsstelle

Anlage 3: Konzept der AWO-Drogenberatungsstelle (Flyer)

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

Senator Sven Schindler

Bereich: 2.500 - Soziale Sicherung

Anlage zur Vorlage vom 06.06.2018

Anlage 1

Produkt: 331001 - Förderung von Trägern der
Wohlfahrtspflege

VO-Nr.: VO/2018/06130

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

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

2018	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2018	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	331001 000.5318001	Soziale Sicherung - Zuschüsse für lfd. Zwecke soz. oder ähnlicher Einrichtungen	-140.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-140.000,00
	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	331001 000.7318001	Soziale Sicherung - Zuschüsse für lfd. Zwecke soz. oder ähnlicher Einrichtungen	-140.000,00
		Saldo Finanzplan	-140.000,00

Anlage 2

Schleswig-Holstein
gGmbH

Psychosoziale Dienste
- so Individuell wie der Mensch

Drogenberatung · Wakenitzmauer 176 · 23552 Lübeck

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

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

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

Ihr Zeichen / Ihr Schreiben vom

Unsere Zeichen

Durchwahl

Datum 06.02.2018

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

Sehr geehrter Herr Dr. Hamschmidt,

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

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

Mit freundlichen Grüßen

Karin Mechnich
Einrichtungsleiterin

Geschäftsführer
Michael Selck
Dr. Bernd Schubert
Sparkasse Südholstein
Volksbank Lübeck

AR Vorsitzender
Wolfgang Baasch

IBAN DE03 2305 1030 0000 1101 32
IBAN DE14 2309 0142 0016 0066 23

Handelsregister
Amtsgericht HRB 6309 KI
Gerichtsstand Kiel
BIC NOLADE21SH0
BIC GENODEF1HLU

Steuernummer
20 296 70 690
(Organträger)

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

Präampel:

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

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

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

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

Ebenfalls wird deutlich, dass bei den geflüchteten Personen bereits in 2016 Alkohol erst an 3. Stelle steht, dafür allerdings Heroin, Kokain und THC-Konsum deutlich steigen. Und auch die Statistiken für Menschen ohne Migrationshintergrund zeigen einen beinahe erreichten Gleichstand der Inanspruchnahme von Hilfsangeboten zwischen Konsum von Alkohol und Gesamtkonsum illegaler Substanzen (s. Auszug Bado-Auswertung 2016).

Wir schlagen daher unter der besonderen Berücksichtigung der Bedarfe von Politik, Polizei, Bewohnern und anderen Akteuren folgende Nutzung der beiden Vollzeitstellen vor:

Niedrigschwelliger Bereich:

Seit Jahren beobachten wir in der Arbeit mit unserer Klientel, dass besonders im niedrigschwelligen Bereich Menschen zunehmend mehr von zusätzlichen psychischen Erkrankungen betroffen sind. Dies erschwert den Umgang und die Arbeit mit ihnen in besonderem Maß (s. Auch Leistungsbeschreibungen AWO Streetwork und AWO Kontaktladen aus 2017).

Wir wissen ebenfalls, dass im Bereich rund um den Krähenteich mehr und schwerere Delik-

te zunehmen. Zudem beobachten alle Beteiligten, dass auch der Grad der Aggression, bedingt durch die hinzugekommenen neuen Gruppierungen dort, stetig zunimmt.

Weitere größere Brennpunkte finden sich rund um den ZOB, den Hauptbahnhof, sowie in den Sommermonaten am Holstentor (bedingt durch eine Gruppe junger Menschen, die sich dort aufhält und durch Menschen mit Migrationshintergrund mit Drogen versorgt wird).

Wir haben inzwischen auf der Straße, aber auch in unserem Kontaktladen, zunehmend mit Menschen zu tun, die einen Migrationshintergrund haben, aber, auch aufgrund der Sprachbarrieren, nur schwer erreichbar sind und extrem misstrauisch auf Ansprache reagieren.

Bereits seit Januar diesen Jahres reagieren wir hier mit einem Projekt, gemeinsam mit KommMit (Sprachmittler) und bieten einmal die Woche Beratung mit Muttersprache an. Hier steht das Schaffen von Vertrauen und die Aufklärung im Vordergrund.

Wir wollen eine Vollzeitstelle nutzen, um den niedrigschwelligen Bereich auszubauen.

Das bedeutet:

1. Erweiterung des bereits bestehenden Angebotes auf der Achse Innenstadt-Klingberg-Krähenteich. Dort sind wir derzeit Vormittags täglich und mit einem Nachmittag präsent. Es soll dort an den Vor- und Nachmittagen Ansprechpartner geben.
2. Erweiterung über die Altstadtinsel hinaus, zunächst vornehmlich zu ZOB/Hauptbahnhofgelände (bei Bedarf auch darüber hinaus). Es soll eine Achse ZOB/Hauptbahnhof-Holstentorplatz – Innenstadt neu entstehen.
3. Die Angebote für Menschen mit Migrationshintergrund sollen im Kontaktladen weiter, auch unter Hinzuziehen von Sprachmittlern, ausgebaut werden mit dem Ziel, die neuen Gruppierungen in der Hansestadt zu erreichen und auch dort Hilfe zu leisten. Der Kontaktladen als zentral in der Innenstadt angesiedelter Treff- und Aktionspunkt (für Beratungen, Telefonate, Spritzentausch usw.) soll zusätzlich mittels des Ausbaus personell unterstützt werden und somit sein Beratungsangebot deutlich besser wahrnehmen können.
4. Die Einrichtungsleiterin soll darüber hinaus die Aufgabe übernehmen, immer im Kontakt mit den zuständigen Akteuren, regelmäßig zu überprüfen, ob die o. g. Anlaufstellen gut versorgt bzw. ob neue Brennpunkte/ Verlagerungen der Szene und/oder des Substanzkonsums hinzukommen und eine entsprechende Versorgung mit Streetwork notwendig wird.
5. Sinnvollerweise sollte auch hier eine männliche und eine weibliche Kraft eingesetzt werden, um allen Bedarfen der Kontaktaufnahme und Beratung gerecht zu werden. Das bedeutet, es sollen zwei Teilzeitstellen entstehen.
6. Es wird weiterhin Kooperation gepflegt mit allen Akteuren, die sich rund um die drogenspezifischen Bedarfe befinden (Gesundheitsamt, Internationaler Bund, Zentrale Beratungsstelle, Aidshilfe, Polizei, Gesundheitsmobil u.a.). Vor allem rund um die Gruppierung am Holstentorplatz, wo es sich nach unserer Einschätzung um

eine Gruppe von ca. 30 bis 40 Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen handelt, die durch geflüchtete Personen mit Drogen in Kontakt kommen, soll in enger Kooperation mit dem Internationalen Bund darauf hingewirkt werden, junge Menschen vor einer möglichen Drogenkarriere zu schützen.

7. Streetwork fördert die Inklusion von Randgruppen (hier Drogenszene) in die Gesellschaft. Hierzu gehört neben dem Kontakt zu den Betroffenen auch der Kontakt zu den Anwohnern und Geschäftsleuten rund um die Brennpunkte. Ziel muss hier sein, ein friedliches von Akzeptanz geprägtes Miteinander zu schaffen bzw. zu fördern.

Drogenberatungsstelle:

In der Drogenberatungsstelle sind wir bereits jetzt knapp unter den Mindestanforderungen, die die Hansestadt Lübeck im Jahr 2015 zugrunde legte (Finanzierung von 2 VZ-Stellen für jede Suchtberatungsstelle). Im Gegenzug dazu steht, dass zunehmende Bedarfe deutlich werden in den Bereichen Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, sowie deren Angehörige, als auch im Bereich der Arbeit mit geflüchteten Menschen.

Beide Bereiche können bisher nur ansatzweise bearbeitet werden, da die personellen Ressourcen äußerst knapp bemessen sind.

Die Vollzeitstelle im Bereich der Beratung befasst sich daher genau mit diesen beiden Zielgruppen.

Zielgruppe geflüchtete Menschen und Menschen mit Migrationshintergrund

Grundsätzlich ist die Annahme, dass die geflüchteten Menschen aus Regionen kommen, in denen der Gebrauch von bei uns als illegal gekennzeichneten Substanzen normal ist, durch die bereits erfassten Kenntnisse nachgewiesen (s. BaDo- Auszug aus 2016). Geflüchtete Menschen kommen mit unterschiedlichen Status und sehr unterschiedlichen Deutschkenntnissen in unsere Einrichtung.

Zunehmend fragen auch Institutionen bei uns Unterstützung in der Arbeit mit Drogenkonsum nach. Der Kontakt zur Stabsstelle Integration ist ebenfalls im intensiven Aufbau begriffen und auch dort werden bereits jetzt die Bedarfe in der Arbeit mit Menschen mit illegalem Substanzkonsum deutlich gesehen.

Dies hat zur Folge, dass die Beratungen neu ausgelegt, teils mit Übersetzungen versehen werden müssen (derzeit noch kostenlos abrufbar über das Projekt „KommMit“ des Trägers Sprungtuch).

Auch muss durch stetige Information in den Unterkünften und bei anderen Akteuren der Migration (Sprachkursträger, Ausbildungsträger usw.) zunächst ein Bewusstsein geschaffen werden für die Tatsache, dass Drogenkonsum gesundheitsschädlich und bei uns als Krankheit anerkannt ist und somit auch bedingt eine Option auf Behandlung mit sich bringt. Andererseits muss aber auch deutlich erklärt werden, dass der Konsum und vor allem der Handel mit Substanzen außer Alkohol und Nikotin unter Strafe steht, was durchaus auch zu einer schlechteren Chance im Asylverfahren führen kann. Dieses Bewusstsein ist in der Gruppe der Geflüchteten eher nicht vorhanden.

Gemeinsam mit dem Schaffen geeigneter Lebensperspektiven durch die anderen Akteure der Integration von Migranten hoffen wir so, den steigenden Anfragen von, meist zusätzlich stark traumatisierten, Menschen gerecht werden zu können und auch die Überleitung aus dem niedrigschwelligen Bereich (Straßensozialarbeit und Kontaktladen) gut zu bewältigen (s. auch Konzept des LWL „Kultursensible Arbeit in der Suchthilfe“ www.lwl-ks.de).

Zielgruppe Kinder, Jugendliche und Junge Erwachsene

Der zweite Teil der Arbeit beschäftigt sich mit der **Zielgruppe Kinder, Jugendliche und Junge Erwachsene**. Ca. 50 000 Kinder haben einen drogenabhängigen Elternteil. Pro Jahr werden etwa 1700 Neugeborene durch Drogenkonsum in der Schwangerschaft dauerhaft geschädigt ((Zeitschrift „Trauma“, Jg. 12/2014). Und die Dunkelziffer dürfte hier aufgrund der Illegalität entschieden höher liegen!

Im Jahr 2017 haben wir einen deutlichen Anstieg von Anfragen aus den Lebenswelten Schule und Elternhaus erfahren. Es waren hier vorrangig die Angehörigen, die sich um ihre Kinder und Jugendlichen sorgten.

Zudem erreichen uns auch in diesem Segment immer wieder Kontaktanfragen (s. Holstentorplatz oder auch aus dem Bereich Arbeit mit jugendlichen Migranten und anderen Jugendhilfemaßnahmen). Wir wollen daher diese Zielgruppe deutlich stärker in den Fokus nehmen und versuchen, alternative Zugänge zu schaffen.

Dies kann beispielsweise über Kooperation in den Bereichen Jugendhilfe, Jugendzentren, Vereine u.a. sein. Zusätzlich haben AWO und Vorwerker Diakonie ein Projekt bei der DRV Nord beantragt zur Beratung von Menschen direkt in den 5 Jobcentern der Hansestadt Lübeck. Hier werden wir bei Genehmigung u.a. im Jobcenter Hans-Böckler-Straße tätig werden, wo Menschen der sogenannten **Zielgruppe U25** (und auch Migration) betreut werden.

Neben diesen Anstrengungen wollen wir uns dem Programm Fitkids anschließen und uns alle noch sensibler machen für Kinder aus suchtbelasteten Familien. Anschließend an unser Projekt prä- und postnatale Begleitung von schwangeren Frauen mit Heroinkonsum wurde uns inzwischen mehr und mehr zugetragen, dass sich die Problemlage hinsichtlich der genutzten Substanzen verschiebt. So sind es nun eher Eltern mit anderem Substanzkonsum, oft genug auch Mischkonsum, deren Kinder wir in den Fokus unserer Beratung nehmen wollen.

Ausgehend von der Tatsache, dass Kinder aus suchtbelasteten Familien häufig selbst zu abhängigen Konsumenten werden, wollen wir auch hier versuchen, frühzeitig geeignete Maßnahmen zu entwickeln, die vermeiden helfen, dass Kinder aus suchtbelasteten Familien später selbst zu Konsumenten werden bzw. unter anderen psychischen Störungen zu leiden haben. Diese Maßnahmen sollen fester Bestandteil unserer weiteren Arbeit werden (s. Anlage Programm Fitkids).

Nicht zuletzt geht es in diesem Segment auch wieder darum, neue Kooperationen zu entwickeln und sich intensiver zu vernetzen mit den eigenen Angeboten (Eingliederungsmaßnahmen, Beratung, Niedrigschwellige Hilfen u.a.), mit den Angeboten der AWO im Bereich der KITAS und Jugendhilfen und natürlich darüber

hinaus mit allen Akteuren, die unsere Arbeit an dieser Stelle ergänzen können, also mit anderen Trägern, mit Kommune und Behörden.

Fazit:

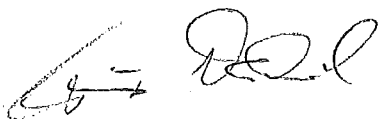
Sowohl Polizeibericht als auch Bado – Auswertungen decken sich mit unseren Beobachtungen, dass die Szene sich verändert, die Gruppierungen im Bereich des Stadtgebietes sehr unterschiedlich sind und der Hilfebedarf im Bereich der Nutzung von illegalen Substanzen und polytoxikomanem Substanzmissbrauch stetig ansteigt.

Dies führt zu der Feststellung, dass einerseits das Arbeitsfeld der niedrigschwelligen Hilfen, besonders im Bereich der Streetwork, deutlich ausgebaut werden muss. Andererseits eröffnen sich in der Beratungsstelle zunehmend Lücken in der Versorgung von Kindern, Jugendlichen und jungen erwachsenen Klienten und deren Angehörigen.

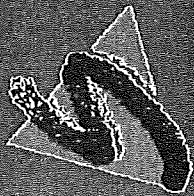
Daneben spielen die nun in diesem Setting ankommenden geflüchteten Menschen eine besondere Rolle, deren Beratungen häufig sehr zeitaufwändig sind. Hier sind auch die Zuständigkeiten eher unstrittig, spielt Alkohol in dieser Zielgruppe eine eher untergeordnete Rolle, wie die angeführten Statistiken ebenfalls zeigen. Weiterhin gilt es alternative Angebote zu entwickeln, die für Menschen, denen aufgrund ihres Status keine Therapie bzw. Substitutionsbehandlung zustehen. Sie müssen zumindest Kontrolle über ihr Tun und dessen Konsequenzen in Deutschland erhalten können.

Um diesen Problemfeldern gerecht zu werden und den steigenden Zahlen entgegenwirken zu können, beantragen wir, je eine Vollzeitstelle im Bereich der Beratung und eine im Bereich der niedrigschwelligen Hilfen (Streetwork) an die AWO Drogenhilfe Lübeck zu vergeben.

Lübeck, 06. Februar 2018



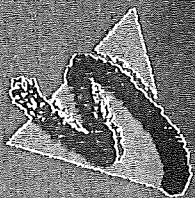
Karin Mechnich



Migrationshintergrund der namentlich erfassten Personen des Jahres 2016 nach Kliententyp

Ambulante Suchthilfestatik Schleswig-Holstein

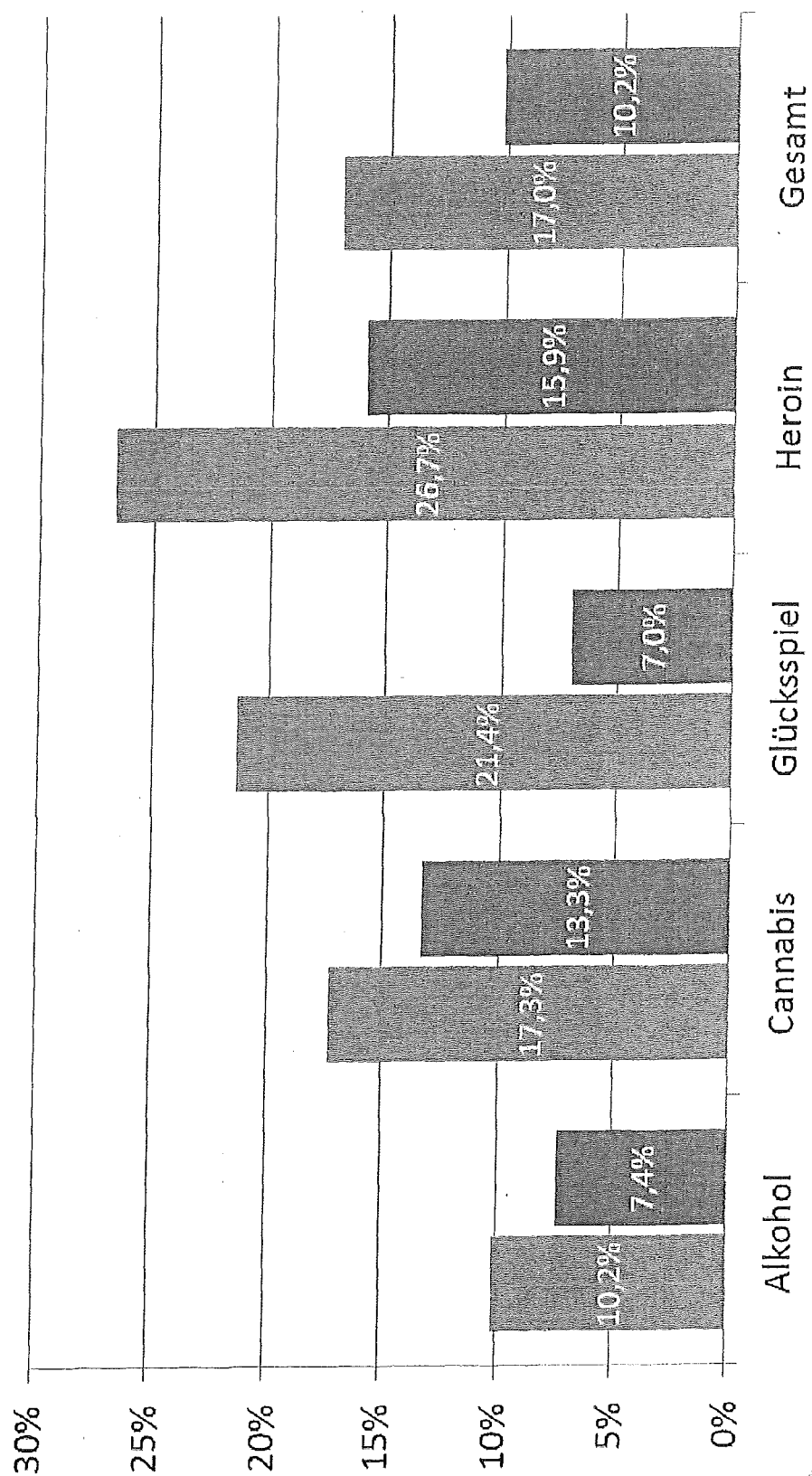
Klienten/innen	Angehöriger	
		%
Migrationshintergrund		
Klient mit Migrationshintergrund	15,1%	7,7%
Klient ohne Migrationshintergrund	84,9%	92,3%
Gesamt	100,0%	100,0%
Klienten mit Migrationshintergrund sind Personen die als Herkunftsland der Familie ein anderes Land als Deutschland angegeben haben und/oder selbst migriert sind und/oder als Kind von Migranten geboren wurden		

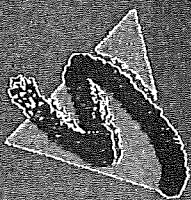


Migrationshintergrund nach Geschlecht & Hauptsubstanz namentlich erfasster Klienten/innen

Ambulante Suchthilfestatikistik Schleswig-Holstein

■ männlich ■ weiblich

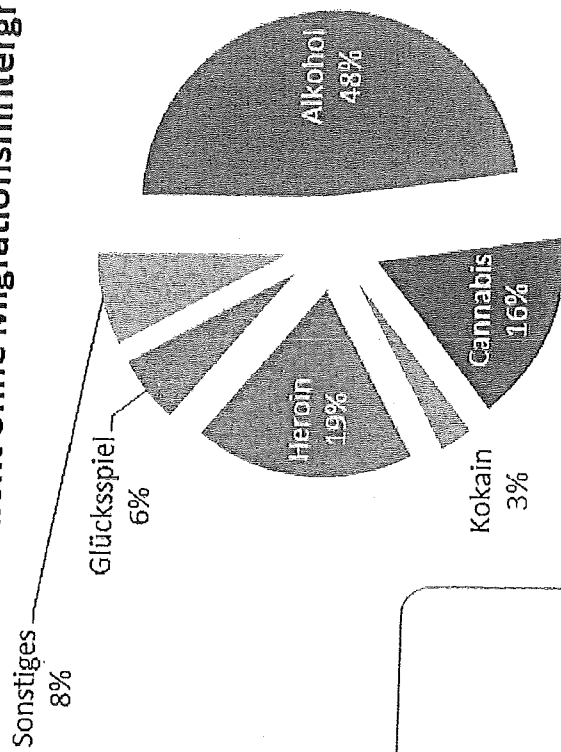




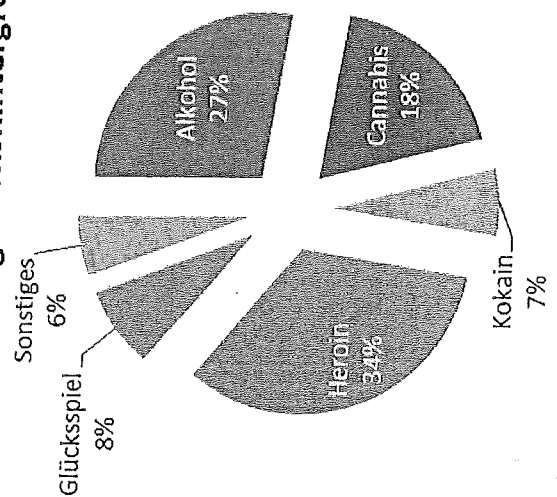
Migrationshintergrund nach Hauptsubstanz namentlich erfasster Klienten/innen (N=6.398)

Landeskriminalamt Schleswig-Holstein

Klient ohne Migrationshintergrund



Klient mit Migrationshintergrund





10 Termine – schon und gut ... und dann?

Werden wir wieder mit dem Thema alleine gelassen? Die Kinder verschwinden wieder in der Versenkung?

Die Kinder in der Blick zu nehmen bedeutet, dass sie immer wieder mit dem Thema im Beratungsstellenalltag auseinanderzusprechen und sich der Herausforderungen zusetzen. Nach den 10 Coaching-Terminen besteht die Möglichkeit sich weiterhin begleitet zu lassen.

Zu diesem Angebot zählen:

- weitere Einladung zu den halbjährlichen Netzwerktreffen (NRW Netzwerk Kinder süchtiger Mütter und Väter)
- 2x/Jahr Infobrief FITKIDS
- einen Ansprechpartner für Fragen zum Kinderthema
- 1 Coaching-Termin/Jahr
- Anschluss an das regionale FITKIDS-Netzwerk
- jährliche Qualitätsabfrage durch FITKIDS-Koordination
- Möglichkeit auf Handreichungen und Arbeitshilfen für FITKIDS zurückgreifen zu können
- regelmäßige Information über aktuelle Entwicklungen zum Kinderthema
- Verleihung eines „FITKIDS-Siegels“

Das Programm

Neue Wege und Chancen für die Beratungsarbeit r suchtbelasteten Eltern und ihren Kinder



Jedem Kind eine Chance!

Diese hochwertige Beratungsleistung im Wert von 12.000 € ist zur Zeit noch stiftungsfinanziert.

Kontakt:

Jörg Kons (Geschäftsführender Leiter)

Sandra Groß (Projektkoordinatorin FITKIDS)

Fluthgrafsstraße 21

46483 Wesel

Telefon: +49 281 4609166-0

E-Mail: info@fitkids.de

www.fitkids.de



INFORMATION UND HILFE
IN DROGENFRAGEN E.V.

„KEIN MENSCH KANN BESTIMMEN,
WOHIN ER GEBOREN WIRD,
ABER JEDES KIND MUSS EINE
CHANCE HABEN!“



Besuchen Sie uns auch auf Facebook:
www.facebook.com/fitkids.de

Moderne Drogen- beratungsstellen haben die Kinder mit im Blick!

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kinder Ihrer Klient/-innen bereiten Ihnen und Ihren Mitarbeiter/-innen immer wieder Sorgen und sind ein Thema, dem Sie sich eigentlich schon immer einmal grundsätzlich widmen wollten?

ABER... Sie befürchten für diese Arbeit nicht genug ausgerüstet zu sein? Die Schweigepflicht steht einer Parteilnahme für die Kinder im Wege? Und überhaupt... – Das hat mir gerade noch gefehlt!

Gerne möchten wir Ihnen die Lösung für dieses Thema anbieten:

FITKIDS – Ein starkes Programm

Das Projekt FITKIDS ist ein Organisationsentwicklungsprogramm für die praktische Arbeit von Drogenberatungsstellen. Es wird über „Inhouse-Schulungen“ vor dem Hintergrund der regionalen Ressourcen und Schwerpunktsetzung nachhaltig in den Beratungsstellenalltag implementiert.

Wir unterstützen Sie dabei, die Kinder mit in den Blick Ihrer Beratungsstelle zu nehmen, sie adäquat als Angehörige mit einem eigenständigen Hilfebedarf wahrzunehmen, ihnen Hilfen anzubieten bzw. zu vermitteln sowie die Mütter und Väter in ihrer Elternrolle zu unterstützen.

Was haben Sie davon?

- einen kontinuierlich begleiteten „Change-Management-Prozess“
- einen großen Imagegewinn für Ihre Beratungsstelle
- Zugriff auf einen in der Praxis erprobten Instrumentenpool
- handfeste Unterstützung bei der nachhaltigen Implementierung des familienorientierten Arbeitsansatzes in der Beratungsgestaltung („Kinder mit in den Blick nehmen“)
- Partizipation am FITKIDS-Netzwerk (regionale Standort-Treffen, Fachveranstaltungen und Fortbildungen)
- die Entwicklung einer systematischen Kindererfassung und Zugriffe auf reale Zahlen der Kinder
- Verbesserung der Kooperationsnetzwerke mit der Jugend- und Gesundheitshilfe
- die Entwicklung eines Öffentlichkeitskonzeptes zum Thema „Kinder aus suchtbelasteten Lebensgemeinschaften“
- Moderne Sucht- und Drogenberatungsstellen haben die Kinder mit im Blick!

