

Stadt Ratzeburg

Ratzeburg, 21.05.2015

- Hauptausschuss -

Hiermit werden Sie

zur 12. Sitzung des Hauptausschusses der Stadt Ratzeburg am Montag, 01.06.2015, 18:30 Uhr, in den Ratssaal

eingeladen.

Bitte benachrichtigen Sie den Vorsitzenden und die/den zuständigen Vertreter/in, falls Sie verhindert sind.

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

Öffentlicher Teil

- | | | |
|----------|--|---------------------|
| Punkt 1 | Eröffnung der Sitzung durch die/den Vorsitzende/n und Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit | |
| Punkt 2 | Anträge zur Tagesordnung mit Beschlussfassung über die Nichtöffentlichkeit von Tagesordnungspunkten | |
| Punkt 3 | Beschluss über Einwendungen zu den Niederschriften vom 02.03.2015 & 27.04.2015 | |
| Punkt 4 | Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus den Sitzung vom 02.03.2015 & 27.04.2015 | |
| Punkt 5 | Bericht der Verwaltung | |
| Punkt 6 | Fragen, Anregungen und Vorschläge von Einwohnerinnen und Einwohnern | |
| Punkt 7 | Leitlinien der Stadt Ratzeburg zur Aufnahme, Unterbringung, Beratung und Betreuung von Flüchtlingen und Asylsuchenden in Ratzeburg | SR/BeVoSr/238/2015 |
| Punkt 8 | Satzung der Stadt Ratzeburg über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften | SR/BeVoSr/239/2015 |
| Punkt 9 | Haushaltsplan 2015; hier: I. Nachtragsstellenplan 2015 | SR/BeVoSr/240/2015 |
| Punkt 10 | Haushaltsplan 2015; hier: . Nachtragshaushalt, Verwaltungs- und Vermögenshaushalt und Investitionsprogramm | SR/BeVoSr/234/2015 |
| Punkt 11 | Ergebnis der Querschnittsprüfung "ÖPNV in kommunaler Trägerschaft" | SR/BerVoSr/201/2015 |
| Punkt 12 | Lärmaktionsplan der Stadt Ratzeburg | SR/BeVoSr/231/2015 |
| Punkt 13 | Anträge | |

Voraussichtlich nicht Öffentlicher Teil (Vorschlag der Verwaltung)

Punkt 13.1 Antrag der FRW-Fraktion: Krankheitsbedingte Fehltage von Mitarbeitern der Stadt Ratzeburg SR/AN/026/2015

Öffentlicher Teil

Punkt 14 Anfragen und Mitteilungen

Klaus-Stefan Clasen
Vorsitzender

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2013 – 2018

Datum: 08.05.2015

SR/BeVoSr/238/2015

Gremium	Datum	Behandlung
Hauptausschuss	01.06.2015	Ö
Stadtvertretung	15.06.2015	Ö

Verfasser:

FB/Aktenzeichen:

Leitlinien der Stadt Ratzeburg zur Aufnahme, Unterbringung, Beratung und Betreuung von Flüchtlingen und Asylsuchenden in Ratzeburg

Zielsetzung:

Die Stadt Ratzeburg setzt sich zum Ziel, Menschen, die als Flüchtlinge und d Asylsuchende in unserer Stadt kommen, eine menschenwürdige Unterkunft und eine mitmenschliche Aufnahme zu bieten. Sie folgt dabei eigenen Leitlinien zur Aufnahme, Unterbringung, Beratung und Betreuung von Flüchtlingen und Asylsuchenden, die gemeinsam mit Institutionen wie der Migrationssozialberatung des Diakonisches Werkes Herzogtum Lauenburg, städtischen Einrichtungen wie dem Sozialamt und der Volkshochschule sowie mit dem ehrenamtlichen Helferkreis „Runder Tisch Willkommenskultur“ abgestimmt wurden und die eine verbindliche Orientierung im gemeinsamen Handeln geben sollen.

Beschlussvorschlag:

Leitlinien der Stadt Ratzeburg zur Aufnahme, Unterbringung, Beratung und Betreuung von Flüchtlingen und Asylsuchenden in Ratzeburg

Im Zuge weltweiter Krisen hat sich die Zahl von Menschen, die aus ihrer Heimat fliehen müssen vervielfacht. Die Not und das Leid dieser Menschen sind groß und fordern auch unsere Unterstützung und Solidarität vor Ort. Über die Vorgaben von Bundes- und Landesgesetze gelangen diese Menschen auch nach Ratzeburg und sollen dort eine menschenwürdige Unterkunft und eine mitmenschliche Aufnahme

finden. Die Aufnahme findet unter Einbeziehung und in Zusammenarbeit mit örtlichen freien Trägern statt.