Das Programm

Das FITKIDS-Programm besteht aus folgenden sechs Bausteinen, die sich für die Implementierung der Arbeit in Drogenberatungsstellen als maßgeblich erwiesen haben:

Basisbausteine

Basisbaustein 1:

Die Kinder in den Blick nehmen – interne Voraussetzungen

Basisbaustein 2:

Netze knüpfen – Kooperationen und Netzwerke

Praxisbausteine

Praxisbaustein 1:

Bevor es zu spät ist – praktische Arbeit mit den Kindern

Praxisbaustein 2:

Früh hilft früh – Schwangere und frühe Hilfen

Praxisbaustein 3:

Sprache finden – süchtige Eltern

Praxisbaustein 4:

Voneinander lernen – Multiplikatorenschulung

Bausteine – schön und gut ... was heißt das konkret?

- ein vorgeschaltetes Informationsgespräch mit Leitung
- Geschäftsführung / Träger
- regelmäßige Coaching-Termine als „Inhouse-Schulung“ (10 Treffen in 3 Jahren)
- die Entwicklung eines eigenen „Fahrplanes“ vor dem Hintergrund der regionalen Besonderheiten und Ressourcen
- entlastete Mitarbeiter/-innen durch klare interne und externe Handlungs- und Kooperationsvereinbarungen im Umgang mit Klienten/-innen und ihren Kindern
- Handlungssicherheit und Aufgabenteilung
- fachlichen Austausch und Begleitung durch erfahrene Kollegen/-innen
- Teilnahme an regionalen Standorte-Treffen und Fachveranstaltungen

Anlage 4

Lübeck, 8.2.2018

Konzeptskizze

„Die BAR“

Begegnung schaffen

Aktivität fördern & Beschäftigung ermöglichen

Raum geben

Ein Konzept zur Verknüpfung von Streetwork, Aufenthalt und Integration

Inhalt:

1. Ausgangssituation
2. Konzeptidee
3. Zielgruppe
4. Zielsetzungen
5. Umsetzung
6. Strukturbedingungen und Nachhaltigkeit
7. Ressourcen

8. Kooperationspartner

1. Ausgangssituation

In der Hansestadt Lübeck leben viele Menschen, die durch ihr Verhalten im sozialen Raum auffällig sind – sei es durch den Konsum von Drogen und/oder Alkohol wie auch durch sozial abweichendes Verhalten – und die bislang durch die vorhandenen sozialen Systeme nur schwer oder nicht erreicht werden können. Viele halten sich häufig in Gruppen in der Innenstadt, aber auch in angrenzenden/anderen Stadtteilen auf. Einige leben stärker zurückgezogen und werden über besonders prekäre soziale Notlagen oder polizeilich festgehaltene Verhaltensweisen bekannt. Zu der benannten Personengruppe zählen auch Menschen mit Migrationshintergrund aus unterschiedlichen Ethnien, die häufig keine Sozialleistungsansprüche haben.

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung vom Dezember 2017 diesem Umstand insofern Rechnung getragen, als sie Mittel für sozialarbeiterisch orientierte Hilfen für diese Personengruppe zur Verfügung stellen möchte.

2. Konzeptidee

Die Vorwerker Diakonie möchte über Streetwork auf diese Personen zugehen und einen Raum für die Betroffenen zur Verfügung stellen, der für die Menschen eine attraktive Alternative für den Aufenthalt auf der Straße bietet. Dort kann sich dieser Personenkreis aufhalten und begegnen, und es erfolgt eine Hinführung zu anderen Hilfen wie auch zu Arbeit und tagesstrukturierender Beschäftigung auf einem sehr einfachen Weg.

Dieser Raum (Die BAR) - idealerweise in einem Ladenraum in der Randlage der Innenstadt - muss noch geschaffen werden und stellt ein neues, ergänzendes Angebot dar. Um die Schwelle für das Aufsuchen dieses Raums gering zu halten, soll dort der Konsum von legalen Suchtmitteln in begrenztem Umfang erlaubt sein.

Direkt angebunden an diese Begegnungsstätte sind Arbeits- und Beschäftigungsmöglichkeiten, die in enger Verzahnung sowohl der Angebote der Vorwerker Diakonie wie auch der Institutionen der Arbeitsvermittlung (v. a. Jobcenter) und –qualifizierung (z. B. BQL) umgesetzt werden. Ergänzend zu den tagesstrukturierenden Angeboten gilt es, bestehende Strukturen im sozialen Raum zu nutzen und einzubinden (Sportvereine, Volkshochschule, Gemeinden, Haus der Kulturen usw.).

Neben den Beschäftigungsangeboten liegt der Schwerpunkt in der Verbesserung der gesundheitlichen Situation der Betroffenen, das betrifft mögliche Folgeerkrankungen der Sucht, psychische Belastungen und Maßnahmen zur Prophylaxe. Eine Kooperation mit dem Gesundheitsmobil ist anzustreben.

Es soll somit eine inhaltliche Ergänzung der bislang vorgehaltenen Systeme von Streetwork, Beratung, Rehabilitation und Arbeitsförderung vorgehalten werden, die den spezifischen Bedarfen und Möglichkeiten der Zielgruppe gerecht zu werden vermag.

3. Zielgruppen:

1. Menschen mit einer (anzunehmenden) Suchtmittelproblematik, die ...

- über ihr Verhalten bzw. ihrem ungeschützten Aufenthalt im öffentlichen Raum („Szene-Treffpunkte“ in der Innenstadt, am ZOB, am Kaufhof),
- über sozial abweichendes Verhalten und/oder
- über besonders prekäre Lebenssituationen

auffallen bzw. bekannt werden und die über die bereits bestehenden sozialen Sicherungssysteme und Hilfeformen nicht oder nur unzureichend erreichbar sind.

2. Gewerbetreibende und Nachbarschaft der Szene-Treffpunkte, die sich durch Lärm, Geruch, Unrat der Suchtkranken/Wohnungslosen beeinträchtigt fühlen.

4. Zielsetzungen

Die wesentlichen Zielsetzungen lassen sich folgendermaßen darstellen:

- Etablierung eines sozial akzeptierten Raums, in dem sich die betroffenen Menschen ohne Furcht vor Repressionen begegnen können und in dem sie auf professionelle Fachkräfte mit den Schwerpunkten der Suchthilfe und Hilfen in besonderen sozialen Notlagen treffen,
- Förderung der Inanspruchnahme suchtspezifischer Hilfen,
- Förderung der Verbesserung der gesundheitlichen Situation,
- Förderung der Inanspruchnahme von Hilfen zur sozialen Absicherung,
- Abklärung des Hilfeanspruchs von Menschen aus dem europäischen Ausland,
- Förderung der Teilhabe über die Einbindung in Beschäftigungs- und Arbeitsmaßnahmen,
- Förderung des Erwerbs bzw. der Sicherung angemessenen Wohnraums bzw. einer Notunterkunft,
- Verminderung möglicher Beeinträchtigung von Gewerbetreibenden und Passanten über vermittelnde Gespräche und Entwicklung von (freiwilligen) Aufenthaltsalternativen für betroffene Suchtkranke/Wohnungslose und
- Förderung gegenseitigen Verständnisses durch Information und Vermittlung.

5. Umsetzung

Die Vorwerker Diakonie geht über Streetwork-Aktivitäten aktiv auf den benannten Personenkreis zu und motiviert die Betroffenen, die neu geschaffenen Räumlichkeiten (Die BAR) aufzusuchen und als Ort von Begegnung und Inanspruchnahme weiterer Möglichkeiten zu nutzen.

Die Vorwerker Diakonie hält in der Lübecker Innenstadt Räumlichkeiten vor, die der Begegnung der o. g. Zielgruppe untereinander wie auch mit professionellen Kräften ermöglicht.

Der Konsum von legalen Suchtmitteln vor Ort ist – bei Einhaltung der in einer Hausordnung festgehaltenen Regeln – möglich.

Pädagogische Fachkräfte, Hilfskräfte und Ehrenamtliche stehen als Ansprechpartner zur Verfügung.

Direkt angebunden an den Raum der Begegnung sind Möglichkeiten für niedrigschwellige Beschäftigungen, die soziale Einbindung und Teilhabe der betroffenen Menschen ermöglichen. Hierfür werden mit den Institutionen der Arbeitsvermittlung und –qualifizierung Kooperationsvereinbarungen erstellt.

Durch die Fachkräfte der verschiedenen Beratungsstellen der Suchthilfe und Hilfen in besonderen sozialen Notlagen werden regelmäßige Sprechzeiten vorgehalten, um eine Überleitung in das vorhandene System zu erleichtern.

Fachkräfte aus den Arbeitsangeboten wie auch aus der Wohnraumhilfe stellen weiterführende Möglichkeiten der Unterstützung vor und befördern deren Inanspruchnahme durch gezielte Vermittlung.

6. Strukturbedingungen und Nachhaltigkeit

Der Geschäftsbereich ‚Soziale Hilfen‘ bietet die ideale Plattform zur Umsetzung der Konzeptidee, da hier bereits Erfahrungen und Hilfesysteme vorliegen, die in vielfältiger Weise ‚Die BAR‘ ergänzen und unterstützen können. Diese sind im Einzelnen:

- Suchtberatungsstelle / Suchtkrankenhilfe
- Beratungsstelle für Männer (ZBS)
- Beratungsstelle für Frauen
- Beratungsstelle für Jungerwachsene
- Verschiedene Arbeits- und Beschäftigungsangebote (z. B. Werkstatt des Wichernhauses, Bündnis für Sauberkeit)
- Wohnraumhilfe (einschl. Prävention) und Notunterkünfte für Frauen, Männer und junge Erwachsene

Insofern lassen sich hier nicht nur inhaltliche und ökonomische Gewinne durch Synergien erzielen. Durch die Überführung in vorhandene Systeme der Suchtkrankenhilfe, der sozialen Sicherung und der Arbeit und Beschäftigung ist davon auszugehen, dass die angebotene Unterstützung nachhaltigen Charakter hat und die Teilhabe der Zielgruppe deutlich zu befördern vermag.

7. Ressourcen

a) Personal:

Wir halten einen Mix aus unterschiedlichen Professionen für eine erfolgsversprechende Umsetzung für richtig und notwendig. Alle pädagogischen Fachkräfte sind auch im Bereich Streetwork einsetzbar. Es sollen eingesetzt werden:

0,6 VK Sozialpädagoge/in Suchthilfe

0,4 VK Sozialpädagoge/in (Summenwert; Beteiligung der unterschiedlichen Beratungsstellen)

0,7 VK Erzieher/in

0,3 VK Hauswirtschaft

Ehrenamtliche/Hilfskräfte

b) Sachmittel:

Räume in der Innenstadt mit Platz für Begegnung, Küche/Bar, Werk- bzw. Beschäftigungsraum, idealerweise Garten, Sanitärbereich. Ausstattung der Räume (Tisch, Stühle, Geschirr, ...); Gerätschaften für Beschäftigung.

8. Kooperationspartner

Die wichtigsten Kooperationspartner sind:

- Einrichtungen der Suchtkrankenhilfe (v. a. die Suchtberatungsstellen),
- Institutionen der Arbeitsvermittlung und –qualifizierung,
- Einrichtungen der Jugendhilfe und anderer angrenzender sozialen Einrichtungen (z. B. Migrationsberatung, Gesundheitsmobil des Diakonischen Werk),
- Zuständige Behörden aus den Bereichen Soziales, Inneres, Jugend,
- bestehende niedrigschwellige Einrichtungen zur Vermeidung von Doppelstrukturen und
- Drittmittelgeber.

Friedemann Ulrich, Heike Raddatz-Kossak



► Nr. VO/2018/06190
öffentlich

Lübeck, 27.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Caren Heuer (E-Mail: caren.heuer@luebeck.de Telefon: 7517)

Annahme einer Spende der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung für den Umbau des Buddenbrookhauses zugunsten der Kulturstiftung Hansestadt Lübeck.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Spende der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung in Höhe von 300.000,00 EUR für den Umbau des Buddenbrookhauses wird angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Haushalt und Steuerung

Ergebnis: Zustimmung erteilt

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

☐ Ja
☒ Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist:

☐ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein
☒ Ja

Begründung:

Das Literaturmuseum Buddenbrookhaus soll um sein Nachbargrundstück Mengstraße 6 baulich erweitert werden und eine völlig neue Ausstellung erhalten. Das Land Schleswig-Holstein hat den Umbau des Buddenbrookhauses als „herausragendes Projekt kulturtouristischer“ Bedeutung anerkannt und eine Förderung aus der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) mit 70% der Baukosten in Aussicht gestellt. Ein entsprechender Letter of Intent liegt der Kulturstiftung vor. Um die De-

ckungslücke zu schließen, müssen weitere Fördermittel akquiriert werden. Die zugesagte Spende der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung in Höhe von 300.000,00 Euro trägt wesentlich dazu bei, die Gesamtfinanzierung der Maßnahme darstellen zu können.

Mit der Spende über 3.00.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 626.000,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 3.00.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:

keine

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Weiher', written in a cursive style.

Senatorin Kathrin Weiher



► Nr. VO/2018/06204
öffentlich

Lübeck, 05.07.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Bianca Hoppe (E-Mail: bianca.hoppe@luebeck.de Telefon: 122-7596)

Annahme einer Zuwendung (125.000,00 EUR) der Possehl-Stiftung zugunsten der 60. Nordischen Filmtage Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die von der Possehl-Stiftung zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 125.000,00 EUR werden angenommen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

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

Begründung:

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

Finanzielle Auswirkungen: ☐ Nein
☒ Ja

Begründung:

Die Nordischen Filmtage werben regelmäßig Deckungsmittel für ihre Aufwendungen zu einem Anteil von 27 % aktiv durch Spenden und dergleichen selbst ein, um die jährliche Finanzierung zu sichern. Dazu gehört nicht nur das Einwerben von konkreten Sachmitteln und zweck- und projektgebundenen Geldmitteln, sondern auch die Sicherung der Basisfinanzierung. Die Spende der Possehl-Stiftung ist die Sicherung dieser Basis.

Für die Durchführung der 60. Nordischen Filmtage ist von Seiten der Possehl-Stiftung ein Betrag in Höhe von 125.000,00 EUR bewilligt worden. Dieser Betrag ist eine essentielle Größe im Haushalt des Festivals und ist existentiell für das gewohnt hochwertige Angebot des Festivals an die Lübecker Bürger.

Konsumtive Folgeaufwendungen sind mit der Spendenannahme nicht verbunden.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

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

Mit der Spende über 125.000,00 EUR erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 870.725,00 EUR. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 125.000,00 EUR zuständig.

Anlagen:

Spendenzusage der Possehl-Stiftung

Senatorin Kathrin Weiher

POSSEHL Stiftung

Nordische Filmtage Lübeck
Herrn Florian Vollmers
Schildstraße 12
23539 Lübeck

Lübeck, den 4. Juni 2018 /ms-Hi
(Bei Korrespondenz bitte angeben): C-180151

60. Nordische Filmtage Lübeck 2018

Sehr geehrter Herr Vollmers,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 01.06.2018 beschlossen hat, für Ihr oben genanntes Vorhaben einen Betrag in Höhe von

€ 125.000,00

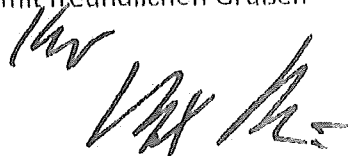
zur Verfügung zu stellen.

Wir bitten Sie, darzulegen, wann der Betrag benötigt wird und diesen dann schriftlich mit Angabe Ihrer Kontodaten unter Angabe von IBAN und BIC und unserer Antrags-Nummer bei uns abzurufen (Eine Vorlage zum Mittelabruf liegt diesem Schreiben bei). Nach Eingang senden Sie uns bitte eine Spendenbescheinigung zu.

Nach Abschluss des Projektes bitten wir um Vorlage eines Verwendungsnachweises (bitte über das Gesamtprojekt, nicht nur über den von uns bewilligten Betrag), aus dem ersichtlich ist, dass das Vorhaben in der uns bei Antragstellung mitgeteilten Form durchgeführt wurde. Etwaige Änderungen bitten wir vor Mittelabruf mitzuteilen. Diese bedürfen ggfs. der Zustimmung des Stiftungsvorstandes.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten alles Gute und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Max Schön
Vorsitzender

POSSEHL-STIFTUNG Beckergrube 38-52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148-200, Telefax +49(0)451 148-302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de



► Nr. VO/2018/06050
öffentlich

Lübeck, 01.06.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Birte Lipinski (E-Mail: birte.lipinski@luebeck.de Telefon: 122-4237)

Annahme einer Geldspende (6.000€) der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung zugunsten des Buddenbrookhauses

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.09.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt die Annahme der Geldspende in Höhe von 6.000,00 Euro der Friedrich Bluhme und Else Jebesen-Stiftung zugunsten des Buddenbrookhauses.

Verfahren:

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

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

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

Finanzielle Auswirkungen: ☐ Nein
☒ Ja - Einnahmen entsprechen angegebener
Spendenhöhe

Begründung:

Die Spende ermöglicht die Jubiläumsausstellung des Buddenbrookhauses „Herzensheimat. Das Lübeck von Heinrich und Thomas Mann“.

Die Ausstellung ist Teil des Geburtstagsprogramms 875 Jahre Lübeck und des 25. Jubiläums des Buddenbrookhauses als Museum. Sie klärt die Frage, wie Lübeck für die Brüder Mann gleichzeitig beengender „Weltwinkel“ und lebenslanger Sehnsuchtsort, eben „Herzensheimat“ sein konnte – und dabei so prägend war, dass die Stadt gleich mehrfach zu Literatur wurde. Teile der Ausstellung werden zudem als Interimsausstellung des Buddenbrookhauses während der Umbauphase weiterverwendet.

Mit der Spende über 6.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Friedrich-Bluhme-und-Else-Jebesen-Stiftung im Jahr 2018 einen Gesamtwert von 301.000,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist der Hauptausschuss nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 6.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:

Senatorin Kathrin Weiher



► Nr. VO/2018/06217
öffentlich

Lübeck, 12.07.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
1.110 - Personal- und Organisationsservice

Bearbeitung: Tanja Trepping (E-Mail: tanja.trepping@luebeck.de Telefon: 122-1111)

Bestellung einer Rechnungsprüferin

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Frau **Tina Wendt** wird zur Rechnungsprüferin gem. § 115 Abs.2 GO bestellt.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

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

Begründung:

Die Maßnahme ist: ☐ neu
☐ freiwillig
☒ vorgeschrieben durch: § 115 Abs.2 GO

Finanzielle Auswirkungen: ☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Begründung:

Frau **Tina Wendt** hat sich auf die intern ausgeschriebene Stelle eines Rechnungsprüfers/ einer Rechnungsprüferin beworben und zum 01.08.2018 den Zuschlag erhalten. Für ihre Tätigkeit ist die Bestellung zur Rechnungsprüferin erforderlich. Ausschlussgründe nach § 115 Abs. 3 GO sind nicht gegeben. Frau Wendt ist daher zur Rechnungsprüferin zu bestellen.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau



► **Nr. VO/2018/06245**
öffentlich

Lübeck, 03.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Renate Heidig (E-Mail: renate.heidig@luebeck.de Telefon: 122-5701)

Jugendhilfeplanung - Kindertagesbetreuung (Bedarfsplan i. S. v. § 7 KiTaG) **zwei Maßnahmenplanungen zum Kindergartenjahr 2019/20**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.09.2018	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die in der Begründung dargestellten Maßnahmen werden in den Bedarfsplan i. S. v. § 7 KiTaG aufgenommen.
2. Der gesamtstädtische Mehrbedarf im Haushaltsjahr 2019 für die Umsetzung der Maßnahmen beträgt 74.097,67 Euro

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Bereich 1.201 – Haushalt und Steuerung/
 zustimmend

Bereich 1.160 – Frauenbüro/
 Kenntnisnahme

Bereich 2.280 – Wirtschaft und
 Liegenschaften/
 zustimmend

Bereich 2.500 – Soziale Sicherung/
 zustimmend

Bereich 5.610 – Stadtplanung und
 Bauordnung/
 zustimmend

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

☒	Ja
☐	Nein

Begründung:

eine Beteiligung von Kindern i. S. v. § 47 f
GO erfolgt im Rahmen der pädagogischen
Arbeit in den betroffenen Einrichtungen.

Die Maßnahme ist:

☐	neu
☐	freiwillig
☒	vorgeschrieben durch: § 7 KiTaG

Finanzielle Auswirkungen:

☐	Nein
☒	Ja (Anlage 1)

Begründung:

s. Anlage

Anlagen:

Anlage 1 Begründung

Anlage 2 Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Kathrin Weiher

Begründung

Die bedarfsgerechte Jugendhilfeplanung für die Kindertagesbetreuung ist ein fortlaufender Prozess, die Berichterstattung zur Kitabedarfsplanung mit der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt jährlich im ersten Quartal durch eine Vorlage für die Gremien.

Um Investitionsfördermittel von Bund und Land in Anspruch nehmen zu können, soll mit dieser Vorlage für zwei Maßnahmen frühzeitig Planungssicherheit für ein Ausbauprojekt geschaffen werden.

Kita Bildungshaus 1-10 Lauerholz / Sprungtuch e.V.

Der Kitaträger Sprungtuch e. V. hat einen Verlagerungsbedarf für ein bestehendes Kitaangebot angemeldet. Der Träger hat die zweigruppige Kita in der Schule Lauerholz 2016 von einer Elterninitiative übernommen. Die Kita ist seit der Gründung direkt in der Schule verteilt auf verschiedene Räume im Gebäude untergebracht. Die Räume entsprechen nicht mehr dem aktuellen Standard. Es fehlt Platz in den Gruppenräumen, es sind keine Nebenräume vorhanden, Mitarbeiterinnen- und Leitungszimmer sind behelfsmäßig untergebracht.

Sprungtuch e. V. ist auch mit dem Ganztagskonzept an der Schule beauftragt. Die Schule arbeitet seit Jahren nach einem ganzheitlichen und inklusiven Bildungs- und Betreuungskonzept und entwickelt sich gemeinsam mit dem Träger weiter zu einem Bildungshaus von 1-10.

Die Nachfrage nach Kitaplätzen und die Nachfrage nach der Ganztagsbetreuung in der Schule steigen insgesamt an. Die Kita soll in Abstimmung mit der Jugendhilfeplanung zu einer viergruppigen Einrichtung ausgebaut werden. An der Schule werden Räume für den Ganztagsbereich benötigt.

In Abstimmung mit den Bereichen Stadtplanung, Liegenschaften, Naturschutz, der Schulleitung, dem Bereich Schule und Sport, dem Träger mit Architektin und der Kitaplanung wurde einvernehmlich ein Baukonzept für eine Kita auf dem Schulgrundstück entwickelt.

In Abstimmung mit dem Bereich Soziale Sicherung möchte der Träger die Kita zu einem inklusiven Betreuungsangebot weiterentwickeln. Es wird neben einer neuen Krippengruppe für Kinder unter drei Jahren eine zusätzliche Integrationsgruppe entstehen. Damit wird für Kinder unter drei Jahren bis in die Grundschulzeit ergänzt um die Ganztagsbetreuung in der Schule ein durchgehendes, inklusives Angebot bereitstehen.

Versorgungsquoten:	Kinder unter 3 Jahren	Kinder von 3 Jahren bis Schulbeginn
St. Gertrud – Karlshof	32%	77%
Lübeck insgesamt	40%	85%

Mit dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften wurde die Übertragung eines noch zu vermessenden Grundstücksteils des Schulgrundstückes Lauerholz per Erbbaurecht im nordwestlichen Teil des Schulgrundstücks vorabgestimmt. Die Kita kann über einen Stichweg den direkten Zugang zum Torneiweg erhalten, sodass auch Taxen für behinderte Kinder nah an das Kitagebäude heranfahren können. SchülerInnen kann der Zugang zum Schulgebäude vom Torneiweg aus ermöglicht werden. Die erforderlichen vertraglichen Regelungen sind noch mit dem Träger zu vereinbaren.

Der Kitaträger hat bereits eine Bauvoranfrage eingereicht.

Kita Babygruppe / Kinderwege gGmbH

Der Träger Kinderwege hat die dreigruppige Kita Babygruppe von der Elterninitiative Babygruppe Lübeck e.V. übernommen. Am bisherigen Standort An der Stadtfreiheit in St. Lorenz Nord ist die Einrichtung räumlich eingeschränkt, so dass vom Landesjugendamt die Gruppengröße für die Krippengruppen auf 8 Plätze statt 10 Plätze begrenzt wurde. Der bisherige Standort bietet keine wirtschaftlich vertretbaren Entwicklungsmöglichkeiten. Der Träger hat in Abstimmung mit der Jugendhilfeplanung nach neuen Räumlichkeiten gesucht. Die Einrichtung wird regelmäßig von Familien aus einem großen Einzugsgebiet genutzt. Die

Verlagerung an die neue Adresse An der Lachswehrallee in St. Lorenz Süd ist für Sommer 2019 nach Abschluss des Umbaus geplant. Die Kita soll von einem Krippenangebot hin zu einer altersgemischten Einrichtung weiterentwickelt werden, um für die Kinder im Alter von unter drei Jahren bis zum Schuleintritt die Betreuung an einem Standort anbieten zu können. Die Platzzahl wird mit dem Umzug und der Umwandlung der Gruppen von 24 Plätzen auf 40 Plätze erhöht.

Maßnahmen für das Kindergartenjahr 2019/20

Stadtteil	Maßnahme	Haushalts- wirksam 2019	Lfd. Förderung pro Jahr
07.25	Sprungtuch e. V. Kita Bildungshaus 1-10 / Lauerholzschule: Erweiterung und Neubau der bestehenden zweigruppigen Kita an der Schule Lauerholz (eine Elementargruppe, eine altersgemischte Gruppe je 8,1 Std.) um eine Krippengruppe 8,1 Std. und eine Integrationsgruppe, 6 Std.. Erweiterung der bestehenden altersgemischten Gruppe auf 9 Std.. Frühester Betreuungsbeginn im neuen Gebäude August 2019.	74.936,93	179.848,64
06. 04	Kinderwege gGmbH Kita Babygruppe: Verlagerung der dreigruppigen Kita in den Stadtteil St. Lorenz Süd, Lachswehrallee, und Änderung der Gruppenstruktur: Umwandlung von zwei Krippengruppen (je 8 Plätze, 8,1 Std.) in jeweils eine altersgemischte Gruppe Krippe / Elementar (5+10 Plätze, 8,1 und 9 Std.)	-839,26	-2.014,23
	Summe der Maßnahmen	74.097,67	177.834,41

Bereich: 4.041
Produkt: 365001

Anlage zur Vorlage vom August 2018
VO-Nr.: VO/2018/6245

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2019	2020	2021	2022
Erträge				
Aufwendungen	-74.097,67	-177.834,41	-179.900,00	-182.000,00
Saldo Ergebnisplan	-74.097,67	-177.834,41	-179.900,00	-182.000,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-74.097,67	-177.834,41	-179.900,00	-182.000,00
Saldo Finanzplan	-74.097,67	-177.834,41	-179.900,00	-182.000,00

2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	365001.000.5318001	Planung und Bezuschussung Kindertagesbetreuung / Zusch.f.lfd.Zw.soz.o.ähnl.Ei nr.	-74.097,67
Saldo Ergebnisplan			-74.097,67

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	365001.000.7318001	Planung und Bezuschussung Kindertagesbetreuung/ Zusch.f.lfd.Zw.soz.o.ähnl.Ei nr.	-74.097,67
Saldo Finanzplan			-74.097,67



► Nr. VO/2018/06246
öffentlich

Lübeck, 06.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Karin Glosch (E-Mail: karin.glosch@luebeck.de Telefon: 122-6417)

Fortschreibung des Mietspiegels in 2018

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2018	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der auf der Grundlage des Gutachtens der Firma F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH (F+B) als Fortschreibung des Lübecker Mietspiegels 2016 erstellte **Lübecker Mietspiegel 2018 wird durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck anerkannt** und gilt damit als qualifizierter Mietspiegel gem. § 558 d BGB

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

- 1.1 Arbeitskreis Mietspiegel
- 1.2 1.102 Logistik, Statistik und Wahlen
über den Arbeitskreis Mietspiegel
- 1.3 Seniorenbeirat
über den Arbeitskreis Mietspiegel
- 1.4 1.201 Haushalt und Steuerung
zustimmend
- 1.5 1.300 Recht
keine rechtlichen Bedenken-
- 1.6 Frauenbüro
Kenntnisnahme-
- 1.7 Behindertenbeauftragte/r
über den Arbeitskreis

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

☐
☒

Ja

Nein

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch diese Vorlage nicht im besonderen Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☐	neu
☒	freiwillig
☐	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒	Ja (Anlage 1)
☐	

Begründung:

Siehe Anlage 2

Anlagen:

Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Begründung

Anlage 3 – Lübecker Mietspiegel 2018

Senator Sven Schindler

Bereich: 2.500
Produkt: 351001

Anlage zur Vorlage vom
VO-Nr.: 2018/ 06246

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2018	2019	2020	2021
Erträge				
Aufwendungen	-4.000,00			
Saldo Ergebnisplan	-4.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-4.000,00			
Saldo Finanzplan	-4.000,00	0,00	0,00	0,00

2018	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt			Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	4.000,00	4.000,00	Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	X	X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2018	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	351001000.5431009	Verwaltung und Leistungen sonst soziale Angelegenheiten/Gutachten	-4.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-4.000,00

Druckkosten
Mietspiegelbroschüre und
Veröffentlichung
im Internet

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	35100100.7431009	Verwaltung und Leistungen sonst soziale Angelegenheiten/Gutachten	-4.000,00
		Saldo Finanzplan	-4.000,00

Anlage 2 zur VO 2018/06246

Begründung:

Am 28.09.2017 hat die Bürgerschaft unter TOP N 15.2 folgenden Beschluss gefasst:

1. *Der Lübecker Mietspiegel ist 2018 als Fortschreibung gemäß § 558 d BGB zu aktualisieren*
2. *Die Aktualisierung erfolgt anhand einer Stichprobenanalyse*
3. *Die Festlegung des Auftragsinhaltes und Auftragsumfanges zur Erstellung einer Stichprobenanalyse erfolgt unter Beteiligung des Arbeitskreises Mietspiegel*

Allgemeine Anmerkungen zum Verfahren:

Die Erstellung des Lübecker Mietspiegels 2018 wurde durch den Bereich Logistik beschränkt ausgeschrieben. Die formelle und preisliche Prüfung der eingegangenen Angebote erfolgte von dort, die fachliche Prüfung durch den Fachbereich 2. Am 28.11.2017 wurde der Arbeitskreis Mietspiegel unter Federführung des Fachbereiches Wirtschaft und Soziales einberufen, um die Angebote zu sichten und zu bewerten. Dem Arbeitskreis Mietspiegel gehören u.a. die Interessenvertreter der Mieterinnen und Mieter, der Vermieterinnen und Vermieter, der Lübecker Wohnungsunternehmen sowie der Fraktionen der Lübecker Bürgerschaft an. Der Arbeitskreis stimmte am 28.11.17 einstimmig für das Angebot des Instituts F+B Beratung für Wohnen Immobilien und Umwelt GmbH (F+B).

Der Auftrag für die Erstellung eines Gutachtens wurde am 13.12.2017 erteilt. Die Arbeiten wurden vom Arbeitskreis Mietspiegel und dem Fachbereich Wirtschaft und Soziales, Bereich Soziale Sicherung, begleitet.

Unter Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Belange konnte die Datenerhebung zum 01.02.2018 erfolgen.

Mietspiegelverfahren

Die Datenerhebung erfolgte durch eine Zufallsstichprobe. Grundlage hierfür waren die Einwohnermeldedatei und die Grundsteuerdatei. Die Datengrundlage wurde im Vorwege um nicht mietspiegelrelevante Wohnungsbestände (z.B. Heime) bereinigt. Zum Erhebungsstichtag 01.02.2018 wurden aus einer Bruttostichprobe (12.200 sogenannte Screeningabfragen auf MieterInnenseite und 7251 auf VermieterInnenseite) insgesamt 2.040 Datensätze mietspiegelrelevanter Wohnungen bei den Mieterinnen und Mietern und Vermieterinnen und Vermietern erhoben. Dieses entspricht einer Rücklaufquote, welche nach allgemein anerkannten wissenschaftlichen Erkenntnissen für ausreichend gehalten wird, um repräsentative Ergebnisse zu erhalten. Aus diesen Daten wurde die Mietspiegeltabelle für den Mietspiegel 2018 erstellt.

Der Mietspiegel weist in der Mietspiegeltabelle je Tabellenfeld nach Wohnungsgröße und Baualtersklasse einen Mittelwert sowie einen oberen und unteren Spannenwert für die zugrunde liegenden Mietverhältnisse aus, wenn nach abzüglicher Bereinigung von Extremwerten mindestens 15 Fälle zugrunde liegen.

Liegen nur 10 – 14 Fälle zugrunde, haben die ausgewiesenen Werte nur bedingte Aussagekraft für die Anwendung des Mietspiegels (1 Feld im Mietspiegel 2018) und werden in der Mietspiegeltabelle entsprechend gekennzeichnet. Liegen weniger als 10

Fälle vor, werden keine Werte im Tabellenfeld ausgewiesen (4 Felder im Mietspiegel 2018).

Ein Vergleich zum Mietspiegel 2016 zeigt, dass das durchschnittliche Mietpreisniveau um 0,39 € (3,1 % pro Jahr), die unteren Spannenwerte um durchschnittlich 0,25 € (4,5 % pro Jahr) und die oberen Spannenwerte um 0,65 € (4,5 % pro Jahr) je m² gestiegen sind.

So liegt die Durchschnittsmiete 2018 über den gesamten Mietspiegel gesehen bei 6,64 € je m².

Für die einfache Wohnlage ergibt sich ein Abschlag von -0,26 € je m² und für die gute Wohnlage ein Zuschlag von +0,56 € je m².

Der Arbeitskreis Mietspiegel wurde über die gesamte Verfahrensdauer beteiligt: Neben der Stichprobenerhebung erarbeitete der Arbeitskreis Mietspiegel unter Beteiligung von F+B gemeinsam in drei weiteren Sitzungen und mit mehrheitlich gefassten Beschlüssen den nun vorliegenden Lübecker Mietspiegel 2018 auf Basis der von F+B erhobenen Grundlagendaten.

Wohnlagenverzeichnis

Da es sich um eine Fortschreibung handelt, wurde das Wohnlagenverzeichnis aus dem Mietspiegel 2016 übernommen und ist Anlage des Lübecker Mietspiegels 2018.

Die für die Anwendung des Mietspiegels notwendigen Tabellen, Ausführungen, Erläuterungen und Hinweise wurden vom Fachbereich Wirtschaft und Soziales, Bereich Soziale Sicherung, in Zusammenarbeit mit F+B in Form einer Broschüre zusammengestellt (s. Anlage 2). Diese wird vor Drucklegung noch um ein Grußwort ergänzt werden.

Weiteres Verfahren

Gem. § 558 d Absatz 1 BGB ist ein qualifizierter Mietspiegel ein Mietspiegel, der nach wissenschaftlichen Grundsätzen erstellt und von der Gemeinde oder von den Interessenvertretern der Vermieter und Mieter anerkannt worden ist.

F+B hat den Mietspiegel nach wissenschaftlichen Grundsätzen erstellt, entsprechende Methoden wurden bei der Datenerhebung und Auswertung angewendet. Der zum Mietspiegelverfahren gehörende Methodenbericht (Dokumentation / Gutachten) wird im Bereich Soziale Sicherung zur Einsichtnahme vorgehalten.

Nach Anerkennung des vorgelegten Lübecker Mietspiegels 2018 durch die Lübecker Bürgerschaft gilt dieser danach als qualifizierter Mietspiegel.

Er wird auf den Internet-Seiten der Hansestadt Lübeck als Datei öffentlich zugänglich gemacht und kann als PDF-Datei heruntergeladen werden. Zudem wird er in einer geringen Auflage in allen Stadtteilbüros sowie im Verwaltungszentrum Mühlentor vorgehalten. Hier kann kostenlos Einsicht genommen oder der Mietspiegel wie bisher gegen eine Schutzgebühr erworben werden.

Anlage 3 zur VO 2018/06246

Inhaltsübersicht

1	Mietspiegel der Hansestadt Lübeck	2
2	Vorbemerkungen	2
3	Geltungsbereich	3
4	Mietenbegriff	3
5	Wohnlage	3
6	Gliederung	4
7	Mietspiegeltabelle	7
8	Zu- und Abschläge	8
9	Anwendung	8
10	Umgang mit den ausgewiesenen Preisspannen (Spanneneinordnung)	8
Anhang 1:		10
Orientierungshilfe für die Spanneneinordnung (Aufzählung nicht abschließend)		10
HIER KÖNNEN SIE DIE MIETHÖHE BERECHNEN		12
Anhang 2: Anleitungshilfe zur Ermittlung der ortsüblichen Vergleichsmiete		12
Anhang 3: Wohnlagenverzeichnis		13
Anhang 4: Rechtslage zum Verfahren		30

Beratungsstellen

Für Fragen und Anregungen zum Mietspiegel stehen Ihnen gern zur Verfügung:

Hansestadt Lübeck
 Der Bürgermeister
 Bereich Soziale Sicherung
 Kronsfordter Allee 2-6
 23560 Lübeck
 Tel. 0451/122-6417

Mitglieder können sich außerdem auch beraten lassen bei:

Deutscher Mieterbund
 Mieterverein Lübeck e.V.
 Mühlenstraße 28
 23552 Lübeck
 Tel. 0451/7 12 27

Haus & Grundbesitzerverein
 Lübeck e.V.
 Schmiedestraße 20 - 22
 23552 Lübeck
 Tel. 0451/79887-101

1 Mietspiegel der Hansestadt Lübeck

Dieser Mietspiegel wurde vom Bürgermeister der Hansestadt Lübeck, Fachbereich Wirtschaft und Soziales Bereich Soziale Sicherung, erstellt.

Die dem Mietspiegel zugrundeliegenden Daten sind vom Institut F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH in Hamburg, aufgrund einer empirischen Repräsentativerhebung ermittelt worden.

Wie auch in den Vorjahren wurde die Erstellung des Mietspiegels vom Arbeitskreis Mietspiegel fachlich begleitet. Diesem Arbeitskreis gehören an:

- Bezirksarbeitsgemeinschaft Süd-Ost im Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e.V.
- Deutscher Mieterbund, Mieterverein Lübeck e.V.
- Gutachterausschuss für Grundstückswerte
- Haus- und Grundbesitzerverein Lübeck e.V. (Haus & Grund)
- Bundesverband Freier Wohnungsunternehmen Landesverband Nord e.V.
- Immobilienverband Deutschland ivd
- Bereich Logistik, Statistik und Wahlen der Hansestadt Lübeck

Zu den Sitzungen wurden alle in der Bürgerschaft vertretenen Fraktionen, die Behindertenbeauftragte sowie der Senioren-Beirat eingeladen. VertreterInnen der Fraktionen der Lübecker Bürgerschaft waren bei den Sitzungen anwesend und haben sehr intensiv mitgearbeitet.

2 Vorbemerkungen

Der Mietspiegel findet seit dem 01.09.2001 seine Grundlage im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB), die maßgeblichen Vorschriften sind im Anhang 4 (Seite 30) auszugsweise abgedruckt. Dieser Mietspiegel wurde nach dem § 558d BGB von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretern der Mieter und Vermieter erstellt. Er ist gemäß Beschluss der Lübecker Bürgerschaft ein qualifizierter Mietspiegel, der nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen erstellt wurde. Es gilt nach § 558d Abs. 3 BGB die Vermutung, dass die im qualifizierten Mietspiegel bezeichneten Entgelte die ortsübliche Vergleichsmiete wiedergeben.

Der Mietspiegel ist eine Übersicht über die in Lübeck am 01.02.2018 üblicherweise gezahlten Mieten für nicht preisgebundenen Wohnraum vergleichbarer Art, Größe, Ausstattung, Beschaffenheit und Lage.

Es sind nur solche Mieten einbezogen, die in den letzten vier Jahren vereinbart (Neuverträge) oder, von Erhöhungen nach § 560 BGB (Betriebskostenerhöhung) abgesehen, geändert worden sind.

Diese Mieten werden kurz "ortsübliche Vergleichsmiete" genannt.

Der Mietspiegel stellt eine der nach dem BGB gesetzlich vorgesehenen Möglichkeiten zur Ermittlung der ortsüblichen Vergleichsmiete dar. Er bietet den Vertragsparteien bei bestehenden Mietverhältnissen die Möglichkeit, in eigener Verantwortung die ortsübliche Vergleichsmiete nach § 558 BGB zu ermitteln, ohne selbst Vergleichsobjekte benennen oder erhebliche Kosten und Zeit für Gutachten aufwenden zu müssen.

Bei **Neuvermietungen** kann der Mietzins grundsätzlich frei vereinbart werden. Hierbei sind jedoch die Vorschriften des Wirtschaftsstrafgesetzes (WiStG) zu beachten. Der Mietspiegel kann dabei als Orientierungshilfe herangezogen werden.

3 Geltungsbereich

Dieser Mietspiegel gilt für nicht preisgebundene Wohnungen, die bis zum 31.12.2017 bezugsfertig geworden und vom Vermieter mit Bad, Innen-WC und Sammelheizung ausgestattet sind.

Er gilt dagegen **nicht** für:

- preisgebundenen Wohnraum (sog. Sozialwohnungen),
- Wohnraum, der nur zu vorübergehendem Gebrauch vermietet ist,
- Wohnraum, der Teil der vom Vermieter selbst bewohnten Wohnung ist und den der Vermieter ganz oder überwiegend mit Einrichtungsgegenständen auszustatten hat, sofern der Wohnraum nicht zum dauernden Gebrauch für eine Familie überlassen ist,
- Wohnraum, der Teil eines Studenten- oder Jugendwohnheims ist,
- Mietverträge mit einer Staffelmietvereinbarung,
- Mietverträge mit einer Mietanpassungsvereinbarung (Indexklausel),
- vollständig untervermieteten Wohnraum,
- Werks-, Dienst- und Hausmeisterwohnungen,
- gewerblich oder teilgewerblich genutzte Wohnungen,
- nicht abgeschlossene Wohnungen,
- Wohnungen unter 25 m² Wohnfläche.

Für vermietete **Ein- und Zweifamilienhäuser** sowie **Wohnungen**, die vermietet nicht über ein Bad und/oder eine Sammelheizung verfügen, bietet der Mietspiegel lediglich einen Orientierungsrahmen.

4 Mietenbegriff

Bei den im Mietspiegel ausgewiesenen Beträgen handelt es sich um die **Nettokaltmiete je Quadratmeter Wohnfläche** monatlich. Dies entspricht der Miete ohne die Kosten für Sammelheizung und Warmwasser (Heizkosten) und ohne alle anderen Betriebskosten.

Unter die Betriebskosten fallen alle Nebenkosten, die nicht in der Miete enthalten sind. Etwaige Möblierungs- und Untermietzuschläge und Zuschläge wegen der Nutzung von Wohnraum zu anderen als Wohnzwecken sind hierbei nicht berücksichtigt.

Die neben der Nettokaltmiete umlagefähigen Betriebskosten müssen im Mietvertrag aufgeführt sein (§ 560 BGB in Verbindung mit der Betriebskostenverordnung vom 25. November 2003).

Soweit im Mietvertrag Beträge für Heizkosten und alle anderen Betriebskosten **nicht gesondert** vereinbart wurden, sind diese von der gezahlten Bruttowarm- bzw. Bruttokaltmiete abzuziehen, um eine Vergleichbarkeit mit den im Mietspiegel ausgewiesenen Nettokaltmieten zu erreichen.

5 Wohnlage

Da auch die Lage der Wohnung Einfluss auf die ortsübliche Vergleichsmiete hat, wurde eine Einteilung des Stadtgebietes in drei Wohnlagenkategorien vorgenommen:

a) Einfache Wohnlage (E)

Die einfachen Wohnlagen sind dadurch gekennzeichnet, dass Einschränkungen des Wohnwertes vorliegen, die die Attraktivität des Wohngebietes für verschiedene Nachfragegruppen herabsetzt.

Solche Einschränkungen können unterschiedlicher Natur sein. So kann die entfernte Lage zum Stadtzentrum einen erheblich höheren Zeitaufwand für die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen

oder wichtigen öffentlichen Einrichtungen verursachen. Ein mangelnder Besatz mit Geschäften kann ebenso als wohnwertminderndes Merkmal in Erscheinung treten wie eine geringe Durchgrünung. In anderen Fällen führt eine sehr dichte und hochgeschossige Bebauung im Allgemeinen zu einer geringen Wertschätzung des Wohngebietes, so dass hier auch bei guter Infrastruktur eine einfache Wohnlage vorliegt. Mit der Lage an Hauptverkehrsachsen tritt die Verkehrsbelastung zunehmend als negativer Faktor für den Wohnwert in Erscheinung.

b) Mittlere Wohnlage (M)

Grundsätzlich wird in der Mietspiegeltabelle von einer mittleren Wohnlage ausgegangen. Die mittleren Wohnlagen vermitteln aufgrund von Art und Dichte der Bebauung und dem Anteil an Freiflächen einen ausreichenden Wohnwert. Hierzu gehören in der Regel ein ausreichender Besatz mit Geschäften für den täglichen Bedarf und mit sozialer Infrastruktur sowie eine Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. In den Wohngebieten dieser Kategorie ist im Allgemeinen von einer für breite Bevölkerungsschichten und für verschiedene Haushaltstypen ausreichenden und zufriedenstellenden Wohnsituation auszugehen.

c) Gute Wohnlage (G)

Die guten Wohnlagen hingegen verfügen über hervorragende Wohnwertmerkmale, so dass eine nahezu durchgängig positive Bewertung stattfindet. Hier sind eine gute bis sehr gute Durchgrünung oder die Nähe zu landschaftlich attraktiven Bereichen, eine aufgelockerte oder architektonisch besonders gestaltete aufwendige Bebauung sowie eine gute Infrastruktur zu nennen. Die Erreichbarkeit des Zentrums und die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sind gut oder fallen aufgrund anderer besonderer Merkmale weniger ins Gewicht.

Die einzelnen Straßen oder Straßenabschnitte werden jeweils einer der drei Wohnlagenkategorien zugeordnet. Das bestehende Wohnlagenverzeichnis wurde um alle neuen Straßen ergänzt. Diese, sowie alle Straßen mit bekannten, gemeldeten oder vermuteten Änderungen der Wohnlage im Anwendungsbereich des Lübecker Mietspiegels wurden vom Arbeitskreis Mietspiegel betrachtet und auf Grundlage eines gemeinsam entwickelten Bewertungsschemas einer Wohnlage zugeordnet. Die Zuordnung kann dem **Wohnlagenverzeichnis** entnommen werden (Anhang 3, Seite 20).

Straßen mit weit überwiegender und daher maßgeblich prägender oder rein gewerblicher Bebauung bzw. Straßen ohne anliegende Wohnbebauung wurden keiner Wohnlage zugeordnet und erhielten das Merkmal „kW“. Straßen mit anliegender Ferienhausbebauung wurden ebenfalls keiner Wohnlage zugeordnet.

Die Wohnlageneinstufung ist als Empfehlung zu sehen. In Grenzfällen (z.B. unterschiedliche Lageklassen in einer Straße, bei Grundstücken, die unmittelbar an eine andere Wohnlage angrenzen oder bei Änderungen des Wohnumfeldes) ist im Einzelfall eine abweichende Zuordnung möglich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Wohnlage in erheblichem Maße einer subjektiven Beurteilung aufgrund der persönlichen oder familiären Situation unterliegt. Eine zentrale Innenstadtlage ist beispielsweise für einen jungen berufstätigen Menschen sicherlich eine gute Wohnlage, während eine Familie mit Kleinkindern diesen Wohnstandort möglicherweise eher negativ bewertet. Subjektive Faktoren müssen jedoch bei der Beurteilung der Wohnlage außer Betracht bleiben.

6 Gliederung

Der Mietspiegel weist ortsübliche Vergleichsmieten für Wohnungen jeweils vergleichbarer Größe, Ausstattung, Art, Beschaffenheit und Lage aus. Er umfasst als übliche Entgelte die höchsten und niedrigsten Werte von zwei Dritteln der erhobenen Mieten je Wohnungstyp.

a) Größe: Zur Bestimmung der Größe ist die Fläche in Quadratmetern als verlässlicher Maßstab gewählt worden. Als Wohnungsgröße im Sinne des Mietspiegels ist die Wohnfläche ohne Zusatzräume außerhalb der Wohnung (wie z.B. Keller, Waschküche oder Garage) maßgebend.

b) Ausstattung: Maßgeblich ist die Ausstattung der Wohnung, wie sie vom Vermieter gestellt wird. Der Mietspiegel berücksichtigt nur Wohnungen mit Bad, mit Innen-WC und Sammelheizung, soweit diese vom Vermieter gestellt werden. Gehören das Bad und/oder die Sammelheizung der Wohnung zum Eigentum des Mieters, so können die Mietspiegelwerte nur zur Orientierung herangezogen werden.

- **Ausstattungsmerkmal Bad:**
Unter einem Bad ist ein gesonderter Raum innerhalb der Wohnung zu verstehen, der mit einer Badewanne und/oder Dusche und einem Waschbecken ausgestattet ist.
- **Ausstattungsmerkmal Innen-WC:**
Unter einem Innen-WC ist ein separater Raum innerhalb der Wohnung zu verstehen und/oder das WC ist ein Bestandteil des Badezimmers.
- **Ausstattungsmerkmal Sammelheizung:**
Unter einer Sammelheizung (SH) sind alle Heizungsarten wie Zentral-, Fern-, Block- oder Etagenheizungen zu verstehen, bei denen die Wärme zentral erzeugt wird und alle Wohnräume erwärmt. Dem gleichzusetzen sind auch Nachtstromspeicherheizungen.

c) Art und Beschaffenheit einer Wohnung werden im Mietspiegel durch das Alter (**Baujahr**) erläutert, weil die Beschaffenheit verschiedener Wohnungen wesentlich durch die während bestimmter Zeitperioden übliche Bauweise charakterisiert wird.

Grundsätzlich ist die Wohnung in die Baualtersklasse der Mietspiegeltabelle einzuordnen, in der das Gebäude erstellt worden ist. Wenn ein Gebäude oder eine Wohnung, vergleichbar einem Rohbau, vollständig saniert und modernisiert oder durch An- oder Umbau neuer Wohnraum geschaffen worden ist, kann die Einordnung in die Baualtersklasse, in der die Baumaßnahme abgeschlossen worden ist, erfolgen.

Weitergehende besondere Merkmale wie auch die Qualität der Ausstattungsmerkmale müssen unter Berücksichtigung der Preisspannen gewürdigt werden (vgl. Anhang 1, Seite 16).

7 Mietspiegeltabelle

Ortsübliche Vergleichsmieten für Wohnungen in mittlerer Wohnlage (Seite 3, Ziff. 5 b) Stichtag: 01.02.2018

Wohnungsgröße		25 bis unter 40 m ²	40 bis unter 65 m ²	65 bis unter 85 m ²	85 bis unter mehr
Baujahr		1	2	3	4
bis 1918	A	8,19 7,00 - 10,21	7,69 6,59 - 9,03	7,12 6,03 - 8,23	7,30 6,03 - 8,92
1919-1948	B	6,76 6,19 - 7,53	6,35 5,57 - 7,43	6,57 5,53 - 8,00	6,30 5,50 - 7,24
1949-1957	C	6,06 5,53 - 6,89	5,99 5,33 - 7,02	6,74 6,10 - 7,53	
1958-1968	D	6,73 5,53 - 8,00	5,87 4,92 - 7,00	5,64 4,90 - 6,33	
1969-1978	E	6,37 4,82 - 7,79	6,26 4,61 - 7,79	5,34 4,44 - 6,04	4,98 4,23 - 6,04
1979-1990	F		6,82 5,69 - 8,04	6,79 5,65 - 8,03	6,81 5,10 - 8,48
1991-2001	G	6,63 5,73 - 7,35	7,41 6,50 - 8,05	8,00 7,08 - 8,65	7,78 * 6,49 - 9,48
2002-2015	H		8,29 7,18 - 9,15	8,05 7,17 - 8,90	8,34 7,40 - 9,70

Erläuterungen zur Tabelle:

* diese Felder haben wegen der geringen Zahl ermittelter Mietwerte (zwischen 10-14) nur bedingte Aussagekraft.

Beträge in EUR/m² monatlich

Oberer Wert: Mittelwert (arithmetisches Mittel); untere Werte: Preisspannen (2/3-Werte)

Bei Leerfeldern lag für eine verlässliche Aussage keine genügende Anzahl von Mietwerten (weniger als 10) vor.

8 Zu- und Abschläge

Die Tabellenwerte des Mietspiegels gehen von einer **mittleren** Wohnlage (M) aus. Die Einordnung der Wohnung ist anhand der Wohnlagenbeschreibung (Seite 8), gegebenenfalls in Verbindung mit dem Wohnlagenverzeichnis (Anhang 3, Seite 20), zu bestimmen. Bei einer abweichenden Wohnlageneinstufung sind vom Tabellenmittelwert folgende Zu- oder Abschläge zu berücksichtigen:

Gute Wohnlage (G) : + 0,56 EUR/m² (Ziff. 5 c)

Einfache Wohnlage (E) : - 0,26 EUR/m² (Ziff. 5 a)

9 Anwendung

Die Ermittlung der ortsüblichen Vergleichsmiete einer Wohnung wird durch die Anwendung der Anleitungshilfe (Anhang 2 Seite 18) erleichtert. Berücksichtigt werden müssen dabei Baujahr, Heizungs- und Badausstattung sowie die Größe der Wohnung. Auf dieser Basis lässt sich das in Frage kommende Mietspiegelfeld ermitteln. Zur Einordnung der Wohnung im Rahmen der im Feld angegebenen Mietenspanne siehe die Hinweise auf Seite 14.

10 Umgang mit den ausgewiesenen Preisspannen (Spanneneinordnung)

Die im Mietspiegel ausgewiesenen Spannen sind erforderlich, weil Wohnungen über die in den Tabellen ausgewiesenen Merkmale Alter, Größe, Lage und Ausstattung hinaus weitere Unterschiede aufweisen können. In der weit überwiegenden Zahl der Fälle können die besonderen Nachteile und Vorteile einer Wohnung im Rahmen der Spannen des Mietspiegels berücksichtigt werden. Im Ausnahmefall kann die ortsübliche Vergleichsmiete z.B. beim Zusammentreffen einer Vielzahl von wohnwerterhöhenden oder von wohnwertmindernden Merkmalen sowie unter Berücksichtigung der Zu-/Abschläge für die Wohnlage auch außerhalb der in der Mietspiegeltabelle ausgewiesenen Mietspanne liegen.