Unterbringung

Die Stadt Ratzeburg setzt sich zum Ziel, zugewiesene Flüchtlinge und Asylsuchende nach Möglichkeit dezentral in den verschiedenen Stadtquartieren unterzubringen. Dies soll über die Anmietung von Wohnraum auf dem gewerblichen und privaten Wohnungsmarkt erfolgen.

Die Stadt Ratzeburg behält sich gleichwohl die Option offen, sofern notwendig als nachrangige Alternative auch größere Wohngemeinschaften einrichten zu können. Deren Einrichtungen muss mit intensiver Bürgerbeteiligung in dem betreffenden Stadtquartier vorbereitet und begleitet werden.

Die Unterbringung von Flüchtlingen und Asylsuchenden wird über das Sozialamt der Stadt Ratzeburg organisiert. Der Unterbringungsbedarf wird über die gesetzliche Zuweisung durch den Kreis Herzogtum Lauenburg bestimmt.

Das Sozialamt der Stadt sorgt in Zusammenarbeit mit den Wohnungsgesellschaften und den privaten Vermietern für die Bereitstellung oder Vermittlung von Wohnraum und für den Transfer der Flüchtlinge und Asylsuchenden vom Rathaus zur Wohnung.

Als erste Grundausstattung soll in der Wohnung vorgehalten werden:

- Betten mit Matratzen für die Anzahl von unterzubringenden Personen (inklusive Bettzeug und Bettwäsche)
- ein Tisch sowie Stühle für die Anzahl von unterzubringenden Personen
- eine Kochstelle mit Kochutensilien und Kühlschrank
- funktionierende Sanitäreinrichtungen
- Zimmerbeleuchtung
- Fensterrollos oder Vorhänge

Zudem wird für weitere Gegenstände der Grundausstattung ein Geldbetrag ausgezahlt.

Bei der Wohnungszuweisung soll eine erste Unterweisung erfolgen, die Themen wie Sicherheit (Brandmelder, Fluchtwege), Lüftung oder Mülltrennung umfasst. Als sprachliche Unterstützung kann die Stadt Ratzeburg auf die Sprach- und Kulturmittler des Projektes „Dezentrale Betreuung von Asylsuchenden und Flüchtlingen“ des Diakonischen Werkes zurückgreifen.

Das Sozialamt der Stadt Ratzeburg wird bei der Unterbringung von Flüchtlingen und Asylbewerbern unterstützt von ehrenamtlichen „Alltagspartnern“ der Initiative „Willkommenskultur“. Diese stellen sich in den ersten Tagen auf Anfrage den Flüchtlingen und Asylsuchenden mit Rat, Information und Begleitung zur Seite.

Betreuung & Beratung

Die Betreuung der Flüchtlinge und Asylsuchenden wird in fachlichen Beratungsfragen sichergestellt durch die hauptamtliche Migrationssozialberatung des Diakonischen Werkes Herzogtum Lauenburg und den Jugendmigrationsdienst des Diakonischen Werkes Herzogtum Lauenburg sichergestellt. Zudem werden vom Sozialamt nach Bedarf die Sprach- und Kulturmittler des Projektes „Dezentrale Betreuung von Asylsuchenden und Flüchtlingen“ des Diakonischen Werkes eingesetzt. In Alltagsfragen werden Flüchtlinge und Asylsuchende durch ehrenamtliche Alltagspartner unterstützt. Diese werden bei Bedarf seitens der Flüchtlinge und Asylsuchenden vom Sozialamt der Stadt Ratzeburg kontaktiert und stellen sich als Kontaktperson und für die Begleitung in den ersten Tagen zur Verfügung. Sie wirken beim Einzug mit, helfen bei der Orientierung in der Stadt (Einkaufen, ÖPNV, Notfallaufnahme), bei Behördengängen (Sozialamt, Schulen, Kita) sowie Arztbesuchen und vermitteln zu Beratungs-, Unterstützungs- und Begegnungsangeboten vor Ort. Diese Begleitung dient zur Erstororientierung.