Mängel bei der Standardausstattung können durch zusätzliche Ausstattungen ausgeglichen werden. Die Miethöhe kann zudem von weiteren Merkmalen abhängig sein, die in der Tabelle nicht ausgewiesen sind.

Die Orientierungshilfe (Anhang 1 Seite 16) soll die Spanneneinordnung erleichtern. In den Merkmalgruppen "Bad/WC", "Küche", "Wohn- und Schlafräume", "Wohnanlage/ Wohnumfeld" und „Energetische Gebäudequalität“ werden eine Reihe von Merkmalen als **beispielhafte Aufzählung** (Plus- und Minuspunkte) genannt.

Diese Merkmale sind im Mietspiegel nicht gesondert ausgewiesen, beeinflussen aber die ortsübliche Vergleichsmiete innerhalb der Spanne - ausgehend vom Mittelwert positiv oder negativ - prozentual:

Merkmalgruppen:

1	Bad/WC	bis zu 20 %
2	Küche	bis zu 20 %
3	Wohn- und Schlafräume	bis zu 20 %
4	Wohnanlage/Wohnumfeld	bis zu 20 %
5	Energetische Gebäudequalität	bis zu 20 %

Die einzelnen Wohnwertmerkmale sind nicht gleichwertig, können also zu einer geringeren oder höheren Abweichung führen.

Überwiegen die positiven bzw. negativen Merkmale in einer Gruppe der Anzahl oder der Gewichtung nach, ist ein Zu- oder Abschlag bis zur Höhe des oben genannten Prozentsatzes des Unterschiedsbetrages zwischen dem Mittelwert und dem Spannenober- oder Spannenunterwert gerechtfertigt. Innerhalb einer einzelnen Merkmalgruppe kann es im Ergebnis also nur zu einem Zuschlag oder zu einem Abschlag kommen.

Die Ergebnisse der fünf Merkmalgruppen werden gegeneinander aufgerechnet.

Anhang 1: Orientierungshilfe für die Spanneneinordnung (Aufzählung nicht abschließend)

Wohnwertmindernd (-)		Wohnwerterhöhend (+)	
Merkmalgruppe 1: Bad/WC			
Kein Handwaschbecken	☐	Badewanne und Dusche vorhanden	☐
Keine Badewanne und keine Dusche	☐	WC vom Bad getrennt	☐
Dielenfußboden im Bad	☐	Doppelhandwaschbecken,	☐
Keine Warmwasserbereitung	☐	zweiter Waschtisch	☐
Keine Entlüftung	☐	zweites WC	☐
Nicht beheizbar	☐		
Nur Teilbereiche gefliest	☐		
Sonstiges	☐	Sonstiges	☐
Merkmalgruppe 2: Küche			
Nicht beheizbar	☐	Besondere Ausstattung (z.B. Kühlschrank, Geschirrspülmaschine)	☐
Kein Spülbecken	☐		
PVC-Fußbodenbelag	☐		
Keine Warmwasserbereitung	☐		
Keine Entlüftung	☐		
Sonstiges	☐	Sonstiges	☐
Merkmalgruppe 3: Wohn- und Schlafräume			
Kein nutzbarer Balkon	☐	Aufwendige Decken- und Wandverkleidung	☐
Einzelne Räume nicht beheizbar	☐	Großer, geräumiger Balkon, Loggia, Terrasse oder Wintergarten (Nutzfläche > 7 qm, Tiefe > 1,50 m)	☐
Kein Abstellraum in der Wohnung oder kein Mieterkeller oder -boden	☐	Einbauschränke (sofern sie nicht Abstellräume ersetzen)	☐
Schlechter Schnitt (z.B. mehr als ein gefangenes Zimmer)	☐	Hochwertiger Bodenbelag (z.B. Teppichboden, Parkett, Dielen)	☐
Keller- oder Souterrainwohnung	☐		
Keine Stellplatzmöglichkeit für eine Waschmaschine innerhalb/außerhalb der Wohnung vorhanden	☐		
Sonstiges	☐	Sonstiges	☐
Merkmalgruppe 4: Wohnanlage / Wohnumfeld			
Lage an einer Straße mit sehr hoher Verkehrsbelastung (überwiegende Zahl der Wohn- und Schlafräume)	☐	Lage an einer besonders ruhigen Straße (überwiegende Zahl der Wohn- und Schlafräume)	☐
Keine Trockenmöglichkeit (Trockenraum, Stellplatz für Trockner) vorhanden	☐	Gemeinschaftswaschmaschine	☐
Beeinträchtigung durch Geräusche und/oder Gerüche (Gewerbe)	☐	Multimediaverkabelung oder -anschluss	☐
Schlechter Instandsetzungszustand des Gebäudes (z.B. große Putzschäden, erhebliche Schäden an der Dacheindeckung, dauernde Durchfeuchtung des Mauerwerks)	☐	Fahrradstiel (bei Gebäuden bis zu 5 Geschossen)	☐
Starke Renovierungsbedürftigkeit des Treppenhauses	☐	Einzelgarage/Tiefgarage/Stellplatz	☐
		Barrierearme Haus- und Wohnungsgestaltung (mind. stufenloser Zugang zum Haus und der Wohnung sowie bodentiefe Dusche)	☐
Sonstiges	☐	Sonstiges	☐

Wohnwertmindernd (-)		Wohnwerterhöhend (+)	
Merkmalgruppe 5: Energetische Gebäudequalität			
Energiekennwert größer als 205 kWh/(m²a) Baujahr bis 1968 170 kWh/(m²a) Baujahr 1969 bis 1990 105 kWh/(m²a) Baujahr 1990 bis 2001 90 kWh/(m²a) Baujahr 2002 bis 2015	☐ ☐ ☐ ☐	Energiekennwert kleiner als 115 kWh/(m²a) Baujahr bis 1968 110 kWh/(m²a) Baujahr 1969 bis 1990 70 kWh/(m²a) Baujahr 1990 bis 2001 65 kWh/(m²a) Baujahr 2002 bis 2015 Besondere Verfahren der Wärmegegewinnung (z. B. Kraftwärmekopplungsanlage, kontrollierte Wohnungslüftung mit Wärmerückgewinnung) Aufwändige Wärmedämmfassade (z. B. Echt-Klinkerfassade) Thermische Solaranlage für Heizung und/oder Warmwasser Solar- und/oder Photovoltaikanlage zur Stromerzeugung (ohne gewerbliche Nutzung) Sonstiges	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
Sonstiges	☐	Sonstiges	☐
Bei Wohnungen, die in gestaltungs- und/oder denkmalgeschützten Gebäuden gelegen sind, werden die wohnwertmindernden Merkmale zur energetischen Beschaffenheit nicht berücksichtigt, wenn die Umsetzung von energetischen Sanierungen gegen gestaltungs- und/oder denkmalschutzrechtliche Vorgaben verstoßen würde oder deren Umsetzung durch entsprechende rechtliche Auflagen unverhältnismäßig (teuer) wäre.			

HIER KÖNNEN SIE DIE MIETHÖHE BERECHNEN

Anhang 2: Anleitungshilfe zur Ermittlung der ortsüblichen Vergleichsmiete

1. Tabellenwerte (Seite 12)

Baujahr		Größe	
bis 1918	[]	25 - unter 40 m ²	[]
1919 bis 1948	[]	40 - unter 65 m ²	[]
1949 bis 1957	[]	65 - unter 85 m ²	[]
1958 bis 1968	[]	85 m ² und mehr	[]
1969 bis 1978	[]		
1979 bis 1990	[]		
1991 bis 2001	[]		
2002 bis 2015	[]		

Daraus ergibt sich das Tabellenfeld _____ (z.B. A 1) mit folgenden Werten:

Mittelwert: _____ EUR unterer Wert: _____ EUR oberer Wert: _____ EUR

Differenz zum Mittelwert (berechnen):

für evtl. Abschlag: _____ EUR
Mittelwert ./.
unterer Wert = " - Differenz"(1)

für evtl. Zuschlag: _____ EUR
oberer Wert ./.
Mittelwert = "+ Differenz"(2)

2. Spanneneinordnung (Seite 9)

Berechnung nach Anzahl und Gewichtung gem. Anhang 1 (Seite 16)

hier sind die prozentualen Ergebnisse der wohnwertmindernden (-) oder wohnwerterhöhenden (+) Merkmale aus dem Anhang 1 einzutragen.

	entweder	Abschlag von Betrag (1) "-Differenz" (berechnen)	oder Zuschlag von Betrag (2) "+Differenz" (berechnen)
Merkmalsgruppe 1		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Bad / WC (bis zu 20 %)		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Merkmalsgruppe 2		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Küche (bis zu 20 %)		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Merkmalsgruppe 3		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Wohn-/Schlafräume (bis zu 20 %)		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Merkmalsgruppe 4		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Wohnanlage/-umfeld (bis zu 20 %)		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Merkmalsgruppe 5		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Energetische Gebäudequalität (bis zu 20 %)		_____ % = _____ EUR	_____ % = _____ EUR
Ergebnis =	(-) _____ EUR	(+) _____ EUR	
Die Ergebnisse der fünf Merkmalsgruppen werden betragsmäßig gegeneinander aufgerechnet (Seite 8)			
		Zu-/Abschlag:	_____ EUR

3. Zu-/Abschläge (Seite 7)

[] gute Wohnlage (G) : Zuschlag + 0,56 EUR/m²

[] einfache Wohnlage (E): Abschlag - 0,26 EUR/m²

4. Zusammenfassung

- Mittelwert nach 1. _____ EUR/m²
- Zu- oder Abschlag nach 2. + / - _____ EUR/m²
- Zu- oder Abschlag nach 3. + / - _____ EUR/m²
- Ortsübliche Vergleichsmiete = _____ EUR/m²

Anhang 3: Wohnlagenverzeichnis

Das nachfolgende Lübecker Straßenverzeichnis enthält die jeweilige Wohnlageneinordnung gemäß der Wohnlagenbeschreibung auf Seite 8 (Ziff. 5).

Diese Einordnungen haben einen empfehlenden Charakter. Abweichungen sind unter Berücksichtigung der Wohnlagenbeschreibung des Mietspiegels möglich (vgl. Seite 10).

Die Abkürzungen haben folgende Bedeutung:

E	=	einfache Wohnlage
M	=	mittlere Wohnlage
G	=	gute Wohnlage
kW	=	keine Wohnlage

Soweit Straßen in ihrer Wohnlageneinstufung geteilt werden mussten, sind die jeweils einer Wohnlage zugeordneten Hausnummern zusammengefasst worden.

Abendrot	kW	Alter Posthof (St.-Annen-Straße 14)	M
Absalonshorster Weg	G	Alt-Lauerhof	E
Achatweg	G	Am Ährenfeld	E
Achterdeck	G	Am Bach	M
Achtern Dörp	M	Am Bahnhof	M
Achternhof	M	Am Behnckenhof	M
Achternkaten	M	Am Bertramshof	M
Achterum	E	Am Binsenhof	M
Ackerweg	M	Am Bökenbarg	M
Adalbert-Stifter-Straße	G	Am Brink	G
Adler Gang(Gr. Gröpelgrube 45)	E	Am Brook	M
Adlerstraße	M	Am Brüggmannsgarten	G
Adolf-Ehrtmann-Straße	M	Am Bullenkrooch	E
Adolfplatz	G	Am Burgfeld	G
Adolfstraße	G	Am Dachsbau	G
Aegidienkirchhof	M	Am Distelberg	M
Aegidienstraße	M	Am Dorfteich	M
Ahrensböcker Straße	M	Am Dornbusch	E
Albert-Einstein-Straße	G	Am Dovensee	E
Albert-Lezius-Straße	G	Am Dreilingsberg	kW
Albert-Schweitzer-Straße	M	Am Dreworp	M
Aldermannweg	kW	Am Fahrenberg	M
Alemannenweg	G	Am Feldrain	M
Alexander-Fleming-Straße	G	Am Fischereihafen	E
Alexanderstraße	G	Am Fleet	M
Alfred-Hagelstein-Straße	G	Am Flugplatz	kW
Alfstraße	M	Am Gertrudenkirchhof	M
Alsenstraße	M	Am Graben	M
Alsheide	M	Am Grenzwall	G
Alt Herrenwyk	E	Am Güterbahnhof	M
Alte Heidkoppel	M	Am Hang	G
Alte Meierei	G	Am Heck	M
Alte Mühle	E	Am Heidkoppelgraben	M
Alte Werft	G	Am Hörn	M
Altenfeld	M	Am Kattégatt	E
Altengammer Straße	M	Am Klosterhof	M
Alter Faulenhoop	G	Am Königsberg	E
Alter Kühlturm	kW	Am Kontor	kW

Am Krautacker.....	M	An der Mauer 39-Ende, 78-Ende	M
Am Kücknitzer Sandberg	E	An der Obertrave 1-7, 2-8	M
Am Kurgarten	G	An der Obertrave 9-57A, 10-56	G
Am Küsterberg.....	M	An der Rothebek	M
Am Landgraben	G	An der Stadtfreiheit	M
Am Langen Berg	M	An der Tränke.....	M
Am Lauerhofberg.....	M	An der Untertrave	E
Am Lauerholz	G	Andersenring	E
Am Leuchtenfeld.....	G	André-Ampère-Straße	G
Am Lotsenberg	M	Angelnweg.....	M
Am Mailand	G	Anschtzstraße	M
Am Moisinger Baum	E	Antonistraße	G
Am Moor	M	Aquamarinweg	G
Am Mühlenbach.....	M	Arfrader Straße.....	M
Am Müllerberg	E	Arndtstraße.....	M
Am Neuhof.....	M	Arnimstraße.....	M
Am Nöltingshof	G	Artlenburger Straße.....	M
Am Nordlandkai	E	Aschenputtelweg	M
Am Petroleumhafen.....	E	Asmus-Witte-Weg	E
Am Pohl	M	Attendornstraße.....	G
Am Priwallhafen.....	G	Aueblick	M
Am Rande	M	Auf dem Baggersand	M
Am Ringwall.....	E	Auf dem Kiekeberg.....	M
Am Rittbrook	G	Auf dem Ruhm	E
Am Rugenberg	M	Auf dem Sande.....	G
Am Rund.....	M	Auf dem Schild	E
Am Rusch	G	Auf dem Vorbeck.....	G
Am Schaar.....	G	Auf der Domkoppel.....	M
Am Schellbruch	G	Auf der Heide	M
Am Schlutuper Markt.....	E	Auf der Höhe	G
Am Schwarzen Berg.....	M	Auf der Kuppe	M
Am Spargelhof.....	E	Auf der Reihe	G
Am Sportplatz.....	M	Auf der Wallhalbinsel.....	E
Am Stadtgraben.....	kW	August-Bebel-Straße 1-29, 2-26	E
Am Stadtrand	G	August-Bebel-Straße 28-Ende, 31-Ende	M
Am Stau	E	Augustenstraße	G
Am Steilhang	G	Auguste-Schmidt-Straße	G
Am Steven	E	Aurikelweg	M
Am Strukbach	E	Ausbau	E
Am Teich	M	Außenallee	G
Am Teichberg	E		
Am Teichrand	E	BackWord	G
Am Teufelsmoor	M	Bäckereistraße	E
Am Traveeck	G	Bäcker-Gang (Engelsgrube 43)	E
Am Waldsaum	G	Bäcker-Gang (Glockengießerstraße38) ..	E
Am Wallberg	M	Bäckerstraße	G
Am Wasserbau	M	Bahnweg.....	M
Amethystweg	G	Balauerfohr	E
Amrumstraße.....	E	Balhors Gang (Hundestraße 19-23).....	E
Amselweg	G	Ballastkuhle	M
An den Schießständen	M	Baltische Allee.....	kW
An den Werkstätten	kW	Bardowieker Weg.....	M
An der Bäk	M	Barkhof	M
An der Dänischburg.....	kW	Barlachweg	G
An der Falkenwiese	G	Bartelsholz.....	M
An der Hansehalle	kW	Bauernweg	M
An der Hülshorst.....	M	Beckergrube	E
An der Kehre	M	Beerenweg	M
An der Landesgrenze	M	Beetenwiese	G
An der Logleine	M	Beethovenstraße	M
An der Mauer 1-23, 2-54	E		

Behaimring 1-27 und 2-20	E	Böckmannweg	G
Behaimring 29-Ende und 22-Ende	M	Boddenweg	G
Behrens-Hof (Stavenstraße 27)	M	Bodenort	M
Behringstraße	M	Boelckestraße	M
Bei den Obstgärten	M	Bögengang	M
Bei den Pappeln	M	Bogenstraße	M
Bei den Tannen	M	Bohlkamp	M
Bei der Gasanstalt	E	Böhmskamp	E
Bei der Lohmühle	E	Bökenkoppel	M
Bei der Schafbrücke	M	Bollbrügg	M
Bei der Wasserkunst	G	Boltenhagenweg	G
Bei St. Johannis	E	Bonhoefferstraße	G
Beidendorfer Hauptstraße	M	Bonnusstraße	G
Beidendorfer Weg	M	Bordesholmer Straße	M
Beim Drögenvorwerk	M	Borkumstraße	M
Beim Meilenstein	M	Borndiek	kW
Beim Retteich	M	Bornholmring	G
Beim Rosenwasser	E	Bornhövedstraße	M
Beim Stadthof	M	Bornkamp	G
Beim Sumpfkügel	M	Bornkoppel	E
Beim Tannenhof	G	Borsigstraße	E
Benzstraße	M	Borstelweg	E
Bergedorfer Straße	M	Bosauer Straße	M
Bergenstraße	M	Bothenhorster Weg	M
Bergiusweg	G	Böttcherstraße	E
Bergkoppel	M	Bracheweg	M
Bergstraße	M	Brahmsstraße	M
Berliner Allee	kW	Brailleweg	M
Berliner Platz	kW	Brandenbaumer Landstraße	E
Berliner Straße 2-Ende	kW	Brandenweg	M
Berliner Straße 1-Ende	M	Brandes-Hof (Mühlenstraße 79)	E
Bernhardswinkel	G	Brantweinbrenner-Gang	
Bernsteindreherweg	kW	(Engelsgrube 61)	E
Bernt-Notke-Straße	G	Braunstraße	M
Berta-Wirthe-Ring	G	Breden	M
Bertha-von Suttner-Platz	G	Brehmerstraße	G
Bertlingstraße 1-19, 2-Ende	G	Breite Straße	E
Bertlingstraße 21-Ende	M	Breitenhees	M
Bessemerstraße	M	Breitlingstraße	E
Bierspünderstraße	E	Brennerstraße	E
Billerbäckweg	M	Breslaustraße	E
Billrothstraße	M	Briggstraße	M
Binnenland	G	Brigittenhof (Wahmstraße 76)	E
Birkenstraße	G	Brinkweg	E
Birkenweg	M	Brockesstraße 1-61, 2-64	M
Bismarckstraße	G	Brockesstraße 63-69, 66-68	E
Blanckstraße	G	Brockkamp	M
Blankenseer Dorfplatz	M	Brodter Hauptstraße	G
Blankenseer Straße 51-101, 60-118	M	Brodter Kirchsteig	M
Blankenseer Straße 1-49, 2-58	G	Brolingplatz	M
Blasfeld	M	Brolingstraße	M
Bleichenweg	G	Brömsenmühle	M
Blessensahl	E	Brömsenstraße	G
Blocksquerstraße	E	Bruchsalstraße	E
Blohms Gang (An der Obertrave 50)	M	Bruchweg	M
Blohms Gang (Effengrube 20)	M	Brückenweg	kW
Blücherstraße	G	Brucknerstraße	M
Blumenfeld	G	Brüder-Grimm-Ring 1-9, 49-Ende	E
Blütenweg	E	Brüder-Grimm-Ring 2-Ende	E
Bochstraße	E	Brüder-Grimm-Ring 9 A-47	M
Böckenrad	M	Brüderstraße	M

Brüggestraße	M
Brunhildweg	M
Brunshorster Weg	M
Bruskaus Gang (Wahmstraße 49)	E
Buchenweg	G
Bugenhagenstraße	G
Bülowstraße	M
Bunsenweg	M
Buntekuhweg	E
Bürgerweide	M
Burgkoppel	M
Burgtorbrücke	kW
Burgtreppe	kW
Busekiststraße	M
Butenhof	M
Butterstieg	M
Buurdiekstraße 1-23, 2-Ende	M
Buurdiekstraße 27-Ende	E
Buxtehudeweg	M

Calvinweg	G
Carl-Bosch-Weg	G
Carl-Gauß-Straße	G
Carl-Georg-Heise-Weg	G
Carl-Mühlenpfordt-Straße	G
Celsiusweg	M
Charlottenstraße	G
Chasotstraße	M
Christian-Doppler-Ring	G
Clara-Zetkin-Weg	G
Claudiusring	G
Clemensstraße	E
Cornelia-Schorer-Straße	G
Cranachweg	G
Curtiusstraße	G

Dahliensteg	M
Daimlerstraße	M
Dalbenweg	E
Damaschkestraße	E
Dampfpeife	kW
Dänemarkstraße	M
Dänischburger Landstraße	E
Dankwartsgrube 1-11, 2-22	M
Dankwartsgrube 13-71, 24-74	G
Danziger Straße	G
Danzmannstraße	M
Darßer Schwelle	G
Dassower Weg	M
Depenau	G
Depenhörn	M
Diamantweg	G
Diemengang	E
Dieselstraße	M
Dissauer Straße	M
Distelkrog	G
Doberanweg	G
Dockstraße	E
Dohlenweg	G
Domkirchhof	M

Donats Gang (An der Obertrave 40)	M
Dorfstraße	M
Dornbreite	G
Dornes-Hof (Schlumacherstr. 19)	E
Dornestraße 1-53, 2-42 Z	M
Dornestraße 44-Ende, 55-Ende	E
Dornierstraße	G
Dornröschenweg	E
Dorothea-Erxleben-Straße	G
Dorotheenstraße	G
Dorpatstraße	kW
Dr.-Elisabeth-Selbert-Ring	G
Dr.-Heinrich-Dräger-Straße	M
Dr.-Julius-Leber-Straße	M
Dr.-Lena-Ohnesorge-Weg	G
Dr.-Luise-Klinsmann-Straße	G
Drechslerstraße	kW
Dreeblöcken	G
Dreifelderweg	M
Drögeneck	M
Drögestraße	M
Drosselbartweg	M
Drosselweg	G
Dummersdorfer Scheide 1-Ende	M
Dummersdorfer Scheide 2-Ende	E
Dummersdorfer Straße 1-9, 2-24	E
Dummersdorfer Straße 47-Ende, 50-Ende	M
Düne 1	kW
Düne 2	kW
Düne 3	kW
Dünenpark	kW
Dünenweg	M
Dunkelgrüner Gang (Engelswisch 20)	M
Düppelstraße	M
Durchgang (Marlesgrube 56)	M
Durchgang (Wahmstraße 46)	E
Dürerstraße	G
Dürrstraße	G
Düstere Querstraße	G
Düvekenstraße	M
Duvennester Weg	M

Ebner-Eschenbach-Straße	G
Eckbusch	M
Eckenerstraße	G
Eckholdtweg	G
Eckhorster Straße	G
Edelsteinstraße	G
Edisonstraße	M
Eduard-Müller-Weg	M
Edvard-Munch-Straße	G
Effengrube	G
Eggersstraße	E
Egon-Nickel-Straße	G
Eichenallee	kW
Eichenweg	G
Eichhörnchenweg	M
Eigene Scholle	M
Einhäuschen-Querstraße	M

Einsiedelstraße	E	Feldstraße	M
Eisenbahnstraße	E	Festwiesenweg	kW
Eisenstraße	E	Finkenberg	M
Elbingstraße	M	Finkenstraße	M
Eldeweg	M	Finnlandstraße	M
Elfenrain	G	Fischergrube	M
Elisabeth-Haseloff-Straße	M	Fischerweg	G
Elise-Bartels-Straße	M	Fischstraße	M
Elisenstraße	M	Flachsroße	M
Ellerbrook	E	Flandernstraße	M
Elly-Linden-Straße	M	Fleischhauerstraße	M
Elmar-Limberg-Platz	M	Flenderplatz	E
Elsässer Straße	G	Flenderstraße	E
Elsterweide	G	Fliederstraße	M
Elswigstraße	M	Fliegerweg	M
Emilienstraße	M	Flindthof	M
Emmy-Noether-Straße	G	Flintenbreite	M
Engelsgrube	M	Föhrenholz	M
Engelswisch	M	Folke-Bernadotte-Straße	M
Erich-Klann-Straße	G	Forstmeisterweg 1-79, 2-136	G
Erich-Mühsam-Weg	G	Forstmeisterweg 81-Ende, 138-Ende	M
Eric-Warburg-Brücke	kW	Forstweg	M
Erika-Gerstung-Straße	G	Frankenkrogweg	M
Erikaweg	M	Frankfurter Straße	E
Erlenkamp	G	Fraunhoferstraße	M
Ernestinenstraße	M	Fredenhagenweg	G
Ernst-Abbe-Straße	G	Fregattenstraße	E
Ernst-Deecke-Weg	G	Freibeuterweg	kW
Ernststraße	G	Fridtjof-Nansen-Straße	M
Ernteweg	M	Friedenstraße	M
Erste Ochsenkoppel	G	Friedhofsallee	M
Erster Querweg	E	Friedrich-Ebert-Hof	M
Erzstraße	E	Friedrich-Ewers-Straße	M
Eschenburgstraße 2-Ende, 25-Ende	G	Friedrichstraße	M
Eschenburgstraße 3-23	M	Friedrich-Wilhelm-Platz	G
Estlandring	kW	Friesenweg	M
Eulenspiegelweg	E	Frische Biese	kW
Europaweg	M	Fritz-Endres-Weg	G
Eutiner Straße	M	Fritz-Reuter-Straße	G
Ewerstraße	M	Fritz-Rörig-Weg	G
Fabrikstraße	E	Fruchtweg	M
Fackenburger Allee	E	Fuchssprung	G
Fahlenkampsweg	G	Füchtings Hof (Glockengießerstraße 25)	E
Fährbergweg	G	Füchtingstraße	M
Fahrenheitweg	M	Fünfbudengang (Kl. Gröpelgrube 18)	E
Fährstraße	M	Fünfhausen	E
Falkenfelder Moor	M	Gadebuschweg	G
Falkenhusener Weg	G	Galeonenweg	M
Falkenplatz	G	Galgenberg	M
Falkenstraße	G	Galileiweg	M
Fallreep	G	Garbenweg	M
Falsterring	G	Garbereiter Gang (Engelsgrube 77)	E
Farnstieg	M	Gartengang	G
Fasanenweg	E	Gartenstraße	G
Feenwiese	G	Gärtnergasse	G
Fegefeuer	M	Gebhardweg	kW
Fehlingstraße 1-51, 2-42 A	G	Geesthachter Straße	M
Fehlingstraße 44-Ende, 53-Ende	M	Geibelplatz	kW
Fehmarnring	G	Geleitweg	M