Darüber hinaus unterstützt eine Mitarbeiterin/ ein Mitarbeiter der Stadt Ratzeburg in enger Abstimmung mit den hauptamtlichen Mitarbeitern der Stadtverwaltung und der Diakonie sowie mit den Institutionen in Ratzeburg, die sich mit der Betreuung von Flüchtlingen und Asylbewerbern befassen die Flüchtlinge und Asylbewerbern vor Ort, um gemeinsam mit Ihnen Möglichkeiten zu einem weitgehend selbstorganisierten Leben in unserer Stadt zu entwickeln und eine bedarfsgerechte Unterstützung in den dezentralen Wohnbereichen der Stadt Ratzeburg zu gewährleisten.

Förderung

Die Stadt Ratzeburg setzt sich zum Ziel, ein Förderangebot zur sprachlichen Integration vor Ort bereit zu halten. Dieses Angebot soll nach Möglichkeit über die Volkshochschule Ratzeburg organisiert und vorgehalten werden. Zentral ist dabei die Ausrichtung von Sprachkursen aus dem Landesprogramm STAFF, sofern hier eine Förderung durch das Land ermöglicht wird oder weitere Möglichkeiten der Finanzierung erschlossen werden.

In Kooperation mit der Volkshochschule sollen diese Sprachkurse durch ehrenamtliche Sprachkreise, z.B. im Rahmen der Initiative „Willkommenskultur in Ratzeburg“ ergänzt werden, die von Menschen mit pädagogischen Kenntnissen angeleitet werden. Zusätzlich stehen den Flüchtlingen zur Unterstützung des Spracherwerbs die Angebote des Diakonischen Werkes offen wie z.B. Sprachpartnerschaften sowie Lern- und Schulhilfen, Berufsorientierung und Bewerbungstraining in den Jugendeinrichtungen GLEIS 21 und STELLWERK.

Die Stadt Ratzeburg verweist aktiv auf weitere Förderangebote für Flüchtlinge und Asylsuchende, die von anderen Trägern vor Ort angeboten werden und unterstützt hier durch die Vermittlung von Ehrenamt und im Rahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Darüber hinaus unterstützt auch die Mitarbeiterin/ ein Mitarbeiter der Stadt Ratzeburg bei der Schaffung und Vermittlungen von Angeboten im Bereich Sport, Kultur, Soziales, Feuerwehr und Hilfsorganisationen.

Begegnung

Die Stadt Ratzeburg wünscht sich ehrenamtliche Begegnungsangebote und unterstützt koordinierend solche Initiativen im Rahmen der Initiative „Willkommenskultur in Ratzeburg“ (z.B. die Flüchtlingsfahrradwerkstatt, die interkulturelle Laufgruppe). Sie verweist auch auf Begegnungsangebote von anderen Trägern vor Ort, (u.a. in den Jugendeinrichtungen GLEIS 21 und STELLWERK des Diakonischen Werkes mit Angeboten wie z.B. offenen Treffs, Sportangebote, Gleiscafé, Räume für Familien, Internationale Frauen- bzw. Männergruppe) und unterstützt hier durch die Vermittlung von Ehrenamt und im Rahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Stadt Ratzeburg vertritt dieses Anliegen auch aktiv gegenüber Vereinen und Institutionen und wirbt dort für eine Öffnung gegenüber Flüchtlingen und Asylsuchenden.

Beschäftigung

Die Stadt Ratzeburg erschließt gemeinnützige Tätigkeitsfelder, in denen Flüchtlingen für eine gemeinnützige Arbeit verpflichtet werden können und bietet diese Tätigkeiten entsprechend geeigneten Personen nach deren Befähigung an. Es werden sowohl kommunale Tätigkeitsfelder in den Blick genommen als auch Tätigkeitsfeldern in gemeinnützig wirkenden Organisationen (Kirchen, Vereinen, gGmbH).

Darüber hinaus unterstützt auch die Mitarbeiterin/ ein Mitarbeiter der Stadt Ratzeburg im Rahmen der weitergehenden Anleitung von Flüchtlingen und Asylbewerbern vor Ort in enger Abstimmung mit Handwerk, Wirtschaft und Dienstleistern sowie dem Jobcenter, der BQG, der IHK und den Verbänden des Handwerks bei der Schaffung von Praktikums-, Ausbildungs- und Arbeitsplätzen sowie die Beschäftigung in geförderten Arbeitsgelegenheit im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten.

Veranstaltungen

Die Stadt Ratzeburg unterstützt nach Möglichkeit bei der Durchführung von Veranstaltungen, die in und für die allgemeine Öffentlichkeit die Themen „Flucht, Asyl und Migration“ bewegen. Dazu gehört auch die jährliche Ausrichtung der „Interkulturellen Wochen“ mit verschiedenen Veranstaltungen, die vom Diakonischen Werk koordiniert und durchgeführt werden und an denen sich verschiedene Einrichtungen beteiligen können.