Gemeinschafts-Gang	
(Große Gröpelgrube 37)	E
Gemeinschafts-Gang	
(Große Gröpelgrube 51)	E
Geniner Dorfstraße	E
Geniner Straße 1-39, 2-54	G
Geniner Straße 43 - Ende, 56 - Ende.....	E
Geniner Ufer	E
Georg-Kerschensteiner-Straße	M
Georgstraße	M
Gerade Querstraße	M
Gerberstraße	M
Germanenweg	G
Gernotweg	M
Gerstenfeld	E
Gertrudenstraße	M
Gerty-Cori-Straße	G
Geschwister-Scholl-Weg	G
Geverdesstraße	M
Gewandschneiderweg	kW
Gichterstraße	E
Gildenhörn	G
Ginsterweg	M
Giselherweg.....	M
Glandorps Gang	
(Glockengießerstraße 41)	M
Glandorps Hof	
(Glockengießerstraße 49)	M
Glandorpstraße	M
Glashüttenweg 1-Ende, 16-Ende	M
Glashüttenweg 2-10	G
Gleisweg	E
Gleiwitzweg	E
Glindhorn	M
Glockengießer-Hof (Engelsgrube 76)	E
Glockengießerstraße	M
Glogauweg	E
Gloxinstraße	M
Gluckstraße	M
Gneisenaustraße	M
Gneversdorfer Kamp	M
Gneversdorfer Weg	M
Gödertskoppel	G
Godetietweg	M
Godewind	M
Goebenstraße	M
Goerdelerstraße	G
Goethestraße	G
Goldberg	G
Gotenweg	M
Gothlandstraße	M
Gothmunder Weg	G
Grace-Hopper-Straße	G
Granatweg	G
Grapengießerstraße 1-3, 2-4 A	E
Grapengießerstraße 7-Ende, 6-Ende... kW	
Grasweg	E
Gravensteinstraße	M
Grenzflurweg	M
Grenzweg	E
Gretelweg	M

Greveradenstraße	M
Grevesmühlenweg	G
Grillenweg	G
Grimbartweg	G
Grönauer Baum	M
Grönlandstraße	G
Grootkoppel.....	M
Große Altefähre	M
Große Burgstraße	E
Große Gröpelgrube	M
Große Kiesau	M
Große Klosterkoppel	M
Große Petersgrube 11-29, 2-12	G
Große Petersgrube 1-9	M
Großenhof	G
Großer Bauhof.....	G
Großer Belt.....	G
Großer Vogelsang	G
Grote Bleeken	M
Grubenweg	G
Grubes Hof (Gr. Kiesau 16)	E
Grüner Gang (Fischergrube 44)	E
Grüner Weg	G
Grünwaldstraße	M
Grützmaker-Hof (Effengrube 14)	M
Guerickestraße	E
Güldene Straße	M
Guntherweg	M
Gürtlerweg	kW
Gustav-Adolf-Straße.....	G
Gustav-Falke-Straße	G
Gustav-Radbruch-Platz	kW
Gutenbergstraße	E
Güterschlag	E
Gutsweg	M

Haasen-Hof (Dr.-Julius-Leber-Str. 37)....	M
Habichthöhe	E
Hachstraße	G
Hafenstraße.....	M
Haferkoppel	E
Hagebuttenweg	M
Hagedorn	M
Hagenowweg	G
Hagenskoppel	M
Hagenstraße.....	M
Hägerpohl	M
Hahnenkamp	M
Hainbuchenweg.....	M
Hainholt	G
Haler Ort 1-7, 2-10	M
Haler Ort 9-Ende und 12-Ende.....	E
Halmweg.....	E
Hamburger Straße 1-89,2-16a	E
Hamburger Straße 30-40	kW
Hamsterweg	M
Händelweg.....	M
Hannah-Arendt-Weg	G
Hans-Blumenberg-Weg	G
Hans-Böckler-Straße	E

Hänselweg	M	Herreninsel Am Seglerheim	E
Hanseplatz	M	Herreninsel Am Wasser	E
Hansering	M	Herreninsel Hasenweg	E
Hansestraße 1-95, 2-90.....	M	Herreninsel Hauptweg	E
Hansestraße 97-Ende, 92-Ende.....	E	Herreninsel Sandweg	E
Hans-Sachs-Straße	E	Herreninsel Tannenweg	E
Hardenbergpfad 2-18	M	Herreninsel Wiesensteig	E
Harnischmacherweg	M	Herrenwyker Straße	E
Hartengrube 1-43, 6-58	G	Herrnburger Weg.....	M
Hartengrube 2-4	M	Hertzweg	M
Haselnußweg.....	M	Heynats Gang (Hartengrube 44)	M
Hasenweg	G	Hiddenseering	G
Hasselbreite	E	Hindenburgplatz	G
Hasselbruchweg	G	Hinter den Kirschkatzen	E
Haudels-Gang (Schlumacherstr. 35).....	E	Hinter der Burg	E
Hauptstraße, Groß Grönau	G	Hintern Höfen	M
Hauskoppel	M	Hirschbergweg	E
Havelstraße	E	Hirschpaß	E
Havemeisterweg.....	M	Hirtenbergweg	M
Hävenkamp	G	Hirtengang	M
Haydnstraße	M	Hirtenstraße	M
Hebbelstraße	M	Hochofenstraße	E
Hegelweg	M	Hochstraße1-Ende, 2-80	M
Heidberg	G	Hoeschstraße	E
Heidebrink	M	Hof Dänischburg.....	M
Heidenkoppel.....	G	Höfenkoppel	M
Heidstraße	M	Hoffmannskoppel	M
Heiligen-Geist-Kamp	M	Hofland	kW
Heimgasse.....	E	Hofweg	G
Heimstätten	M	Hohe Ähren	M
Heinrich-Lenz-Weg.....	G	Hohe Wende	G
Heinrich-Mann-Ring	M	Hohelandstraße	G
Heinrichstraße	M	Hohenstauftenstraße	G
Heinzelmannchengasse	E	Hohenstern	E
Heisenbergweg.....	G	Hohenstiege	M
Heisterbrook	M	Hoher Weg	M
Heiweg.....	M	Hohes Liet	M
Heiweg Parzelle.....	G	Hohewarte	M
Helene-Lange-Straße	G	Hohewarter Weg	M
Helenenstraße	M	Höhlfeld	M
Helen-Keller-Weg	M	Holbeinstraße	G
Helgolandstraße	M	Holderbusch	M
Helldahl	G	Holländerkoppel	G
Hellgrüner Gang (An der Untertrave 26) .	M	Hollbeck.....	M
Helling.....	G	Holstenstraße	E
Hellkamp	M	Holstentorplatz	M
Helmholtzstraße	M	Holunderweg	G
Henriette-Hirschfeld-Straße.....	G	Holzfallerweg	G
Henry-Koch-Straße.....	kW	Holzkampweg	M
Henschelstraße	E	Holzkoppel	M
Herbartweg	M	Holzvogtweg	G
Herderplatz	G	Homanns Gang (Wakenitzmauer 184)....	E
Herderstraße	G	Hopfenhof	M
Hermann-Hesse-Weg.....	kW	Hopfenschlag	E
Hermann-Lange-Straße	M	Höppners Gang (Petersilienstr. 10).....	M
Hermann-Löns-Weg	G	Hornkamp	M
Hermannshöhe	G	Hövelnstraße	G
Herrendamm	M	Howingsbrook	M
Herrenholz	kW	Huberstraße.....	M
Herreninsel	E	Hudekamp	E
Herreninsel Am Busch.....	E	Hudestraße	M

Hugo-Distler-Straße.....M	Jonny-Felgenhauer-StraßekW
HumboldtstraßeG	Josephinenstraße.....E
Hundestraße.....M	Josephstraße 1-15, 2-26E
HungerpohlM	Josephstraße 17-33, 28-38.....M
Huntenhorster WegM	Julius-Brecht-StraßeE
HußwegG	Julius-Milde-WegG
HutmacherringkW	JungbornG
HüttenstraßeE	JunoringG
HüxstraßeM	Jupiterstraße.....G
Hüxterdamm 1-3, 2-14.....E	Jürgen-Wullenwever-Straße.....G
Hüxterdamm 5-Ende, 18-Ende.....G	
HüxtertoralleeG	K abelortM
	KadetrinneG
I da-Boy-Ed-GartenE	KahlhorststraßeM
IhlwischM	Kählstorfer Weg.....M
IlsebillwegE	Kaiserallee.....G
IlitiswegM	KaiserstraßeE
Im BeibootM	KajüteE
Im BlockM	KakenbarchM
Im Brandenbaumer Feld 10-Ende und	Kalands-Gang (Hundestraße 31)M
27-Ende.....G	KalandstraßeG
Im Brandenbaumer Feld 1-25, 2-8 C.....E	Kalkbrennerstraße.....M
Im Bruns kroogM	Kalkhorster Weg.....M
Im EichholzM	KalmarwendekW
Im EndeE	KampstraßeM
Im EulennestM	Kampweg.....M
Im FuchslochM	KanalstraßeE
Im Gleisdreieck.....M	Kaninchenbergweg 1-41, 2-60M
Im GrundG	Kaninchenbergweg 43-Ende und
Im Keil.....E	60 A-Ende.....G
Im MusennestM	KaninchenbornE
Im Reinfeld (An der Obertrave 20)M	Kantstraße 1-9.....G
Im Schlag.....M	Kantstraße 2-10.....M
Im TrentsaaalM	KapellenkampM
Im TrentsaaalG	Kapitelsdörfer Kirchweg 1-17 B, 2-12E
Im Winkel.....M	Kapitelsdörfer Kirchweg 37-Ende und
ImmengartenM	40-EndeM
Isaac-Newton-Straße.....G	KapitelstraßeM
Isegrimstraße.....G	KaravellenstraßeE
IslandstraßeG	KarkbredeM
Ivendorfer Landstraße 1-67, 2-66.....M	KarkfeldM
Ivendorfer Landstraße 69-Ende und	Karl-Loewe-WegM
68-EndeE	Karl-Müllenhoff-Weg.....G
	Karl-Ross-WegG
J ägersteigG	Karlsruher PlatzE
JahnstraßeG	Karlsruher StraßeE
JahrmarktstraßeM	Karlstraße 1-EndeE
JakobikirchhofE	Karlstraße 6-EndeM
Jakobstraße.....M	Karoline-Herschel-Straße.....G
JerusalemsbergM	Karpfenbruchwiese.....M
Joachim-Jungius-Straße.....G	Karpfenstraße.....M
Johannes-Baltzer-Straße.....G	Käselaus Gang (Gr. Burgstraße 41)E
Johannes-Klöcking-Weg.....G	KastanienalleeM
Johannes-Rebmann-StraßeM	KastanienstraßeM
Johannes-Scherbeck-WegG	KastorpstraßeG
Johannes-Stelling-Straße 1-21, 4 A-28 ...G	KatenlandM
Johannes-Stelling-Straße 2-4.....G	KaterstiegM
Johann-Sebastian-Bach-StraßeM	KatharinenstiegM
Johann-Soherr-StraßeG	KatharinenstraßeM
Johann-Walbaum-Weg.....G	Käthe-Kollwitz-WegG

Kattundrucker-Gang		Königsberger Straße	M
(Wakenitzmauer 132)	E	Königstraße	E
Kaufhof	E	Konrad-Adenauer-Straße	M
Kellings Gang (Dankwartsgrube 9)	M	Konradstraße	E
Keplerweg	M	Konstinplatz	M
Kerckringstraße	M	Konstinstraße	M
Kettengang (Langer Lohberg 33)	E	Kopernikusweg	M
Kettners Gang (Fischergrube 26)	E	Koppelbarg	M
Kiebitzgasse	M	Koppelstraße	M
Kiefernholz	M	Körnerstraße	G
Kieler Straße	kW	Kornweg	E
Kieperhorst	E	Korvettenstraße	E
Kieselgrund	E	Kottwitzstraße	M
Kiesweg	E	Kowitzberg	G
Kimbernweg	E	Krähenstraße	E
Kinderhüschengang		Krambreed	M
(Kl. Gröpelgrube 26)	E	Krämerwende	kW
Kirchenstraße	M	Krausestraße	M
Kirchplatz	E	Kreienkoppel	M
Kirchweg	E	Krepelsdorfer Allee	E
Kirchwerderstraße	M	Kreuz-Gang (Gr. Kiesau 5)	E
Kirschenallee	M	Kreuzweg	M
Kiwittredder	E	Kriemhildweg	M
Klappenstraße	M	Krog	M
Klaus-Groth-Straße	G	Krokusweg	M
Kleeanger	E	Kronsforder Allee 49-127 H und 38-118	M
Kleine Altefähre	M	Kronsforder Allee 1-45 und 2-32 A	G
Kleine Burgstraße 1-Ende	E	Kronsforder Hauptstraße	M
Kleine Burgstraße 2-Ende	M	Kronsforder Koppel	M
Kleine Gröpelgrube	E	Kronsforder Landstraße	M
Kleine Kiesau	M	Krügerstraße	G
Kleine Klosterkoppel	M	Krugkoppel	M
Kleine Petersgrube	G	Krumme Furche	M
Kleinensee	E	Krumme Stücke	M
Kleiner Bauhof	G	Krummeck	M
Kleiner Belt	M	Krummer Weg	E
Kleiner Schiefberg	M	Krummesse, Lange Reihe	M
Kleiner Vogelsang	G	Krummesser Landstraße	M
Kleiststraße	M	Krummesser Moorweg	M
Klempauer Straße	M	Krummesser Mühlenweg	M
Klettenweg	E	Krümmling	M
Klingenberg	E	Kruppstraße	E
Klipperstraße	M	Krusen Hof (Engelsgrube 26)	M
Klosterstraße	G	Kruses Hof (Hartengrube 13)	M
Klützer Weg	M	Kücknitzer Hauptstraße	E
Knappenkoppel	M	Kücknitzer Scheide	M
Knickweg	E	Kücknitzer Weg	M
Knud-Rasmussen-Straße	M	Kuckucksruf	G
Knusperhäuschen	M	Kulenkampstraße	G
Kobaltstraße	M	Kumulusstraße	M
Koberg 1-5, 2-6	M	Kupferschmiedestraße	E
Koberg 7-Ende, 8-Ende	E	Kupferstraße	M
Koggenweg	E	Kurauer Straße	M
Kohlbreite	M	Kurgartenstraße	M
Kohlenhof	G	Kürschnerwende	kW
Kohlenmühle	kW	Kurt-Schumacher-Straße	G
Kohlmarkt	E	Kurzer Hagen	M
Kokerstraße	E	Kurzer Weg	G
Kolberger Platz	E	Küsterkoppel	M
Kolberger Straße	M	Küter-Gang (An der Mauer 12)	E
Kolk 14-24	M	Küterstraße	M

Kutterweg.....	E	Lübschenfeld	kW
Labradorweg	G	Lücks Gang (Gr. Kiesau 20)	E
Lachswehrallee.....	M	Lüderitzstraße	M
Lämmerstieg	M	Lüdersdorfer Weg	M
Lange Reihe	G	Ludwigstraße	M
Langelandring.....	G	Ludwig-Suhl-Ring.....	M
Langeneßallee	M	Luise-Albertz-Weg.....	G
Langenfelde	M	Luisenhof.....	E
Langenreem	E	Luisenstraße	M
Langer Bogen	M	Luise-Otto-Peters-Straße	G
Langer Lohberg	M	Lüneburgstraße	G
Langjohrd.....	M	Lüngreens Gang (Fischergrube 38)	E
Langs Torweg (Langer Lohberg 24)	E	Lupinenweg	M
La-Rochelle-Brücke	kW	Lutherstraße	G
Lastadie	M	Lützowstraße	M
Laubenweg	G	Luzernefeld.....	E
Lauer Weg	M	Maiblumenstraße	M
Lauerhofstraße	M	Maienweg	G
Lederstraße	M	Maikäferstieg	G
Leegerwall	G	Maikuhlenweg	G
Leganen-Gang (Marlesgrube 55)	M	Malenter Straße.....	M
Leganer Weg	M	Malmöstraße.....	M
Lehmkatzenweg	M	Marderweg.....	M
Lehmkuhlenweg	M	Margaretha-Jenisch-Ring	M
Leibnizweg	M	Margarethenstraße	E
Leimsiede	M	Maria-Agnesi-Straße	G
Leinweberstraße.....	kW	Maria-Goeppert-Straße	G
Lembkestraße	G	Maria-Mitchell-Straße	G
Lenardweg	M	Maria-Sibylla-Merian-Weg.....	G
Lenschower Weg	M	Marie-Juchacz-Weg	M
Lerchenweg	G	Marienkirchhof	M
Lessingstraße	G	Marienstraße	E
Leuschnerstraße.....	M	Märkische Straße	E
Libellenweg	G	Markt.....	M
Lichte Querstraße.....	G	Marktwiete	M
Liegnitzweg	E	Marlesgrube 1-45, 2-28	M
Lilienstraße	M	Marlesgrube 47-Ende, 30-Ende	G
Lilienthalstraße	G	Marliring.....	M
Lindenallee	M	Marlstraße 1-Ende, 52-Ende	M
Lindenplatz	M	Marlstraße 2-50	M
Lindenstraße 1-67 Z, 2-72 Z.....	M	Marquardplatz	M
Lindenstraße 69-Ende, 74-Ende	E	Marquardstraße	M
Lindenweg	M	Marstallsteg	kW
Lindwurmstraße	M	Marsweg	G
Linhöfts Gang (Kl. Burgstraße 31).....	E	Masselbett	kW
Lise-Meitner-Weg	G	Masurenstraße	M
Lockwischer Weg	M	Matthäistraße.....	M
Lödings Hof (Glockengießerstraße 77) ..	E	Max-Linde-Weg	G
Lofotenweg	M	Max-Planck-Straße.....	G
Loggerstraße	M	Max-Reger-Straße	M
Lohgerberstraße	kW	Max-Wartemann-Straße	M
Loignystraße.....	M	Maybachstraße.....	M
Lollandring	G	Mecklenburger Landstraße	M
Loreleiweg	E	Mecklenburger Straße.....	E
Lortzingstraße	M	Medebekstraße	G
Lothringer Straße.....	G	Medenbreite.....	G
Louise-Schröder-Weg.....	G	Medings Gang (Gr. Gröpelgrube 22)	E
Löwigtstraße	G	Meeresrauschen.....	kW
Lübecker Straße	M	Meesenring	M

Mehlbekweg	E	Mustiner Weg	E
Mehrleinweg	G	N achtigallensteg	G
Meierstraße	M	Nagels Gang (Wakenitzmauer 70)	E
Meisensteg	G	Nagelschmidts Gang	
Melanchthonstraße	G	(Dankwartsgrube 31)	M
Melkerstieg	M	Narzissenweg	M
Melleweg	G	Nebenhofstraße	M
Melli-Beese-Weg	G	Neißestraße	E
Memelstraße	M	Nelkenstraße	M
Memlingstraße	G	Neptunstraße	G
Mendelweg	G	Nernstweg	G
Mengstraße	M	Nesselweg	E
Mercatorweg	M	Nettelbeckstraße	M
Merkurstraße	G	Netzestraße	M
Mertens Gang (Tünkenhagen 26)	E	Neue Hafenstraße	G
Mierendorffstraße	M	Neue Querstraße	M
Milbreed	M	Neuengammer Straße	M
Mittelschlag	M	Neunteilsredder	M
Mittelstraße	M	Neuer Faulenhoop	G
Mittschiffs	G	Neuer Schlag	M
Moenring	G	Neuland	M
Mohnsteg 1-Ende	E	Neustraße	G
Mohnsteg 4-Ende	M	Nibelungenstraße	M
Moislinger Allee	M	Niederbüssauer Weg	E
Moislinger Berg	E	Niedernstraße	M
Moislinger Mühlenweg	E	Niederweg	M
Möllerung	kW	Niels-Bohr-Ring	kW
Mollwostraße	M	Niemarker Weg	M
Moltkeplatz	G	Niendorfer Hauptstraße	M
Moltkestraße	G	Niendorfer Mühlenweg	M
Mönkhofer Weg 13-Ende und 34-Ende	M	Niendorfer Straße	E
Mönkhofer Weg 1-7, 2-32	G	Nienhüsener Straße	M
Moorgartener Straße	M	Nietzscheweg	M
Moorredder	M	Nikolaistraße	M
Moorweg	M	Niobestraße	G
Moosweg	E	Nöltings Gang	
Moränenweg	M	(Glockengießerstraße. 64)	E
Morgensonne	kW	Norderneystraße	M
Morier Kamp	M	Nordlandring	M
Morier Straße 23-53, 34-60	M	Nordmeerstraße	G
Moristeig	G	Normannenweg	G
Moritz-Neumark-Straße	M	Norwegenstraße	M
Morkerkestraße	G	Novgorodstraße	kW
Morseweg	G	Nuelsenstraße	G
Mozartstraße	M	Nussbaumweg	G
Müggenbuschweg	M	O berbüssauer Weg	E
Mühlenberg 2-20, 3-21	M	Oderstraße	E
Mühlenberg 22-Ende, 23-Ende	G	Oelbermannstraße	M
Mühlenbrücke	E	Ohmstraße	M
Mühlendamm	M	Oldenburger Straße	M
Mühlenhörn	E	Oldendorpstraße	G
Mühlenkamp	E	Olendiek	M
Mühlensteig	E	ÖPNV-Trasse Hochschulstadtteil	kW
Mühlenstraße	E	Oppelnweg	E
Mühlentorplatz	G	Orkneyweg	G
Mühlenweg 1-4	M	Oslostraße	kW
Müllergrund	E	Osterweide	M
Mümmelmannspfad	E		
Müritzweg	M		
Muschelweg	M		
Musterbahn	G		

Ostpreußenring 1-13, 93-Ende und 2-Ende	E
Ostpreußenring 15-91 A	M
Ostseestraße	M
Otternweg	M
Otto-Passage-Straße	M
Ottostraße	E
Ovendorfer Straße	M
Overbeckstraße	G

Padelügger Weg	kW
Pagönnienstraße	M
Palinger Weg	M
Pallasweg	G
Pamirweg	G
Pansdorfer Weg	M
Parade	M
Paradiesgarten	M
Parchamstraße	M
Parkallee	G
Parkstraße	G
Passatweg	G
Paul-Behncke-Straße	M
Paul-Brümmer-Straße	kW
Paul-Ehrlich-Straße	G
Paul-Gerhardt-Straße	M
Paul-Steen-Straße	G
Paulstraße	G
Peenestieg	M
Pegelastraße	G
Pellwormstraße	M
Pelzer-Gang (Hüxstr. 70)	E
Pelzerstraße	G
Pennmoor	M
Pensebusch	M
Percevalstraße	G
Pergamentmachergang	M
Peterhof	kW
Peter-Monnik-Weg	M
Petersens Gang (An der Obertrave 55) ..	M
Petersilienstraße	M
Petersstraße	M
Petrikirchhof	M
Pfaffenstraße	E
Pfeifengrasweg	M
Pferdemarkt	M
Pfingstbusch	G
Pfitzerstraße	M
Philipp-Reis-Weg	G
Philosophenweg	M
Pilzweg	E
Pinassenweg 1-13 E, 2-12 Z	M
Pinassenweg 18-Ende	E
Pingsheesch	M
Pirolweg	G
Pirschweg	G
Pleskowstraße	G
Plessingstraße	G
Plöner Straße	M
Plönniesstraße	G

Plutostraße	G
Poelring	G
Polarweg	G
Pommernring 1-Ende, 6-Ende	M
Pommernring 2-4	E
Pommersche Straße	E
Popitzstraße	M
Pöppendorfer Hauptstraße	E
Posener Straße	E
Possehlhof (Mühlenstr. 62)	E
Possehlstraße 1-Ende	G
Possehlstraße 2-Ende	E
Postillionweg	G
Pötenitzer Weg	M
Prassekstraße	M
Pregelweg	E
Prießnitzweg	G
Prießstraße	M
Primelpfad	M
Priwallpromenade	kW
Pulverhorn	kW

Quadebekstraße	M
Qualmanns Gang (Engelsgrube 32)	M
Quellenweg	G
Quertrift	M

Raabrede	M
Rabenhorst	G
Rabenstraße	G
Radbergweg	M
Rademacher-Gang (Hartengrube 9)	M
Rademacherstraße	E
Rangenberg	M
Rapsacker	kW
Rastattstraße	E
Ratekauer Weg	kW
Rathenastraße	G
Ratiborweg	E
Ratzeburger Allee 110-Ende und 111-Ende	E
Ratzeburger Allee 2-32 und 1-23	G
Ratzeburger Allee 34-108 und 23a-109 ..	M
Ratzeburger Landstraße	M
Rauher Dorn	G
Réaumurweg	M
Rebhuhnweg	E
Redderkoppel	E
Reecker Hauptstraße	M
Reecker Heide	M
Reepschlägerstraße	kW
Reetwarde	G
Reetweg	M
Rehhagens Gang (An der Obertrave 37)	M
Rehnaweg	G
Rehsprung 1-23 und 2-24	M
Rehsprung 25-Ende und 26-Ende	E
Reichweinstraße	G
Reiferstraße	M

Reiherstieg	G	Runnsahl	E
Reinsbeker Straße.....	M	Ruschweg	M
Reling	M		
Rennsahl	M	Saarlandstraße	E
Reppenholt	G	Saatweg.....	M
Resebergweg	E	Sachsenweg	M
Resedakante	M	Sächsische Straße	E
Resselweg	G	Sadowastraße	M
Reußkamp	M	Salzwiese	M
Revalstraße	M	Samlandstraße	M
Richard-Strauß-Ring.....	M	Sandberg	kW
Richard-Wagner-Straße	M	Sanddornweg	M
Rigastraße	M	Sandfeld	E
Rilkeweg	G	Sandkruskoppel.....	E
Ringreiterweg	G	Sandstraße	E
Ringstedtenweg	E	Sandwich	E
Ringstraße	E	Saphirweg.....	G
Ritterspornweg	M	Sattlerstraße	kW
Ritterstraße	M	Saturnstraße	G
Robert-Koch-Straße	M	Sauerbruchweg	M
Robert-Schumann-Weg.....	M	Schäferkamp	E
Roddenkoppel	M	Schäferstrasse 1-3 und 2	M
Rodeland	M	Schäferstrasse 5-Ende und 4-Ende	G
Rödsaal.....	M	Schaluppenweg	E
Roeckstraße	G	Schanzenbergweg.....	M
Roggenbukstraße	M	Schanzenweg 1-25 und 2-24	G
Roggenfeld	E	Schanzenweg 26- Ende, 27-Ende	E
Roggenhorster Straße	kW	Schärenweg.....	G
Roggenort	M	Scharhörnstraße.....	M
Roggenstieg	M	Scharnhorststraße	M
Rohrsängerweg	G	Schattiner Weg	M
Romintenweg.....	M	Schatzkiste	kW
Römisches Reich (Mühlenstraße 91)	E	Schauenburger Weg	G
Rondeshagener Weg.....	M	Scheidekoppel.....	M
Rönnauer Ring	M	Schellingweg	M
Rönnauer Weg	M	Schelphörn	M
Röntgenstraße	M	Schenkenberger Weg	M
Roonstraße	M	Schenkendorfstraße	M
Rosa-Luxemburg-Straße	G	Scheteligstraße	G
Rose 13-Ende, 16-Ende	G	Scheune-Hof (An der Mauer 146)	M
Rose 3-9, 2-14.....	M	Schevenbarg	M
Rosenbergs Gang (Aegidienstraße 69)....	M	Schiereichenkoppel	M
Rosen-Gang (Rosengarten 8)	E	Schifferhof (Engelsgrube 11-17)	E
Rosengarten	M	Schildfarneck.....	M
Rosen-Hof (An der Obertrave 29)	M	Schildstraße	M
Rosenpforte	E	Schillerstraße	G
Rosenstraße	M	Schillings Hof (Hundestraße 83)	E
Rostockstraße	G	Schillstraße	M
Rotdornweg	M	Schlachter-Gang (Engelsgrube 48).....	M
Rotenhauser Feld	M	Schlehenweg	M
Rotkäppchenweg	E	Schlesienring 1-Ende	E
Rotkehlchenweg	G	Schlesienring 2-Ende	M
Rotlöcherstraße	G	Schleusenstraße	M
Rübenkoppel	M	Schlosserstraße	E
Rübezahlweg	E	Schlözerstraße	G
Rubinweg	G	Schlumacherstrasse.....	M
Ruderblatt	E	Schlutuper Kirchstraße	M
Rudolf-Groth-Straße	G	Schlutuper Straße 1-27, 18-54	M
Rügenweg	G	Schlutuper Straße2 – 16	G
Ruhleben	G	Schlutuper Straße 33-37	E
Rumpelstilzchenweg	E		

Schlutuper Straße Beesenkamp	M	Selmsdorfer Weg.....	M
Schmaler Lehmberg	G	Senefelderweg	G
Schmaler Stieg	E	Sereetzer Weg	kW
Schmelzerstraße	E	Seydlitzstraße	G
Schmiederedder	M	Sibeliussstraße.....	kW
Schmiedestraße	E	Sibethstraße	G
Schmugglerstieg.....	kW	Sickingenweg	G
Schmützs-Gang		Siebenberg	M
(Glockengießerstraße 83).....	E	Siebente Querstraße	E
Schneewittchenweg.....	E	Siegfriedstraße	M
Schneidemühlstraße	E	Siemensstraße	E
Schneise	M	Siemser Landstraße	E
Schnellmark	M	Siemser Mühlenweg.....	M
Schnitterweg	M	Silberstraße	M
Schönberger Weg.....	M	Sinterstraße	M
Schönböckener Hauptstraße.....	M	Skandinavienallee	kW
Schönböckener Straße	M	Skandinavienkai	M
Schonenstraße	M	Smaragdweg	G
Schönkampstraße	M	Soldatenweg.....	M
Schopenhauerstraße	M	Söllbrock.....	M
Schornsteinfeger-Gang		Solmitzstraße.....	E
(Hundestraße 50)	E	Sonderburgstraße	M
Schragen	M	Sonnenau	M
Schröders Gang (Kl. Altefähre 13)	M	Sophie-Germain-Straße	G
Schubertstraße	M	Sophienstraße	G
Schulgang	M	Souchaystraße	G
Schulstraße	G	Speckmoorstraße 1	E
Schulweg	M	Speckmoorstraße 4-Ende, 7A-Ende	M
Schüsselbuden	E	Spiegelkamp	E
Schusterbreite	M	Spenglerstraße	kW
Schützenhof.....	M	Sperberweg	E
Schützenstraße 11-59, 2-62	M	Sperlingsgasse	M
Schützenstraße 61-Ende, 64-Ende	E	Spieringshorst	G
Schützweg	M	Spieringshorster Straße	E
Schwalbenbergweg	M	Spillerstraße	G
Schwalbenweg	M	Spitzbergenstraße	G
Schwans Hof (Hartengrube 18)	M	Spönken-Hof (Langer Lohberg 21)	E
Schwartauer Allee	E	St.-Annen-Straße	M
Schwartauer Landstraße 1-31, 75-Ende, 2-Ende	E	St.-Jürgen-Gang (Kl. Petersgrube 4)	M
Schwartauer Landstraße 33-73	M	St.-Jürgen-Platz.....	M
Schwarze Heide	M	St.-Jürgen-Straße	M
Schwarzmühlenweg	M	St.-Lorenz-Straße	M
Schwedenstraße	M	Stadtgüterweg	G
Schwerinstraße	G	Stadtweide	M
Schwertfegerstraße	kW	Stalhofweg	M
Schwolls Torweg		Stargardstraße	M
(Glockengießerstraße 52).....	E	Stargasse	G
Schwönekenquerstraße.....	M	Stauffenbergstraße	G
Schwonsstieg	M	Stavenstraße	M
Schyrkamp.....	M	Stecknitzstraße.....	E
Sedanstraße	E	Steenkamp	M
Seeblick	G	Stegelkoppel	M
Seekamp.....	M	Stegenort.....	M
Seelandstraße	E	Steinbrückerstraße	kW
Seerosenstraße	E	Steinkrug	G
Seeweg	M	Steinmetzstraße	kW
Segeberger Landstraße.....	G	Steinrader Damm	M
Segeberger Straße	G	Steinrader Hauptstraße	M
Segebergstraße	M	Steinrader Mühlenberg.....	M
Seitenstraße	E	Steinrader Weg	M
		Steinstraße	E

Stellbrinkstraße	M	Telemannweg	M
Stellmacherstraße	kW	Teschower Weg	M
Stephanplatz	G	Tesdorfstraße	G
Stephensonstraße	M	Teutenbrink.....	M
Serntalerweg	E	Teutendorfer Weg	M
Stettiner Straße	M	Teutonenweg.....	E
Steuerbord	G	Theodor-Heuss-Straße	G
Stichweg	M	Thomas-Mann-Straße	M
Stieglitzweg	G	Thomasstraße	G
Stiephörn	M	Tilgenkrug	G
Stiller Winkel	M	Tilsitstraße	E
Stitenstraße	M	Timmendorfer Weg	M
St-Jürgen-Ring 1-Ende, 2-32	G	Tondernstraße.....	M
St-Jürgen-Ring 34-Ende.....	M	Topasweg	G
Stockelsdorfer Straße	kW	Töpferweg 2-Ende.....	M
Stockholmring.....	kW	Töpferweg 47-Ende	E
Stoffershorster Weg.....	M	Torfgraben	M
Stolpstraße	M	Torfmoosweg.....	M
Storchennest	M	Torneiweg 1-Ende	M
Storms Gang (Glockengießerstraße58) ..	E	Torneiweg 2-Ende	G
Storms Gang (Stavenstraße 16)	M	Torstraße.....	M
Stormweg	M	Torweg (Dankwartsgrube 70).....	M
Stralsunder Straße	M	Torweg (Engelswisch 33)	M
Strandblick.....	kW	Trakehnenweg	M
Strandpromenade.....	G	Trappenstraße.....	M
Strandredder.....	G	Travelmannstraße	G
Strandweg 1, 2-4 B	M	Travemünder Allee 1-Ende, 20-Ende.....	M
Strandweg 3-Ende, 6-Ende	G	Travemünder Allee 2-18.....	G
Straßenfeld	E	Travemünder Landstraße 199A	M
Stratenkoppel	M	Travemünder Landstraße 209-211, 241, 240-250, 260-282	E
Strecknitzer Feld.....	M	Travemünder Landstraße 300-Ende	kW
Strecknitzer Tannen	G	Travenstieg.....	M
Strelitzweg	G	Traveweg	E
Stresemannstraße	G	Trelleborgallee.....	G
Strohkatenstraße	G	Tremser Weg.....	M
Struß' Torweg (Rosenstraße 14)	E	Trendelenburgstraße.....	M
Stülpnagelstraße	G	Triftstraße	M
Stumpfer Weg	M	Tuchschererstraße	kW
Sturbusch.....	G	Tulpenweg	M
Stüwes Gang (An der Obertrave 46)	M	Tünkenhagen	M
Süderstraße	M	Türkisweg	G
Sudetenstraße	G	Tycho-Brahe-Weg	M
Sundweg	G		
Surenfeld	E		
Susekoppel	M		
Suterland	M		
Syltstraße	M		
T akenhal	M	U hlandstraße	G
Talweg	G	Uhlenhörn	G
Tanks Gang (Stavenstraße 41)	M	Ulmenweg	M
Tannenbergsstraße	M	Undineweg.....	E
Tannenkoppel	M	Ünnerdörch.....	kW
Tannenschlag	M	Unter der Herrenbrücke	E
Tannenstraße	E	Uranusweg	G
Taschenmacherstraße.....	kW	Usedomweg.....	G
Taterweg	M	Utechter Weg	M
Taubenschlag	M	Uteweg	M
Täuferstraße	G	Utkiek	E
Teichstraße.....	M		
		V enusberg.....	G
		Vereinigungs-Gang (Hundestraße 30) ...	E
		Vereinsstraße (Krähenstraße 22).....	E
		Vermehrenring.....	G

Vierlandenstraße	M	Wehrmannweg	G
Vierruten	M	Weichselstraße	E
Viktoriastraße	G	Weidekamp.....	M
Vilmring.....	G	Weidentrift	M
Virchowstraße.....	M	Weidenweg.....	M
Vogteistraße	M	Weimanns Hof (Große Kiesau 8)	E
Volkerstraße	M	Weinbergstraße	G
Voltastraße	M	Weintrauben-Gang (Hundestraße 43).....	E
Von-Großheim-Platz	G	Weiter Krambuden	M
Von-Höveln-Gang (Hundestraße 57)	E	Weiter Lohberg 1-19 und 2-18	M
Von-Höveln-Gang (Wahmstraße 75).....	E	Weiter Lohberg 21-Ende und 20-Ende ...	E
Von-Morgen-Straße	G	Wellenschlag	M
Vorbecks-Riehe	G	Wellmannstraße	E
Vorbeckstraße	E	Welsbachstraße	E
Vorderreihe	G	Wendische Straße	E
Vorderste Fichteln	E	Werderstraße	M
Vorderteichweg	E	Werftstieg	M
Vorrader Hauptstraße	M	Werftstraße.....	M
Vorrader Straße 1-45, 2-22	E	Werkstraße	E
Vorrader Straße 40-Ende, 81-Ende	M	Werner-Kock-Straße	M
Vorwerker Straße 1-95, 2-80 Z.....	M	Wesenberger Straße	M
Vorwiesenweg	M	Wesleystraße	G
Voßbergbogen	M	Wesloer Landstraße	M
Voßberggrube	M	Wesloer Straße	E
Voßwinkel	M	Wesloer Weg.....	M
W acholderweg	M	Westerstieg.....	M
Wachtelschlag	G	Westhoffstraße	M
Wachthauskoppel	M	Westphalstraße	E
Wachtstraße	M	Westpreußenring 1-Ende, 2-70 F, 132-Ende	E
Wahmstraße	E	Westpreußenring 72-130 M.....	M
Waisenallee	M	Wiborgstraße	M
Waisenhofstraße	M	Wickedestraße	M
Wakenitzmauer.....	E	Widsal	M
Wakenitzstraße	G	Wiekstraße	M
Wakenitzufer	G	Wielandstraße	M
Waldemarstraße 2-6c	E	Wiesengrund	G
Waldemarstraße 40-Ende, 41-Ende	M	Wiesenweg	G
Walderseestraße 1-11	G	Wieskoppel	G
Walderseestraße 2-Ende, 13-Ende.....	M	Wikingerweg	G
Waldhusener Weg 1-Ende, 22-Ende.....	M	Wildhüterweg	G
Waldhusener Weg 2-20 A	E	Wilhelm-Geusendam-Weg	G
Waldstraße	G	Wilhelm-Krohn-Platz.....	E
Waldweg	M	Wilhelm-Ohnesorge-Weg	G
Walkmühlenweg	E	Wilhelm-Stahl-Weg.....	G
Wallbrechtstraße	M	Wilhelmstraße	M
Wallheckenweg	M	Wilhelm-Waterstrat-Weg	kW
Wallstraße.....	M	Wilhelm-Wisser-Weg	G
Wandmacherhof (Langer Lohberg 36)	E	Willy-Brandt-Allee	kW
Warendorpplatz	M	Windgasse.....	M
Warendorpstraße.....	M	Winters Gang (Hartengrube 35)	M
Warnowweg	M	Wisbystraße.....	M
Warthestraße	E	Wischhofweg	M
Wasserfähr	M	Wismarweg.....	G
Waterfohre	M	Wißmannstraße	M
Wattstraße	M	Witzlebenstraße	G
Weberkoppel	G	Wohrt	M
Weberstraße.....	M	Wollinweg	G
Wedenberg	kW	Wossidloweg	G
Wehdehof	E	Wulffs Gang (Stavenstraße 21).....	M
		Wulfsdorfer Heide.....	G

Wulfsdorfer Weg.....M
 Wurzelweg E
 WüsteneiM

Yorckstraße..... G

ZarnewenzwegM
 Zehrrans Gang (Engelsgrube 73)..... E
 Zeisigweg..... G
 Zeißstraße E
 Zeppelinstraße G
 ZiegeleiwegM
 Ziegelstraße.....M
 Ziegenhorst.....G
 Zietenstraße G
 Zinngießerstraße kW
 Zobels Gang (Schlumacherstr 29) E
 Zobels Hof (Schlumacherstr. 5)..... E
 Zöllners Hof (Depenau 12)M
 Zum 1. Fischerbuden..... G
 Zum GartenbrookM
 Zum Gogenberg E
 Zum Hafenplatz kW
 Zum HerrenmoorM
 Zum Mühlbachtal E
 Zum Winderhitzer kW
 Zur Gießhalle kW
 Zur SägemühleM
 Zur Teerhofsinsel..... E
 Zweite Ochsenkoppel G
 Zweiter Querweg E
 Zwinglistraße G
 ZwirngangM

Anhang 4: Rechtslage zum Verfahren

Der Vermieter kann die Zustimmung zu einer Mieterhöhung gem. § 558 Abs. 1 BGB bis zur Höhe der **ortsüblichen Vergleichsmiete** verlangen, wenn der Mietzins, von Erhöhungen nach §§ 559 und 560 BGB abgesehen, seit 15 Monaten unverändert ist (Jahressperrfrist gem. § 558 Abs. 1 Satz 1 BGB) und der Mietzins sich innerhalb von drei Jahren (von Erhöhungen gem. §§ 559 – 560 BGB abgesehen) nicht um mehr als 20 % erhöht (sog. Kappungsgrenze) - § 558 Abs. 3 BGB.

Das Mieterhöhungsverlangen muss schriftlich geltend gemacht und begründet werden. Dazu dient unter anderem dieser Mietspiegel.

Dem Mieter steht eine Überlegungsfrist (Zustimmungsfrist) von wenigstens zwei vollen Kalendermonaten zu (§ 558b Abs. 1 BGB). Bei erteilter Zustimmung schuldet der Mieter den erhöhten Mietzins vom Beginn des dritten Kalendermonats an, der auf den Zugang des Erhöhungsverlangens folgt (§ 558b Abs. 1 BGB).

Stimmt der Mieter der Erhöhung nicht zu, kann der Vermieter innerhalb von drei weiteren Monaten Klage auf Zustimmung erheben (§ 558b Abs. 2 Satz 2 BGB).

Auszug aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) vom 18.08.1996 in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.01.2002 (BGBl. I S. 42 ff., 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 19.02.2016 I 254

§ 557 Mieterhöhungen nach Vereinbarung oder Gesetz

- (1) Während des Mietverhältnisses können die Parteien eine Erhöhung der Miete vereinbaren.
- (2) Künftige Änderungen der Miethöhe können die Vertragsparteien als Staffelmiete nach § 557a oder als Indexmiete nach § 557b vereinbaren.
- (3) Im Übrigen kann der Vermieter Mieterhöhungen nur nach Maßgabe der §§ 558 bis 560 verlangen, soweit nicht eine Erhöhung durch Vereinbarung ausgeschlossen ist oder sich der Ausschluss aus den Umständen ergibt.
- (4) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 557a Staffelmiete

- (1) Die Miete kann für bestimmte Zeiträume in unterschiedlicher Höhe schriftlich vereinbart werden; in der Vereinbarung ist die jeweilige Miete oder die jeweilige Erhöhung in einem Geldbetrag auszuweisen (Staffelmiete).
- (2) Die Miete muss jeweils mindestens ein Jahr unverändert bleiben. Während der Laufzeit einer Staffelmiete ist eine Erhöhung nach den §§ 558 bis 559b ausgeschlossen.
- (3) Das Kündigungsrecht des Mieters kann für höchstens vier Jahre seit Abschluss der Staffelmietvereinbarung ausgeschlossen werden. Die Kündigung ist frühestens zum Ablauf dieses Zeitraums zulässig.
- (4) Die §§ 556d bis 556g sind auf jede Mietstaffel anzuwenden. Maßgeblich für die Berechnung der nach § 556d Absatz 1 zulässigen Höhe der zweiten und aller weiteren Mietstaffeln ist statt des Beginns des Mietverhältnisses der Zeitpunkt, zu dem die erste Miete der jeweiligen Mietstaffel fällig wird. Die in einer vorangegangenen Mietstaffel wirksam begründete Miethöhe bleibt erhalten.
- (5) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 557b Indexmiete

- (1) Die Vertragsparteien können schriftlich vereinbaren, dass die Miete durch den vom Statistischen Bundesamt ermittelten Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland bestimmt wird (Indexmiete).
- (2) Während der Geltung einer Indexmiete muss die Miete, von Erhöhungen nach den §§ 559 bis 560 abgesehen, jeweils mindestens ein Jahr unverändert bleiben. Eine Erhöhung nach § 559 kann nur verlangt werden, soweit der Vermieter bauliche Maßnahmen aufgrund von Umständen durchgeführt hat, die er nicht zu vertreten hat. Eine Erhöhung nach § 558 ist ausgeschlossen.
- (3) Eine Änderung der Miete nach Absatz 1 muss durch Erklärung in Textform geltend gemacht werden. Dabei sind die eingetretene Änderung des Preisindex sowie die jeweilige Miete oder die Erhöhung in einem Geldbetrag anzugeben. Die geänderte Miete ist mit Beginn des übernächsten Monats nach dem Zugang der Erklärung zu entrichten.
- (4) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 558 Mieterhöhung bis zur ortsüblichen Vergleichsmiete

- (1) Der Vermieter kann die Zustimmung zu einer Erhöhung der Miete bis zur ortsüblichen Vergleichsmiete verlangen, wenn die Miete in dem Zeitpunkt, zu dem die Erhöhung eintreten soll, seit 15 Monaten unverändert ist. Das Mieterhöhungsverlangen

kann frühestens ein Jahr nach der letzten Mieterhöhung geltend gemacht werden. Erhöhungen nach den §§ 559 bis 560 werden nicht berücksichtigt.

- (2) Die ortsübliche Vergleichsmiete wird gebildet aus den üblichen Entgelten, die in der Gemeinde oder einer vergleichbaren Gemeinde für Wohnraum vergleichbarer Art, Größe, Ausstattung, Beschaffenheit und Lage in den letzten vier Jahren vereinbart oder, von Erhöhungen nach § 560 abgesehen, geändert worden sind. Ausgenommen ist Wohnraum, bei dem die Miethöhe durch Gesetz oder im Zusammenhang mit einer Förderzusage festgelegt worden ist.
- (3) Bei Erhöhungen nach Absatz 1 darf sich die Miete innerhalb von drei Jahren, von Erhöhungen nach § 559 bis 560 abgesehen, nicht um mehr als 20 vom Hundert erhöhen (Kappungsgrenze).
- (4) Die Kappungsgrenze gilt nicht,
 1. wenn eine Verpflichtung des Mieters zur Ausgleichszahlung nach den Vorschriften über den Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungswesen wegen des Wegfalls der öffentlichen Bindung erloschen ist und
 2. soweit die Erhöhung den Betrag der zuletzt zu entrichtenden Ausgleichszahlung nicht übersteigt.
 Der Vermieter kann vom Mieter frühestens vier Monate vor dem Wegfall der öffentlichen Bindung verlangen, ihm innerhalb eines Monats über die Verpflichtung zur Ausgleichszahlung und über deren Höhe Auskunft zu erteilen. Satz 1 gilt entsprechend, wenn die Verpflichtung des Mieters zur Leistung einer Ausgleichszahlung nach den §§ 34 bis 37 des Wohnraumförderungsgesetzes und den hierzu ergangenen landesrechtlichen Vorschriften wegen Wegfalls der Mietbindung erloschen ist.
- (5) Von dem Jahresbetrag, der sich bei einer Erhöhung auf die ortsübliche Vergleichsmiete ergäbe, sind Drittmittel im Sinne des § 559a abzuziehen, im Falle des § 559a Abs. 1 mit 11 vom Hundert des Zuschusses.
- (6) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 558a Form und Begründung der Mieterhöhung

- (1) Das Mieterhöhungsverlangen nach § 558 ist dem Mieter in Textform zu erklären und zu begründen.
- (2) Zur Begründung kann insbesondere Bezug genommen werden auf
 1. einen Mietspiegel (§§ 558c, 558d),
 2. eine Auskunft aus einer Mietdatenbank (§558e),
 3. ein mit Gründen versehenes Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen,
 4. entsprechende Entgelte für einzelne vergleichbare Wohnungen; hierbei genügt die Benennung von drei Wohnungen.
- (3) Enthält ein qualifizierter Mietspiegel (§558d Abs. 1), bei dem die Vorschrift des § 558d Abs. 2 eingehalten ist, Angaben für die Wohnung, so hat der Vermieter in seinem Mieterhöhungsverlangen diese Angaben auch dann mitzuteilen, wenn er die Mieterhöhung auf ein anderes Begründungsmittel nach Absatz 2 stützt.
- (4) Bei der Bezugnahme auf einen Mietspiegel, der Spannen enthält, reicht es aus, wenn die verlangte Miete innerhalb der Spanne liegt. Ist in dem Zeitpunkt, in dem der Vermieter seine Erklärung abgibt, kein Mietspiegel vorhanden, bei dem § 558c Abs. 3 oder § 558d Abs. 2 eingehalten ist, so kann auch ein anderer, insbesondere ein veralteter Mietspiegel oder ein Mietspiegel einer vergleichbaren Gemeinde verwendet werden.
- (5) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 558b Zustimmung zur Mieterhöhung

- (1) Soweit der Mieter der Mieterhöhung zustimmt, schuldet er die erhöhte Miete mit Beginn des dritten Kalendermonats nach dem Zugang des Erhöhungsverlangens.
- (2) Soweit der Mieter der Mieterhöhung nicht bis zum Ablauf des zweiten Kalendermonats nach dem Zugang des Verlangens zustimmt, kann der Vermieter auf Erteilung der Zustimmung klagen. Die Klage muss innerhalb von drei weiteren Monaten erhoben werden.
- (3) Ist der Klage ein Erhöhungsverlangen vorausgegangen, das den Anforderungen des § 558a nicht entspricht, so kann es der Vermieter im Rechtsstreit nachholen oder die Mängel des Erhöhungsverlangens beheben. Dem Mieter steht auch in diesem Fall die Zustimmungsfrist nach Absatz 2 Satz 1 zu.
- (4) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 558c Mietspiegel

- (1) Ein Mietspiegel ist eine Übersicht über die ortsübliche Vergleichsmiete, soweit die Übersicht von der Gemeinde oder von Interessensvertretern der Vermieter und der Mieter gemeinsam erstellt oder anerkannt worden ist.
- (2) Mietspiegel können für das Gebiet einer Gemeinde oder mehrerer Gemeinden oder für Teile von Gemeinden erstellt werden.
- (3) Mietspiegel sollen im Abstand von zwei Jahren der Marktentwicklung angepasst werden.
- (4) Gemeinden sollen Mietspiegel erstellen, wenn hierfür ein Bedürfnis besteht und dies mit einem vertretbaren Aufwand möglich ist. Die Mietspiegel und ihre Änderungen sollen veröffentlicht werden.
- (5) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften über den näheren Inhalt und das Verfahren zur Aufstellung und Anpassung von Mietspiegeln zu erlassen.

§ 558d Qualifizierter Mietspiegel

- (1) Ein qualifizierter Mietspiegel ist ein Mietspiegel, der nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen erstellt und von der Gemeinde oder von Interessensvertretern der Vermieter und der Mieter anerkannt worden ist.
- (2) Der qualifizierte Mietspiegel ist im Abstand von zwei Jahren der Marktentwicklung anzupassen. Dabei kann eine Stichprobe oder die Entwicklung des vom Statistischen Bundesamtes ermittelten Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland zugrunde gelegt werden. Nach vier Jahren ist der qualifizierte Mietspiegel neu zu erstellen.
- (3) Ist die Vorschrift des Absatzes 2 eingehalten, so wird vermutet, dass die im qualifizierten Mietspiegel bezeichneten Entgelte die ortsübliche Vergleichsmiete wiedergeben.

§ 558e Mietdatenbank

Eine Mietdatenbank ist eine zur Ermittlung der ortsüblichen Vergleichsmiete fortlaufend geführte Sammlung von Mieten, die von der Gemeinde oder von Interessensvertretern der Vermieter und der Mieter gemeinsam geführt oder anerkannt wird und aus der Auskünfte gegeben werden, die für einzelne Wohnungen einen Schluss auf die ortsübliche Vergleichsmiete zulassen.