Darüber hinaus sollen auch Fortbildungsveranstaltungen unterstützt werden, die zum interkulturellen Kompetenzaufbau der ehrenamtlichen Helferkreise beitragen.

„Kollegiale Beratung“

Ehrenamtlichen Unterstützer*innen soll regelmäßig angeboten werden, über die Erfahrungen aus ihrer Arbeit mit Flüchtlingen sprechen zu können. Dabei sollen positive wie negative Erlebnisse thematisiert und über die Belastungen, die diese Arbeit mit sich bringt, im gemeinsamen Gespräch reflektiert werden. Diese „kollegiale Beratung“ wird durch die

Flüchtlingsbeauftragte des Ev. Luth. Kirchenkreises Lübeck Lauenburg durchgeführt.

Einrichtung eines Flüchtlingsbeirates

Die Stadt Ratzeburg wird die Initiative ergreifen und einen Flüchtlingsbeirat etablieren. Ziel dieses Gremiums soll es sein, einen regelmäßigen und verbindlichen Austausch zu etablieren, um frühzeitig Problemlagen und Bedarfe zu erkennen und gemeinsam zu erörtern. Der Flüchtlingsbeirat soll unter Leitung der Stadt Ratzeburg vierteljährlich tagen. Es soll dabei auch über die Einrichtung eines eigenständigen Sprecherrates beraten werden, der nach Möglichkeit die unterschiedlichen Interessenslagen in Herkunft, Geschlecht und Sprache berücksichtigt.

Koordinierung

Die Stadt Ratzeburg verpflichtet sich, das ehrenamtliche Sprach-, Betreuungs-, Begegnungs- und Veranstaltungsangebot koordinierend zu begleiten. Diese Koordinierung umfasst die Vermittlung von ehrenamtlicher Hilfe, die Unterstützung in Organisationsfragen und finanzieller Akquise (Spenden, Förderungen), die Organisation von Fortbildungen für ehrenamtliche Helfer*innen, die Organisation von Veranstaltungen, die regelmäßige Abstimmung und aktive Zusammenarbeit mit hauptamtlichen Beratungsstellen und Initiativen der Nachbargemeinden sowie die Öffentlichkeitsarbeit über das gesamte Spektrum ehrenamtlicher Flüchtlingsbetreuung im Sinne einer positiven Berichterstattung.

Die Stadt Ratzeburg sorgt für einen Haftpflicht- und Unfallversicherungsschutz aller ehrenamtlichen Aktiven der Initiative „Willkommenskultur in Ratzeburg“ über den Kommunalen Schadensausgleich (KSA) und die Unfallkasse Nord.

Sie Stadt Ratzeburg sorgt weiterhin dafür, dass ehrenamtlich Aktive der Initiative „Willkommenskultur in Ratzeburg“ über ihre Verschwiegenheitspflichten aufgeklärt werden, die auch in der ehrenamtlichen Arbeit mit Flüchtlingen und Asylsuchenden besonders wichtig sind.

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Ralf Weindock am 07.05.2015

Bürgermeister Voß am 08.05.2015

Sachverhalt:

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Anlagenverzeichnis:

mitgezeichnet haben:

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2013 – 2018

Datum: 21.05.2015

SR/BeVoSr/239/2015

Gremium	Datum	Behandlung
Hauptausschuss	01.06.2015	Ö
Stadtvertretung	22.06.2015	Ö

Verfasser:

FB/Aktenzeichen:

Satzung der Stadt Ratzeburg über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften

Zielsetzung:

Die Obdachlosigkeit stellt in Hinblick auf die Gefährdung der Gesundheit und der Habe der Obdachlosen eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit dar. Der Bürgermeister als örtliche Ordnungsbehörde hat nach dem Landesverwaltungsgesetz (LVwG) die Aufgabe, durch Einweisung diese Gefahr abzuwehren.

Aufgrund des zunehmenden Flüchtlingsstromes steht auch die Stadt Ratzeburg vor der Herausforderung, diesen Personenkreis angemessen unterzubringen. Während des laufenden Asylverfahrens und der Abhängigkeit von Sozialleistungen ist es für diese Personen schwierig bis unmöglich, Wohnraum selbst anzumieten. Zudem sollen Personen, die unter das Asylverfahrensgesetz (AsylVfG) fallen, vorrangig in Gemeinschaftsunterkünften untergebracht werden.

Die vorhandene Satzung über die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte der Stadt Ratzeburg vom 23. Dezember 1963 und die Gebührenordnung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte der Stadt Ratzeburg vom 23. Dezember 1963 ist nicht mehr zeitgemäß, und daher dringend zu überarbeiten.

Beschlussvorschlag:

Der Hauptausschuss beschließt der Stadtvertretung zu empfehlen, die novellierte Satzung der Stadt Ratzeburg über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften wie vorgelegt zu beschließen und gleichzeitig die bislang gültige Satzung der Stadt Ratzeburg über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften vom 23. Dezember 1963 außer Kraft zu setzen.

Die Stadtvertretung beschließt die novellierte Satzung der Stadt Ratzeburg über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften wie vorgelegt und setzt gleichzeitig die bislang gültige Satzung der Stadt Ratzeburg über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften vom 23. Dezember 1963 außer Kraft.

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Ralf Weindock am 08.05.2015

Bürgermeister Voß am 08.05.2015

Heinz Suhr am 21.05.2015

Sachverhalt:

Für die Unterbringung von Obdachlosen und Flüchtlingen stehen 14 Unterkünfte für 80 Personen zur Verfügung.

Um die Kosten auf die Obdachlosen umlegen zu können, muss eine Kostenermittlung auf Basis der voraussichtlich zu erwartenden Kosten vorgenommen werden. Darin sollten laufende öffentliche Lasten des Grundstücks, Wasserversorgung, Entwässerung, Müllabfuhr, Straßenreinigung, Schnee- und Eisbeseitigung, Schornsteinfegerkosten, Sach- und Haftpflichtversicherung, Hausreinigung, Ungezieferbekämpfung, Hauswart, Gartenpflege, maschinelle Wascheinrichtung, Verwaltungskosten, sonstige Betriebskosten und Reparaturen, die von der Stadt Ratzeburg zu vertreten sind, enthalten sein. Strom- und Heizkosten müssen ebenfalls berücksichtigt werden, sofern keine getrennten Zähler vorhanden sind. Zum 01.03. eines jeden Jahres sollte ggf. eine Gebührenanpassung erfolgen, da zu diesem Zeitpunkt Nachforderungen oder Preissteigerungen berücksichtigt werden können.

Leerstände können nicht umgelegt werden; diese wären aus dem städtischen Haushalt auszugleichen.

Die Benutzungsgebühr sollte pro Person und Monat berechnet werden. Der Vorteil gegenüber einer €/ m²-Monat-Berechnung liegt durch den geringen Verwaltungsaufwand auf der Hand. Außerdem lässt sich die Obdachlosenunterbringung nicht mit einem Mietverhältnis vergleichen, bei der eine Aufschlüsselung und Abrechnung jeglicher Nebenkosten vorgeschrieben ist.

Eine genaue, rechtssichere Gebührenkalkulation wird derzeit erarbeitet.

Um die Vielzahl an Hilfestellungen und Leistungen wirksam zu organisieren, ist es notwendig, auch auf Grund der schwierigen sozialen Gegebenheiten und der dezentralen Lage der Unterkünfte, eine/n Koordinator/in einzustellen.

Folgende Aufgaben sollten u.a. zu dessen/deren Profil gehören:

- Ansprechpartner für Flüchtlinge/Asylbewerber und Obdachlose vor Ort
- Hilfestellung beim Ausfüllen von Anträgen / Schreiben
- Hilfestellung bei der Integration
- Protokollierung von Schäden im Rahmen von Ein- und Auszügen

- Organisation der Unterbringung
- Aushändigung / Annahme von Zimmerschlüsseln
- Kleine Reparaturen / Wartungsarbeiten (selbst durchführen oder veranlassen)
- Unterhaltung / Reinigung der Ausstattung
- Gewährleistung der Mülltrennung /Entsorgung.

Die Erfahrungen zeigen, dass diese Tätigkeiten unbedingt erforderlich sind und ein fester Bestandteil der Obdachlosen- und Flüchtlingsunterbringung sein sollten. Dementsprechend müssten die Personalkosten in die Benutzungsgebühr eingearbeitet werden.

Für den Fall, dass die Polizei außerhalb der regulären Arbeitszeiten eine Person für eine Nacht einweisen muss, sollte eine Schlichtwohnung in der Seedorfer Straße freigehalten werden.