§ 559 Mieterhöhung bei Modernisierung

- (1) Hat der Vermieter bauliche Maßnahmen durchgeführt, die den Gebrauchswert der Mietsache nachhaltig erhöhen, die allgemeinen Wohnverhältnisse auf Dauer verbessern oder nachhaltig Einsparungen von Energie oder Wasser bewirken (Modernisierung), oder hat er andere bauliche Maßnahmen aufgrund von Umständen durchgeführt, die er nicht zu vertreten hat, so kann er die jährliche Miete um 11 vom Hundert der für die Wohnung aufgewendeten Kosten erhöhen.
- (2) Sind die baulichen Maßnahmen für mehrere Wohnungen durchgeführt worden, so sind die Kosten angemessen auf die einzelnen Wohnungen aufzuteilen.
- (3) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 559a Anrechnung von Drittmitteln

- (1) Kosten, die vom Mieter oder für diesen von einem Dritten übernommen oder die mit Zuschüssen aus öffentlichen Haushalten gedeckt werden, gehören nicht zu den aufgewendeten Kosten im Sinne des § 559.
- (2) Werden die Kosten für die baulichen Maßnahmen ganz oder teilweise durch zinsverbilligte oder zinslose Darlehen aus öffentlichen Haushalten gedeckt, so verringert sich der Erhöhungsbetrag nach § 559 um den Jahresbetrag der Zinsermäßigung. Dieser wird errechnet aus dem Unterschied zwischen dem ermäßigten Zinssatz und dem marktüblichen Zinssatz für den Ursprungsbetrag des Darlehens. Maßgebend ist der marktübliche Zinssatz für erstrangige Hypotheken zum Zeitpunkt der Beendigung der Maßnahmen. Werden Zuschüsse oder Darlehen zur Deckung von laufenden Aufwendungen gewährt, so verringert sich der Erhöhungsbetrag um den Jahresbetrag des Zuschusses oder Darlehens.
- (3) Ein Mieterdarlehen, eine Mietvorauszahlung oder eine von einem Dritten für den Mieter erbrachte Leistung für die baulichen Maßnahmen stehen einem Darlehen aus öffentlichen Haushalten gleich. Mittel der Finanzierungsinstitute des Bundes oder eines Landes gelten als Mittel aus öffentlichen Haushalten.
- (4) Kann nicht festgestellt werden, in welcher Höhe Zuschüsse oder Darlehen für die einzelnen Wohnungen gewährt worden sind, so sind sie nach dem Verhältnis der für die einzelnen Wohnungen aufgewendeten Kosten aufzuteilen.
- (5) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 559b Geltendmachung der Erhöhung, Wirkung der Erhöhungserklärung

- (1) Die Mieterhöhung nach § 559 ist dem Mieter in Textform zu erklären. Die Erklärung ist nur wirksam, wenn in ihr die Erhöhung auf Grund der entstandenen Kosten berechnet und entsprechend den Voraussetzungen der §§ 559 und 559a erläutert wird.
- (2) Der Mieter schuldet die erhöhte Miete mit Beginn des dritten Monats nach dem Zugang der Erklärung. Die Frist verlängert sich um sechs Monate, wenn der Vermieter dem Mieter die zu erwartende Erhöhung der Miete nicht nach § 554 Abs. 3 Satz 1 mitgeteilt hat oder wenn die tatsächliche Mieterhöhung mehr als 10 vom Hundert höher ist als die mitgeteilte.
- (3) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 560 Veränderung von Betriebskosten

- (1) Bei einer Betriebskostenpauschale ist der Vermieter berechtigt, Erhöhungen der Betriebskosten durch Erklärung in Textform anteilig auf den Mieter umzulegen, soweit dies im Mietvertrag vereinbart ist. Die Erklärung ist nur wirksam, wenn in ihr der Grund für die Umlage bezeichnet und erläutert wird.
- (2) Der Mieter schuldet den auf ihn entfallenden Teil der Umlage mit Beginn des auf die Erklärung folgenden übernächsten Monats. Soweit die Erklärung darauf beruht, dass sich die Betriebskosten rückwirkend erhöht haben, wirkt sie auf den Zeitpunkt der Erhöhung der Betriebskosten, höchstens jedoch auf den Beginn des der Erklärung vorausgehenden Kalenderjahres zurück, sofern der Vermieter die Erklärung innerhalb von drei Monaten nach Kenntnis von der Erhöhung abgibt.
- (3) Ermäßigen sich die Betriebskosten, so ist eine Betriebskostenpauschale vom Zeitpunkt der Ermäßigung an entsprechend herabzusetzen. Die Ermäßigung ist dem Mieter unverzüglich mitzuteilen.
- (4) Sind Betriebskostenvorauszahlungen vereinbart worden, so kann jede Vertragspartei nach einer Abrechnung durch Erklärung in Textform eine Anpassung auf eine angemessene Höhe vornehmen.
- (5) Bei Veränderungen von Betriebskosten ist der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit zu beachten.
- (6) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.

§ 561 Sonderkündigungsrecht des Mieters nach Mieterhöhung

- (1) Macht der Vermieter eine Mieterhöhung nach § 558 oder § 559 geltend, so kann der Mieter bis zum Ablauf des zweiten Monats nach dem Zugang der Erklärung des Vermieters das Mietverhältnis außerordentlich zum Ablauf des übernächsten Monats kündigen. Kündigt der Mieter, so tritt die Mieterhöhung nicht ein.
- (2) Eine zum Nachteil des Mieters abweichende Vereinbarung ist unwirksam.



► Nr. VO/2018/06254
öffentlich

Lübeck, 08.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Björn Kruse (E-Mail: bjoern.kruse@luebeck.de Telefon: 122-6928)

Fortführung der Maßnahme Erneuerung Uferbereich am Fährplatz in Lübeck-Travemünde (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Mit der Maßnahme Erneuerung Uferbereich am Fährplatz in Lübeck-Travemünde wird fortgefahren.

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

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐
☒

Nein
Ja (Anlage 1)

Begründung:

1 Allgemeines

Die Baumaßnahme Erneuerung Uferbereich am Fährplatz in Lübeck-Travemünde liegt in besonderer städtebaulicher Lage nahe des alten Travemünder Ortskernes, des Fischereihafens, des Fährvorplatzes und des Ostpreußenkais. (Anlage 2 – Luftbild). Die an den Baube-

reich angrenzenden öffentlichen Flächen wurden in den letzten Jahren umfassend erneuert. Der Uferbereich zwischen Fähranleger und Ostpreußenkai ist Gegenstand der Baumaßnahme.

Die alten Uferbefestigungen bestanden aus Stahl-, Stahlbeton- und Holzspundwänden und waren abgängig und einsturzgefährdet. Die darauf aufgesetzte Steganlage für ca. 20 Sportboote war ebenfalls abgängig und von der Holzbohrmuschel befallen. Die landseitigen Verkehrsflächen bestanden aus geneigten Asphalt- und Betonflächen in desolatem Zustand. Die Flächen waren ungeeignet, Fußgänger am Traveufer entlang zu führen.

Am 11.07.2017 erfolgte der Beschluss des Hauptausschusses für die Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Erneuerung Uferbereich am Markt (Fährplatz) in Lübeck-Travemünde (Vorlage Nr. VO/2018/06254). Entsprechend der Vorlage beliefen sich die Gesamtkosten für die Maßnahme auf 1.200.000 EUR. Davon standen für das Haushaltsjahr 2016 250.000 EUR und für 2017 950.000 EUR auf dem Produktsachkonto 552001 068.7852000 – Wasser und Hafen, Uferwand Priwallfähre Nordseite/Marktplatz Travemünde, Tiefbaumaßnahmen zur Verfügung.

Mit der Bauausführung wurde im Oktober 2017 begonnen. Es war vorgesehen, die Kaimauer bis zum Beginn der Sportbootsaison 2018 für das Anlegen der Boote fertig zu stellen und anschließend die Hinterlandflächen herzurichten. Aufgrund von Problemen in der Baudurchführung ist erst Ende August mit der Fertigstellung der Kaimauer zu rechnen. Die Herstellung der Pflasteroberfläche, das Stellen von Sitzbänken, Fahrradbügeln und Pollern ist dann noch nicht realisiert. Die Oberfläche kann aus sicherheits- und baustellenlogistischen Gründen erst bei einer erneuten Sperrung der angrenzenden Straße fertig hergestellt werden. Die Straße fungiert als Umleitung für die in den Sommermonaten für den Fahrzeugverkehr gesperrte Vorderreihe und kann erst im Herbst wieder gesperrt werden. Die Oberflächenherstellung wurde einvernehmlich aus dem Bauauftrag herausgelöst und soll separat ausgeschrieben werden.

2 Anlass für diese Vorlage

Nach § 1 Nr. 1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist eine erneute Entscheidung des Hauptausschusses zur Fortführung des beschlossenen Vorhabens herbeizuführen, wenn die Gesamtkosten um mehr als 20 % oder um mehr als 175.000 EUR netto überschritten werden. Diese Entscheidung ist jetzt erforderlich, da die Kosten um 625.000 EUR überschritten werden.

3 Begründungen zur Höhe der Mehrkosten

Die Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme erfolgte im Juni 2017 mit Gesamtkosten von 1.200.000 EUR. Die Grundlage für die freigegebenen Kosten bildete die Kostenberechnung im Zuge der Ausführungsplanung. Darin enthalten waren ca. 1.004.000 EUR Baukosten und ca. 196.000 EUR für Planung und Sonstiges. Bei voraussichtlichen Gesamtkosten von jetzt 1.825.000 EUR ergibt sich eine Finanzierungslücke von 625.000 EUR.

Die Mehrkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Allgemeine Preissteigerung:

In der Kostenberechnung der Ausführungsplanung wurden die Gesamtbaukosten mit rund 1.004.000 EUR geschätzt. Das Angebot des Erstplatzierten bei der Submission lag mit

1.145.000 EUR ca. 140.000 EUR (ca. 14%) über der Kostenberechnung. Maßgebend für diese Differenz sind zum einen die Angebotspreise zur Herstellung und Lieferung von Spundbohlen. Hier hat sich der marktübliche Preis anscheinend deutlich erhöht. Zum anderen wurde die sehr gute Auftragslage im Bausektor unterschätzt, welche die Angebotspreise insgesamt ansteigen lässt.

Die Kosten aus der Preissteigerung sind bereits im November 2017 durch eine Sollübertragung von 170.000 EUR aus der Maßnahme 552001 082. 7852000 – Wasser und Hafen, Fischereihafen Travemünde Stege gedeckt worden. Dieses war nötig um den Bauauftrag zu erteilen.

Bauen im Bestand/Unvorhergesehenes:

Beräumung Rammtrasse: Zum Baubeginn musste zuerst planmäßig die Rammtrasse an der Gewässersohle geräumt werden. In der Planungsphase wurden Untersuchungen in Form von Aktenrecherchen, Baugrundbohrungen, Altlastenrecherche und Taucheruntersuchungen durchgeführt. Trotz dieser Voruntersuchungen wurden bei der Rammtrassenräumung an der Gewässersohle bis ca. 3 m unter Grund (max. mögl. Aushubtiefe) unvorhersehbar große Mengen an Schrott und Bauschutt festgestellt (Siehe Anlage 3), der entfernt und entsorgt werden musste. Es entstanden zusätzliche Kosten von rund 56.000 EUR.

Zusätzliche Rückbauleistungen: Im Zuge des Teilrückbaus der alten Uferwand wurden dahinterliegende, massive ältere Uferbauwerke, wasserseitige Steinschüttungen, Fundamente von Slipanlagen und anderen Bauwerken entdeckt. Es gibt keine detaillierten Unterlagen über die alten Uferbauwerke oder sonstige Anlagen im Land- und Wasserbereich. Für den Abbruch und die Entsorgung entstanden zusätzliche Kosten von rund 43.000 EUR.

Zusätzliche u. geänderte Spundwandeinbringung: Während der Rammarbeiten stieß die Baufirma trotz der vorherigen Beräumung auf weitere massive Hindernisse im Untergrund, die aus Standsicherheitsgründen im Vorfeld nicht beseitigt werden konnten. Die Spundbohlen mussten zum Teil mehrfach gezogen und neu gerammt werden. Dieses hatte Massenerhöhungen in den dafür vorgesehen LV-Positionen mit Mehrkosten von rund 124.000 EUR zur Folge.

Im Anschlussbereich zum Grundstück des Fährbetriebes musste schließlich die Rammtrasse und folglich die darauf aufsetzende Konstruktion der Ufersicherung komplett geändert werden. Dadurch mussten auch neue Betonfertigteile geliefert und eingebaut werden. Hierbei entstanden zusätzliche Kosten von rund 115.000 EUR.

Anschluss Ostpreußenkai: Der Spundwandanschluß an den Ostpreußenkai gestaltete sich bedingt durch die alte Bausubstanz schwieriger als geplant. Es mussten zusätzliche Schlösser und Betonblöcke geliefert und eingebaut werden. Hierbei entstanden zusätzliche Kosten von rund 13.000 EUR.

Verfüllung Hohlräume: Beim Rückbau der landseitigen Beton- und Asphaltoberflächen kamen Hohlräume mit Abmessungen von bis zu 5m x 5m x 2m Tiefe zum Vorschein, die sich im nordöstlichen Bereich von der alten Uferwand bis zum Straßenbord erstreckten (Siehe Anlage 3). Trotz Untersuchung der alten Uferwand mit Tauchern und Baugrundbohrungen im Baufeld konnten diese Hohlräume im Vorfeld nicht festgestellt und in diesem Ausmaß auch nicht vermutet werden. Nach Rückbau der alten, stützenden Oberflächenbefestigung kam es auf ca. 100 m zur Rissbildung und Versackungen in der Pflasterstraße. Durch die zusätzlichen Verfüllarbeiten und den gestörten Bauablauf entstehen zusätzliche Kosten von rund 54.000 EUR.

Zusätzliche fachgutachterliche Begleitung im Rahmen der Baudurchführung:

Infolge der aufgetretenen Hohlräume wurden weitere Baugrunduntersuchungen und Taucheruntersuchungen zur Ursachenforschung und Lokalisierung von ggf. noch vorhandenen

Hohlräumen beauftragt. Insgesamt entstehen hierfür Mehrkosten in Höhe von rund 10.000 EUR.

Zusätzliche Planungen im Rahmen der Baudurchführung:

Durch die geänderten Ausführungen in der Rammtrasse musste die Genehmigungs- und Ausführungsplanung z.T. angepasst werden. Hierfür entstehen geschätzte zusätzliche Kosten von rund 5.000 EUR.

Restarbeiten Oberflächen Promenade:

Die Oberflächenherstellung beinhaltet die Verlegung des bereits gelieferten Granitsteinpflasters und das Aufstellen von Sitzbänken, Fahrradbügel, Gabionenwand, Poller. In den Sommermonaten ist eine Sperrung der angrenzenden Straße nicht möglich. Für die Ausführung der Pflasterarbeiten ist die Sperrung jedoch aus sicherheitstechnischen und bautechnischen Gründen unabdingbar. Deshalb wurde einvernehmlich vereinbart diese Arbeiten aus dem Bauvertrag zu nehmen. Dadurch entstehen Minderkosten in Höhe von ca. -150.000 EUR.

Diese werden bei erneuter Ausschreibung bei dann möglicher Straßensperrung im Herbst 2018 in gleicher Höhe zuzüglich 20 % Preissteigerung benötigt. Die Oberflächenherstellung würde somit Kosten von 180.000 EUR erfordern.

Für die in diesem Zuge mit auszuführende Reparatur der Pflasterstraße entstehen zusätzliche Kosten von rund 35.000 EUR.

Darstellung der erwarteten Mehrkosten gegenüber dem Haushaltsansatz:

	Ausgabe - Soll in EUR	Ausgabe - Ist in EUR
Budget gem. Freigabe zur Umsetzung	1.200.000	
Planungs- und sonstige Kosten		196.000
Baukosten gemäß Kostenberechnung		1.004.000
Mehrkosten:		
Allgemeine Preissteigerung; (beauftragte Baukosten 1.145.000 EUR)		140.000
Unvorhergesehenes – Beräumung Rammtrasse		56.000
Unvorhergesehenes – Zusätzliche Rückbauleistungen		43.000
Mehrmengen LV – Zusätzliche u. geänderte Spundwandeinbringung		124.000
Unvorhergesehenes – Zusätzliche u. geänderte Spundwandeinbringung		115.000
Mehrmengen LV – Anschluß OPK		13.000
Unvorhergesehenes – Zusätzliche Verfüllung Hohlräume		54.000
Mehrkosten Zusätzliche fachgutachterliche Begleitung		10.000
Mehrkosten Zusätzliche Planungen		5.000
Minderkosten Bauvertrag Streichung Oberflächenarbeiten		- 150.000
Mehrkosten Restarbeiten Oberflächen Promenade (Auftrag neu)		180.000
Unvorhergesehenes – Reparatur der Pflasterstraße		35.000
Gesamtkosten	1.200.000	1.825.000

Somit entstehen Mehrkosten in Höhe von 625.000 EUR, die jedoch durch die Sollübertragung vom November 2017 in Höhe von 170.000 EUR auf 455.000 EUR reduziert werden. Hiervon entfallen 240.000 EUR auf die fast fertig gestellte Ufererneuerung und 215.000 EUR auf die noch ausstehenden Oberflächenarbeiten.

4 Deckung der Mehrkosten

Die Deckung der Mehrkosten von 455.000 EUR erfolgt durch Sollübertragung in Höhe von 455.000 EUR aus dem Projekt 552001 543.7852000 - Wasser und Hafen, Umbau Anleger 5. Die Festlegung ist hier in Höhe der gesamten Planungskosten erfolgt. Die Auslösung des Auftrages der Stufe 4 des Ingenieurvertrages erfolgt jedoch erst 2020. Dadurch ist eine Reduzierung der Festlegung möglich. Eine Neuanschaffung in 2020 wird jedoch erforderlich.

5 Begründungen zur Fortführung der Maßnahme

Die erst im Zuge der Rückbauarbeiten entdeckten Hohlräume neben der Straße hätten ohne Vorwarnung zu einem plötzlichen Einbruch der Straße führen können und stellten somit eine Gefahr für Leib und Leben dar. Durch diese Maßnahme ist die Standsicherheit der Uferanlage land- und wasserseitig wieder hergestellt und die Straße kann wieder ohne Einschränkungen befahren werden. Die Mehrkosten für die Ufererneuerung (240.000 EUR) resultieren aus notwendigerweise im Rahmen der Bauausführung geänderten und zusätzlichen Leistungen. Die bisher eingereichten Nachträge und Mehrmengen sind dem Grunde nach anerkannt, die Höhe wird noch abschließend geprüft.

In den Sommermonaten dient die an das Baufeld angrenzende Pflasterstraße zur Umleitung des Individualverkehrs aus der Vorderreihe. Eine Sperrung der Straße, die zur Ausführung der Oberflächenarbeiten und dessen Reparatur nötig ist, ist dann nicht möglich. Die Arbeiten zur Fertigstellung der Oberflächen inkl. Einbau der Sitzbänke etc. sind somit aus zeitlichen und finanziellen Gründen einvernehmlich aus dem Vertrag gekürzt worden. Zur vollständigen Umsetzung der Maßnahme, gemäß Beschluss des Hauptausschusses vom 11.07.2017, sollen die Arbeiten mit Kosten in Höhe von ca. 215.000 EUR nach Beschluss dieser Vorlage neu ausgeschrieben werden.

6 Vorschlag

Mit der Baumaßnahme Erneuerung Uferbereich am Fährplatz Travemünde wird fortgeföhren.

Anlagen:

- Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
- Anlage 2 – Luftbild Bestand
- Anlage 3 – Schadensbilder
- Anlage 4 – Lageplan Gestaltung

Senatorin Joanna Glogau

Anlage 2
Luftbild Bestand



Anlage 3
Schadensbilder



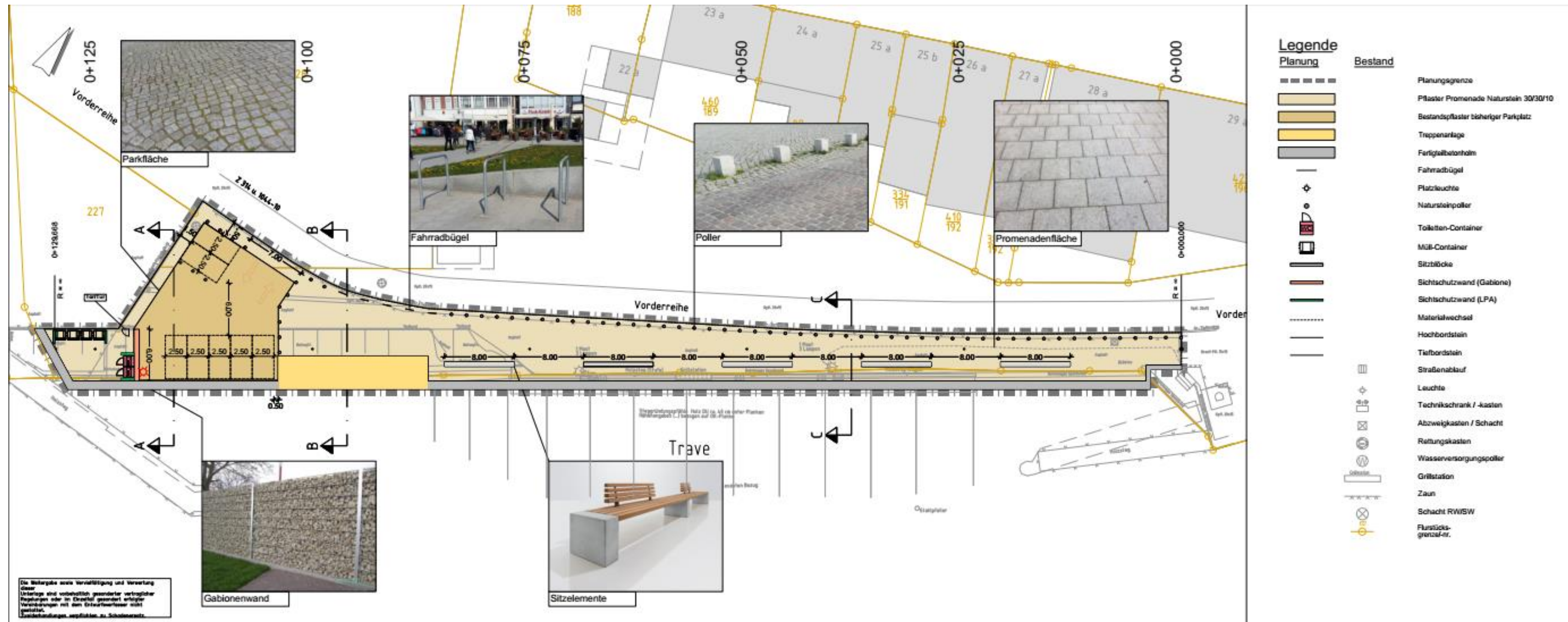
Hindernisse aus der Rammtrasse



Hohlräume zwischen Straße und Kaimauer



Anlage 4 Lageplan Gestaltung





► Nr. VO/2018/06272
öffentlich

Lübeck, 14.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Jasmin Orminski (E-Mail: jasmin.orminski@luebeck.de Telefon: 122-6449)

Vorlage zur Festsetzung einer Benutzungs- und Gebührensatzung für die Übergangswohneinrichtungen der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2018	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die als Anlage 2 beigefügte Benutzungs- und Gebührensatzung für die Übergangswohneinrichtungen der Hansestadt Lübeck wird beschlossen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

1.300 – Bereich Recht – Stellungnahme eingearbeitet

1.201 – Haushalt und Steuerung – Kenntnis genommen

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

Begründung:

Kinder und Jugendliche sind nicht direkt betroffen.

☐ Ja
☒ Nein

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☐ freiwillig
☒ vorgeschrieben durch:
Kommunalabgabengesetz

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein
☒ Ja (Anlage 1)

Begründung:

Gemäß der §§ 1, 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein dürfen Benutzungsgebühren nur aufgrund einer Satzung erhoben werden.

Mit Beschluss der Benutzungs- und Gebührensatzung soll Rechtssicherheit geschaffen werden.

Bisher gab es für die Übergangswohneinrichtungen keine Benutzungs- und Gebührensatzung. Zur Zeit werden die Kosten für die Unterbringung in den Übergangswohneinrichtungen mit 12,00 € pro Person und Tag über den jeweiligen Leistungsträger bzw. mit den Personen mit eigenem Einkommen ohne Bezug von Transferleistungen direkt abgerechnet. Diese Erträge werden dem Aufwandskonto 315001.000.5458000 zur Deckung der verauslagten Kosten für Miete und Nebenkosten der Übergangswohneinrichtungen gutgeschrieben.

In den Übergangswohneinrichtungen der Hansestadt Lübeck waren zum Stichtag 01.07.2018 insgesamt 1.598 Personen untergebracht. Davon waren 759 Personen aus dem Rechtskreis AsylbLG, 750 Personen aus dem Rechtskreis SGB II, 9 Personen aus dem Rechtskreis SGB XII und 80 Personen mit eigenem Einkommen ohne Bezug von Transferleistungen untergebracht.

Die bisherige Praxis, die tatsächlich anfallenden Kosten für Miete und Nebenkosten der Übergangswohneinrichtungen von z.Zt. 12,00 € pro Person und Tag abzurechnen, übersteigt bereits ab einem Zwei-Personen-Haushalt den von der Hansestadt Lübeck festgesetzten Höchstbetrag der anzuerkennenden Unterkunftskosten bei Transferleistungsempfängern. Im Zuge der Gleichbehandlung wird für die Benutzungsgebühr daher die derzeit geltende Mietobergrenze der Hansestadt Lübeck zu Grunde gelegt. Darüber hinaus bietet dies den Personen, die eigenes Einkommen erzielen, z.B. durch Arbeitsaufnahme, die Möglichkeit, unabhängig von Transferleistungen zu leben.

Auf Grund dessen entsteht eine Differenz zu den tatsächlich anfallenden Kosten für Miete und Nebenkosten. Dieses führt zu Mindererträgen, die sich wie folgt auf die Haushaltsjahre auswirken:

4. Quartal 2018: Mindererträge von ca. 538.000,00 €

Jahr 2019: Mindererträge von ca. 1.886.000,00 €

Die Mindererträge werden sich in den Folgejahren auf Grund von rückläufigen Flüchtlingszahlen und der Aufgabe von Übergangswohneinrichtungen voraussichtlich verringern.

Anlagen:

Anlage 1 - Finanzielle Auswirkung

Anlage 2 - Benutzungs- und Gebührensatzung

Senator Sven Schindler

Bereich: 2.500
Produkt: 315001 - Soz. Einricht. + Angeb.

Anlage zur Vorlage vom 14.08.2018
VO-Nr.: VO/2018/06272

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2018	2019	2020	2021
Erträge	958.000,00	3.200.000,00	2.700.000,00	2.200.000,00
Aufwendungen	-1.496.000,00	-5.086.000,00	-4.323.000,00	-3.674.000,00
Saldo Ergebnisplan	-538.000,00	-1.886.000,00	-1.623.000,00	-1.474.000,00
Einzahlungen	958.000,00	3.200.000,00	2.700.000,00	2.200.000,00
Auszahlungen	-1.496.000,00	-5.086.000,00	-4.323.000,00	-3.674.000,00
Saldo Finanzplan	-538.000,00	-1.886.000,00	-1.623.000,00	-1.474.000,00

2018	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. zu ordnen	X	X		
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan Betrag in €
2018	Bezifferung	Bezeichnung	
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	315001.4321000	Soziale Einrichtungen und Angebote - Benutzungsgebühren u. ähnl. Entg	958.000,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	315001.5458000	Soziale Einrichtungen und Angebote - Erst. f. Aufw. v. Dritten übrige Ber.	-1.496.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-538.000,00

	Produktsachkonten		Finanzplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	315001.6321000	Soziale Einrichtungen und Angebote - Benutzungsgebühren u. ähnl. Entg	958.000,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	315001.7458000	Soziale Einrichtungen und Angebote - Erst. f. Aufw. v. Dritten übrige Ber.	-1.496.000,00
		Saldo Finanzplan	-538.000,00

- Entwurf (Stand: 18.07.2018) -

**Benutzungs- und Gebührensatzung
für Übergangswohneinrichtungen der Hansestadt Lübeck zur
ordnungsrechtlichen Unterbringung gem. dem Asylgesetz (AsylG)
i.V.m. dem Landesaufnahmegesetz (LAufnG), dem
Bundesvertriebenengesetz (BVFG) und dem Aufenthaltsgesetz
(AufenthG)
vom . .2018**

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein und der §§ 1, 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein, wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom . . folgende Satzung erlassen:

§ 1 Unterkünfte

(1) Die Hansestadt Lübeck unterhält zur vorübergehenden Unterbringung

- a) von ausländischen Flüchtlingen gemäß § 50 Abs. 4 AsylG i.V.m. § 1 LAufnG in der jeweils geltenden Fassung,
- b) von ausländischen Flüchtlingen, die Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch Zweites Buch (SGB II) oder dem Sozialgesetzbuch Zwölftes Buch (SGB XII) in der jeweils geltenden Fassung erhalten bzw. über Einkommen oder Vermögen verfügen und
- c) von Spätaussiedlern nach den Vorschriften des Gesetzes über die Angelegenheiten der Vertriebenen und Flüchtlinge BVFG sowie von jüdischen Migranten nach dem Gesetz über den Aufenthalt, die Erwerbstätigkeit und über die Integration von Ausländern im Bundesgebiet Zuwanderungsgesetz - AufenthG in der jeweils geltenden Fassung,

Übergangswohneinrichtungen - nachfolgend Unterkünfte genannt – als öffentliche Einrichtungen.

(2) Das Benutzungsverhältnis ist öffentlich-rechtlich.

(3) Die Hansestadt Lübeck bedient sich aufgrund vertraglicher Vereinbarung für das Betreiben der Unterkünfte und die Betreuung der Bewohnerinnen und Bewohner externer Dritter.

§ 2 Benutzungsverhältnis

(1) Die Unterkunft dient der Verhinderung oder Beseitigung der Wohnungslosigkeit und der vorübergehenden Unterbringung der von § 1 erfassten Personen.

- (2) Über die Belegung der Unterkünfte entscheidet die Hansestadt Lübeck nach pflichtgemäßem Ermessen. Sie ist berechtigt, im Rahmen der Kapazitäten und der Sicherung einer geordneten Unterbringung bestimmte Wohnräume nach Art, Größe und Lage zuzuweisen. Ein Anspruch auf die Zuweisung einer bestimmten Unterkunft besteht nicht.
- (3) Die Betreiber erlassen in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck eine Hausordnung, die Näheres zur Benutzung, zum Hausrecht und zur Ordnung in den Unterkünften regelt.
- (4) Der Wohnraum in der Unterkunft wird durch schriftlichen Bescheid durch die Hansestadt Lübeck zugewiesen. Den benutzungsberechtigten Personen kann jederzeit das Recht für die Benutzung der Unterkunft widerrufen bzw. ihnen können andere Unterkünfte zugewiesen werden.

§ 3 Gebührenpflicht und Gebührenhöhe

- (1) Die Hansestadt Lübeck erhebt für die Benutzung der Unterkünfte Benutzungsgebühren.
- (2) Berechnungsgrundlage für die Höhe der Benutzungsgebühr ist der Mietaufwand zuzüglich Nebenkosten sowie Strom- und Heizkosten. Die monatliche Benutzungsgebühr beträgt danach 360,- Euro für alleinstehende Personen.
- (3) Gemäß der geltenden Richtlinien der Hansestadt Lübeck für die Angemessenheit von Unterkunft und Heizung nach § 22 SGB II und § 35 SGB XII wird die entsprechende Mietobergrenze für Mehrpersonenhaushalte als Benutzungsgebühr in der jeweils geltenden Fassung zu Grunde gelegt. Für die betroffene Personenzahl eines untergebrachten Familienverbandes liegt die Benutzungsgebühr zur Zeit bei:

Anzahl Personen	Mietobergrenze	Heiz- und Stromkostenzuschlag	Benutzungsgebühr
2	440,- €	10,- € + 50,- € = 60,- €	500,- €
3	535,- €	15,- € + 60,- € = 75,- €	610,- €
4	635,- €	20,- € + 69,- € = 89,- €	724,- €
5	710,- €	25,- € + 79,- € = 104,- €	814,- €
6	860,- €	30,- € + 88,- € = 118,- €	978,- €

- (4) Für Bedarfs- und Einstandsgemeinschaften mit sieben und mehr Personen ist eine Einzelfallentscheidung zu treffen.
- (5) Bei der Berechnung für einen Teil des Monats wird für jeden Tag der Nutzung 1/30 der monatlichen Gebühr zugrunde gelegt.

§ 4 Festsetzung der Gebühren, Dauer der Gebührenpflicht und Fälligkeit

- (1) Die Benutzungsgebühren werden durch schriftlichen Gebührenbescheid von der Hansestadt Lübeck festgesetzt.

- (2) Die Gebührenpflicht beginnt mit dem Tag der Einweisung und endet am Tag des tatsächlichen Auszugs.
- (3) Die Benutzungsgebühr ist monatlich im Voraus fällig und spätestens bis zum dritten Werktag eines Monats auf eines der Konten der Hansestadt Lübeck unter Angabe des jeweiligen Kassenzeichens zu entrichten.
- (4) Eine vorübergehende Abwesenheit entbindet nicht von der Verpflichtung zur Gebühreinzahlung.

§ 5 Gebührenschuldner

- (1) Gebührenschuldner sind die eingewiesenen Personen. Haushaltsvorstände sind Gebührenschuldner für sich und ihre unterhaltsberechtigten Angehörigen.
- (2) Die Abrechnung der Benutzungsgebühren erfolgt grundsätzlich direkt mit den Leistungsträgern, es sei denn die Gebührenschuldner verfügen über Einkommen und/oder Vermögen. In diesem Fall endet die Direktabrechnung mit dem Ende des Monats, in dem die Leistung eingestellt wird.

§ 6 Mitwirkungspflichten

- (1) Veränderungen im Familienstand oder in der Größe einer Gemeinschaft von Benutzungsberechtigten, insbesondere durch Geburt oder Todesfall, sind dem Bereich Soziale Sicherung der Hansestadt Lübeck unverzüglich anzuzeigen.
- (2) Umstände, die zur Beendigung des Benutzungsverhältnisses berechtigen, wie die Anmietung einer eigenen Wohnung, sind dem Bereich Soziale Sicherung der Hansestadt Lübeck unverzüglich mitzuteilen.
- (3) Änderungen in den wirtschaftlichen Verhältnissen aufgrund von Einkommen und/oder Vermögen sind unverzüglich anzugeben und nachzuweisen, hierzu zählt insbesondere die vollständige oder teilweise Einstellung von Sozialleistungen aufgrund einer Arbeitsaufnahme bzw. auch die Wiederaufnahme von Zahlungen durch einen Leistungsträger.

§ 7 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am . . . in Kraft.



► Nr. VO/2018/06279
öffentlich

Lübeck, 14.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.040 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Aiko Wagner (E-Mail: aiko.wagner@luebeck.de Telefon: 122-5740)

Preistarif Nordische Filmtage Lübeck - Anpassung der Akkreditierungskosten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der als Anlage beigefügte Preistarif für die Nordischen Filmtage Lübeck wird beschlossen und tritt zum 01.10.2018 in Kraft.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

1.201 Bereich Haushalt und Steuerung
-Zustimmung
1.300 Bereich Recht
-keine rechtlichen Bedenken

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

☐
☒

Ja
Nein

Die Änderung bezieht sich ausschließlich auf akkreditierte Personen als Fachpublikum bzw. Journalisten. Kinder und Jugendliche sind von der Änderung nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐
☒

Nein
Ja (siehe in der Begründung)

Begründung:

Die 60. Nordischen Filmtage Lübeck werden in diesem Jahr vom 30.10. bis zum 04.11.2018 stattfinden. Sie starten also bereits am Dienstag und es wird somit einen Festivaltag mehr geben, als dies bisher der Fall war. Entsprechend gibt es ebenfalls eine Mehrzahl an Film-

vorführungen, die besucht werden können. Eine moderate Anpassung der Akkreditierungskosten ist somit sachlich begründet und dem zusätzlichen Angebot und Aufwand des Festivals angemessen.

Wie bei Filmfestivals in Deutschland und im Ausland üblich, müssen Fachbesucher wie Kino-verleiher, Filmproduzenten, TV-Rechtehändler etc. auf den Nordischen Filmtagen Lübeck keine Tickets für einzelne Vorstellungen erwerben, sondern zahlen eine Akkreditierungsgebühr, für die sie einen Festival-Pass erhalten, mit dem sie sämtliche Vorstellungen des Festivals besuchen können. Für diese akkreditierten Fachbesucher ist ein angemessenes Kontingent an Plätzen geblockt, zugleich wird garantiert, dass ausreichend Plätze in den freien Verkauf gehen. Im vergangenen Jahr haben 349 Fachbesucher eine Akkreditierungsgebühr entrichtet, so dass - bei gleichbleibender Anzahl der Fachbesucher - mit der angesetzten Erhöhung mit zusätzlichen Erträgen von knapp 3.500 Euro zu rechnen ist.

Dies bedeutet jedoch nicht automatisch, dass der Gesamtertrag des Festivals steigt, denn durch die Einrichtung des zusätzlichen Festivaltags entstehen Mehrkosten im Bereich Kinomiete, Technik, Personal etc. Eine ganzheitliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen kann daher zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgen.

Konkret soll sich die Gebühr für die Akkreditierung im Falle von Journalisten und Fachpublikum von 40 Euro auf 50 Euro ändern. Die Anpassung beläuft sich somit auf circa 1,67 Euro pro Tag.

Aufgrund der längeren Dauer sowie der Mehrzahl der Filmvorführungen und dem damit verbundenen Aufwand stellt dies eine leichte und angemessene Änderung dar. Diese würde auch der von der Hansestadt Lübeck angesetzten Schwelle für den Zugang zu Kultur Rechnung tragen und diesen weiterhin möglichst vielen ermöglichen.

Den Besuchern der Nordischen Filmtage Lübeck wird die Änderung der Gebühren frühzeitig ab dem 01.10.2018 per Homepage und Newsletter mitgeteilt. Erhoben würden sie ab dem 30.10.2018 direkt und in Bar an den Festivalkassen im Cinestar.

Alle anderen Eintrittspreise bleiben von dieser Vorlage unberührt.

Anlagen:

1. Preistarif für die Nordischen Filmtage Lübeck gültig ab 01.10.2018

Senatorin Kathrin Weiher

**Preistarif
für die Nordischen Filmtage Lübeck
gültig ab 01.10.2018**

1. Einzelkarte	9,50 €
2. Einzelkarte ermäßigt (für SchülerInnen, Auszubildende, Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren, Bundesfreiwilligendienstleistende, Inhaber der Lübeck Card)	7,50 €
3. Einzelkarte für Vorstellungen mit Beginn vor 18:00 Uhr und ab 22:00 Uhr	7,50 €
4. Einzelkarte ermäßigt für Vorstellungen mit Beginn vor 18:00 Uhr und ab 22:00 Uhr (für SchülerInnen, Auszubildende, Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren, Bundesfreiwilligendienstleistende, Inhaber der Lübeck Card)	6,00 €
5. Einzelkarte für das Kinder- und Jugendprogramm	3,00 €
6. die Einzelkarte für Erwachsene für das Kinder- und Jugendprogramm	7,50 €
7. Einzelkarte ermäßigt für Erwachsene für das Kinder- und Jugendprogramm (für Inhaber der Lübeck Card, Bundesfreiwilligendienstleistende, Auszubildende, SchülerInnen)	6,00 €
8. Bei Abnahme von mindestens 5 Einzelkarten wird eine Ermäßigung von 50 Cent/Karte gewährt	
9. Zuschläge für 3D-Vorführungen und Filme mit Überlänge oder musikalischer Begleitung	3,00 €
10. 10. Einzelkarte für herausragende Filmpräsentation und Sonderveranstaltungen	Preisbildung nach individueller Kalkulation
11. Akkreditierung von FachbesucherInnen *	50,00 €
12. Ermäßigungskarte (Fan Card) für Mitglieder des Freundeskreises der NFL (gültig für alle Vorstellungen)	90,00 €
13. Akkreditierung von JournalistInnen *	50,00 €
14. Personen, an deren Besuch die Hansestadt Lübeck ein besonderes Interesse hat, erhalten Ehrenkarten	

* Auf die Erhebung von Akkreditierungsgebühren kann nach Ermessen der Geschäftsleitung der Nordischen Filmtage Lübeck ganz oder teilweise verzichtet werden, wenn die Hansestadt Lübeck an dem Besuch ein besonderes Interesse hat. Dieses kann insbesondere aufgrund der Zusammenarbeit in gemeinsamen Projekten, besonderen Beiträgen bei der Vorbereitung und/oder Durchführung der Nordischen Filmtage sowie sonstigem Tätigwerden bestehen, das die Ziele und das Wirken der Hansestadt Lübeck im Zusammenhang mit den Nordischen Filmtagen fördert.

Lübeck, den __.__.2018

Jan Lindenau
Bürgermeister



► **Nr. VO/2018/06306**
öffentlich

Lübeck, 15.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
4.040 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Aiko Wagner (E-Mail: aiko.wagner@luebeck.de Telefon: 122-5740)

Neubesetzung der von der Hansestadt Lübeck entsandten Mitglieder der Jury zur Verleihung des Thomas-Mann-Preises

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.09.2018	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Hansestadt Lübeck ernennt den Präsidenten der Deutschen Thomas Mann Gesellschaft, Sitz Lübeck zum Jurymitglied des Thomas-Mann-Preises anstelle der Leitung des Thomas Mann Archivs der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH Zürich).

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
 Ergebnis:

1.300 Bereich Recht –
 keine rechtlichen Bedenken

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

☐
☒

Ja
 Nein
 Kinder und Jugendliche sind in diesem Fall
 nicht betroffen und somit nicht zu beteiligen.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein
 Ja (Anlage 1)

Begründung:

Mit dem Beschluss der Bürgerschaft zur Verleihung des Thomas-Mann-Preises zusammen mit der bayrischen Akademie der Schönen Künste vom 26.11.2009 wurde u.A. beschlossen, dass ein Sitz aufgrund der guten und langen Zusammenarbeit mit dem Thomas Mann Archiv der ETH Zürich an dessen Leiter vergeben werden soll. Dieser hat nun sein Amt niedergelegt, so dass sein Sitz in der Jury neu zu vergeben ist. Der gemeinsam von der Hansestadt Lübeck und der Akademie der Schönen Künste Bayern ernannte Vorsitzende der Jury zur Vergabe des Thomas-Mann-Preises, Herr Prof. Dr. Marx, schlägt als Neubesetzung dieser

Position den Präsidenten der Deutschen Thomas Mann Gesellschaft, Sitz Lübeck vor. Dies ist derzeit Herr Prof. Dr. Wißkirchen.

Weiterhin sind die durch die Hansestadt Lübeck vergebenen Plätze in der Jury nach bekannten Kriterien zu besetzen. Sonstige Inhalte des Beschlusses vom 26.11.2009 bleiben unberührt.

Ebenfalls hat die Leitung des Buddenbrookhauses gewechselt. Hier ändert sich die Besetzung von Herrn Holger Pils zu Frau Dr. Birte Lipinski.

In die Jury des Preises werden somit für die Hansestadt Lübeck entsandt:

1. Die Stadtpräsidentin der Hansestadt Lübeck,
Fr. Gabriele Schopenhauer
2. Die Leiterin des Buddenbrookhauses,
Fr. Dr. Birte Lipinski
3. Der Präsident der Deutschen Thomas Mann Gesellschaft, Sitz Lübeck,
Hr. Prof. Dr. Hans Wißkirchen

Anlagen:

Senatorin Kathrin Weiher



► 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, Gleichstellungsauftrag; 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 Wegekettten die ÖPNV-Nutzung neben dem hohen Preis zusätzlich unattraktiv machen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Im Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ werden die entsprechenden Vorgaben bereits formuliert: • Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen. • Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei Beförderung zwischen Fahrrädern und z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Eine Vielzahl der benannten Vorschläge zur Barrierefreiheit, Haltestellenqualität etc. unterstützen auch die o.g. Bedarfe. Eine explizite Auswertung nach Geschlecht könnte verdeutlichen, das hier ein großer Teil der Kundschaft (51,7% stadtweit, in anderen Stadtteilen höher) weiblich ist und ein entsprechender Bedarf besteht. Die Zahl der Kundinnen könnte durch eine Umsetzung oder Annäherung an die 3 benannten Themenfelder erheblich vergrößert werden.	Der Hinweis wird <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 Vorabkennzeichnung 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-alte.html mit Angaben über 650 Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon xxx Fahrpersonal, 1000 Haltestellen, 25 Linien, 200 Busse, 5 Fähren. Pro Tag werden xxx.000 Personen befördert. Insgesamt fahren pro Jahr ca. 30, 8 Mio. (einschl. Fähren) Menschen. Anzahl der jährlichen Ausbildungsplätze sowie Sonderleistungen - falls vorhanden - wie etwa	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die gewünscht Ergänzung ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht erforderlich, um die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation zu beschreiben.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	betriebliches Gesundheitsmanagement, Förderung Familie und Beruf; Frauenförderung etc.	
	5.2.2, Seite 163, Satz 1: Satz streichen, dafür neu: Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.12.2020 eine erneute ausschreibungsfreie Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Damit sollen die in diesem RNVP beschriebenen Vorgaben und Anforderungen einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ i.S. des § 8 Abs. 3 als Direktvergabe nach den Vorschriften des § 8 a Abs. 2 PBefG an die internen Betreiber SL und LVG vergeben werden. Abweichungen von den in diesem RNVP und in der Vorabbekanntmachung nach § 8 a Abs. 2 PBefG dargestellten Umfang und Qualität einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ einschließlich der gewünschten Weiterentwicklung hält die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den ÖPNV im Linienbündel „Hansestadt Lübeck“ für wesentlich und unzulässig.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Formulierungen weisen an der sinnentsprechenden Stelle keine sprachlichen Unklarheiten auf.
Kreis Herzogtum Lauenburg; 06.07.2018	Zu 3.3: Der Kreis Herzogtum Lauenburg sieht nicht die Notwendigkeit die Aufgabenträgerschaft für aus der HL ausbrechende Verkehre auf dem Gebiet des Kreises an die HL abzutreten. Das Ziel der rechtskonformen Direktvergabe an den Stadtverkehr Lübeck kann auch auf andere Weise erlangt werden. Somit stimmt der Kreis diesem Vorgehen nicht zu.	Der Hinweis wird umgesetzt. Es erfolgt eine Neufassung der entsprechenden Formulierung wie folgt: „Die Hansestadt Lübeck strebt für ausbrechende Linienverkehre an, mit den benachbarten Aufgabenträgern Vereinbarungen abzuschließen, die eine Direktvergabe an den internen Betreiber rechtlich ermöglichen.“
	Zu 3.3.1: Die Umstellung der heutigen durchgebundenen Verkehre aus dem Kreis bis in die Lübecker Innenstadt hat hohe Qualität und darf sich nicht verschlechtern. Die Regionalbuslinien sind durch anderweitige Verknüpfungen zeitlich unflexibel. Nur durch eine Anpassung der Stadtbuslinien wäre das Übersteigen an Verknüpfungspunkten theoretisch möglich.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Kapitel 3.3.1 zielt nicht auf eine Verschlechterung durchgebundener Verkehre, sondern auf eine bessere Koordinierung der bestehenden Verkehre im Stadt- und Regionalverkehr. Um dieses Ziel zu erreichen, bieten sich mehrere denkbare Maßnahmen an, die u.a. auch die Anpassung von Linien des Stadtverkehrs beinhalten. Dennoch sollte aus Sicht der Hansestadt Lübeck auch die Untersuchung von Möglichkeiten einer Modifikation von Linien des Regionalverkehrs keinen

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Denkschranken unterworfen werden.
Landkreis Nordwest- mecklenburg; 06.07.2018	S. 33 Tarife, Information und Marketing: 1 Zeile, 2 Spalte formaler Hinweis: müsste es anstatt NAH.AH wohl NAH.SH heißen.	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 33 Tarife, Information und Marketing: Die Benennung „Einführung Tarifübergang Nordwestmecklenburg und Kombitickets“ als Maßnahme bzw. Projekt wird sehr begrüßt. Hierzu gibt es bereits einen konkreten Vorschlag vom 27.03.2018 über eine 20 %ige Nachlassvariante. Der Landkreis Nordwestmecklenburg steht dieser Maßnahme offen gegenüber und würde eine kurzfristige Umsetzung unterstützen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auch auf Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV verwiesen.
	S. 107 Pkt. 3.2.1 Anstrich Schnell- und Regionalbuslinien: Der hier angeführte Ansatz wird unterstützt. Aus diesem Grund würde sich der Landkreis gern für eine Vereinheitlichung der Regionalverkehre hinsichtlich bestehender Bedienungsverbote im Stadtgebiet aussprechen. Hierbei sollten die Bedarfe der Hansestadt Lübeck und das Kundeninteresse auf schnelle Reisezeiten und -wege vornehmlich berücksichtigt werden. Auch zu diesem Thema ist der Landkreis gern gesprächsbereit. Ein gutes Beispiel für eine Umsetzung solcher Bedarfe ist die Stadt Ratzeburg im Kreis Herzogtum Lauenburg.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind keine bestehenden Bedienungsverbote bekannt. Bedienungsverbote werden im RNVP auch bewusst nicht als Maßnahme vorgeschlagen, hingegen wird jedoch die Notwendigkeit der Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch Regionalbuslinien innerhalb der Hansestadt Lübeck herausgestellt. Sofern dennoch etwaige Bedienungsverbote als Auflage bestehender Liniengenehmigungen wahrgenommen werden, kann hierzu ein Antrag zur Anpassung der Liniengenehmigung an die jeweilige Genehmigungsbehörde gerichtet werden, um im Benehmen mit den zu beteiligenden bestehenden Betreibern Abhilfe zu schaffen.
	S.113 Pkt. 3.3.4 Verbesserung der übergreifenden Verkehrsangebote aus und in den Landkreis Nordwestmecklenburg: Die unter diesem Punkt getroffenen Feststellungen werden unterstützt. Die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH bewirbt auch aktuell bereits Fahrten mit unseren Taktverkehren in die Hansestadt Lübeck. Es wäre wünschenswert, wenn auch die Hansestadt Lübeck Ausflugsziele u.a. Touristische Anlaufpunkte in Nordwestmecklenburg	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

Anlage A3: Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 - 2023

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	bewerben würde oder aber die Werbung dazu unterstützt.	
	S. 131 Pkt. 4.5 Tarifliche Kooperation zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Landkreis Nordwestmecklenburg: Eine tarifliche Kooperation soll grundsätzlich zu einer gemeinsamen Nutzung von Tarifprodukten der jeweiligen Kooperationspartner führen. Im Ergebnis geht es um Kundengewinnung für beide Partner und eine Verbesserung der ÖPNV-Qualität für alle Fahrgäste. Aus diesem Grund sehe ich die Erforderlichkeit, dass die „Umsetzung für den Aufgabenträger der Hansestadt Lübeck kostenneutral auszugestalten ist“ als nicht zielführend an. Vielmehr sollte hier auf eine gerechte Verteilung zwischen den betreffenden Aufgabenträgern eingegangen werden. Andernfalls sieht der Landkreis kaum eine Chance für eine ausgewogene Umsetzung dieser Maßnahme.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Hansestadt Lübeck möchte sich mit dem 4. RNVP dem Ziel einer tariflichen Kooperation verpflichten. Es ist dabei jedoch zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass auch eine finanzielle Lastenabwägung bei der Entwicklung und Umsetzung etwaiger Kooperationsformen erfolgen muss.
LÜBECKER BAUVEREIN eingetragene Genossen- schaft; 06.07.2018	Wir begrüßen die Entscheidung, dass die Beschlüsse der Bürgerschaft zum 3. RNVP weiterhin die Grundlage für die betriebliche Gestaltung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck bilden. Diesbezüglich möchten wir allgemein anmerken, dass bei dieser und weiterer Planungen keine Veränderungen an der Linie 33 (Quartier Kücknitz-Herrenwyk) und Linie 2 (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-Netzknoden 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-Netzknoden bzw. Verknüpfungspunkte werden in Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoden 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 Fackenburg 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-Netzknoden 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

Auszug aus dem 4. RNVP der HL
Stand 02.08.2018

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
1	Prüfung von Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien zur kleinräumigen Erschließung von Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten sowie Gewerbe-/Industriegebieten	3.2.1	2019 - 2020	Ca. 30 - 50 TEUR	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
2	Evaluation LÜMO und Prüfung Ausweitungsmöglichkeiten von Betriebsformen des Flächenbetriebs	3.2.1	2019 – 2020	Integration in Maßnahme 1	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
3	Prüfung von Möglichkeiten der Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz (westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten	3.2.2	2019 – 2020	Integration in Maßnahme 1	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
4	Prüfung Anbindungsmöglichkeiten Siedlungsgebieten in städtischer Randlage in Schwachlastzeiten	3.2.3	2019 - 2020	Integration in Maßnahme 1	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
5	Verkehrs- und Mobilitätskonzept Erweiterung der Hochschulstandorte	3.2.4	2019 - 2020	Ca. 15 – 25 TEUR	Hansestadt Lübeck
6	Erweiterung der Hochschulstandorte: Haltestellenbereich in der Ratzeburger Allee etwa im Bereich des neuen UKSH-Haupteingangs (ca. Ratzeburger Allee/Am Bökenbarg)	3.2.4	2021 - 2022	Offen	Hansestadt Lübeck
7	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Lübeck-Travemünde aufbauend auf Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Travemünde (Haltestellenausstattung, Verknüpfung Fahrrad/Pkw – übriger ÖPNV/SPNV, Anpassung Verkehrsangebot übriger ÖPNV/SPNV)	3.2.5	2021 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, NAH.SH, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Verkehrsunternehmen
8	Erschließung übriger ÖPNV für zukünftige Wohnflächen (z.B. Bebauungsplangebiete C038 Geniner Ufer, C037 St. Lorenz Brücke sowie D042 Howingsbrook)	3.2.6	2020 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
9	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Linienverkehr	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
10	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Wendemöglichkeit	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck

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/2018/06384**
öffentlich

Lübeck, 04.09.2018

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion DIE LINKE

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2373)

Dringlichkeitsantrag DIE LINKE Katjana Zunft: "Hauptausschuss als Gleichstellungsausschuss"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt,

1. mindestens vierteljährlich dem Hauptausschuss als Gleichstellungs- und Haushaltsausschuss über alle gleichstellungspolitischen Maßnahmen und Planungen zu berichten
2. auf jeder Vorlage zu anzugeben wie diese sich auf das Gender-Budgeting auswirkt
3. in jeder Haushalts- und Nachtragshaushaltsdebatte darzustellen, wie gleichstellungspolitische und geschlechtsspezifische Bedarfe bei der Aufstellung und Durchführung berücksichtigt wurden
4. alle personenbezogenen Daten und Kennzahlen der Verwaltung geschlechtsspezifisch (nach der jeweiligen aktuellen Rechtsprechung) zu erheben und analysieren und in die Berichte nach Nummer 1 und 3 einfließen zu lassen.
5. auf die Tagesordnung des Hauptausschusses einen festen Tagesordnungspunkt für das Thema Gleichstellung einzurichten

Begründung:

Für DIE LINKE ist Gleichstellung eine Querschnittsaufgabe. Die Bürgerschaft hat in ihrer letzten Sitzung den Hauptausschuss zum Gleichstellungsausschuss gemacht, Haushaltsausschuss war er schon vorher – wir bringen jetzt diese Themen zusammen.

Alle Fraktionen haben in der Debatte gesagt, dass das Thema ihnen wichtig ist – als Grundlage für zukünftige politische Entscheidungen sind aktuelle und spezifische Daten unerlässlich. Auch können aus ihnen die positiven und

negativen Entwicklungen aufgrund von politischen Entscheidungen auf allen Ebenen erkannt werden.

Anlagen :

Ausschussmitglied