Die eingewiesene Person erhält keinen Schlüssel, so dass ein Zutritt nur mit der Polizei oder der Ordnungsabteilung bzw. Koordinator/in möglich ist.

Die Wohnung müsste dementsprechend für diese Fälle ausgestattet werden. Die Kosten für eine Unterbringung im Hotel oder einer Pension entfallen somit (s. Vermerk von Frau Pagel vom 12.01.15).

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Anlagenverzeichnis:

mitgezeichnet haben:

Satzung
der Stadt Ratzeburg
über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften
vom xx.xx.2015

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung (GO) für Schleswig-Holstein in der zurzeit gültigen Fassung vom 28. Februar 2003 (GVOBl. 2003, S. 57) sowie der §§ 1, 2 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der zurzeit gültigen Fassung der Bekanntmachung vom 10. Januar 2005 (GVOBl. S. 27) wird nach Beschlussfassung durch die Stadtvertretung vom xx.xx.2015 folgende Satzung erlassen:

§ 1 Rechtsform / Anwendungsbereich

1. Die Stadt Ratzeburg betreibt die Obdachlosenunterkünfte als öffentliche Einrichtung in der Form einer unselbständigen Anstalt des öffentlichen Rechts.
2. Obdachlosenunterkünfte sind die zur Unterbringung von Obdachlosen von der Stadt Ratzeburg bestimmten Gebäude, Wohnungen und Räume. Zu den Obdachlosenunterkünften gehören zur Zeit insbesondere die Gemeinschaftsunterkünfte in der Seedorfer Straße 25 – 33, der Schweriner Straße 84, dem Seminarweg 1 und der Riemannstraße 3 in Ratzeburg.
3. Die Unterkünfte dienen der Aufnahme und i.d.R. der vorübergehenden Unterbringung von Personen, die obdachlos sind oder sich in einer außergewöhnlichen Wohnungsnotlage befinden und die erkennbar nicht fähig sind, sich selbst eine geordnete Unterkunft zu beschaffen oder eine Wohnung zu erhalten. Zugewiesene Asylbewerber, Kontingentflüchtlinge und Spätaussiedler gelten im Sinne dieser Satzung als obdachlos, sofern sie nicht im Rahmen eines Mietverhältnisses untergebracht sind.
4. Die Stadt Ratzeburg kann, sofern dafür ein Bedürfnis besteht, weitere Unterkünfte errichten oder anmieten bzw. nicht mehr benötigte Unterkünfte schließen. Solange die Unterkünfte für den Satzungszweck genutzt werden, sind sie Teil der öffentlichen Einrichtung.

§ 2 Benutzungsverhältnis

1. Das Benutzungsverhältnis ist öffentlich-rechtlich ausgestaltet. Ein Rechtsanspruch auf die Unterbringung in einer bestimmten Unterkunft oder auf Zuweisung von Räumen bestimmter Art und Größe besteht nicht.
2. Alleinstehende Personen können mit anderen alleinstehenden Personen gleichen Geschlechts zusammen in einem Raum bzw. einer Wohnung untergebracht werden.
3. Mit der Einweisung und der Benutzung wird kein privatrechtliches Mietverhältnis zur Stadt Ratzeburg begründet.

§ 3 Beginn und Ende der Nutzung

1. Das Benutzungsverhältnis beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem der/die Benutzer/-in in die Unterkunft eingewiesen ist. Dies erfolgt i.d.R. durch schriftliche Einweisungsverfügung der/des Bürgermeisterin/Bürgermeisters der Stadt Ratzeburg oder deren/dessen Bevollmächtigte/-n.
2. Die Beendigung des Benutzungsverhältnisses erfolgt regelmäßig durch schriftliche Verfügung Stadt Ratzeburg. Soweit die Benutzung der Unterkunft über den in der Verfügung angegebenen Zeitpunkt hinaus fortgesetzt wird, endet das Benutzungsverhältnis mit der tatsächlichen Räumung der Unterkunft.
3. Das Benutzungsverhältnis kann jederzeit widerrufen werden, wenn
 - a. der Grund der Einweisung entfällt;

- b. eine anderweitige Unterbringung (Umsetzung) aus wichtigen Gründen, die im Einzelnen bezeichnet werden müssen, geboten ist;
- c. der/die Benutzer/-in durch sein Verhalten dazu Anlass gibt, insbesondere wenn er gegen die Bestimmungen dieser Satzung verstößt.

§ 4 Benutzung der überlassenen Räume und Hausrecht

1. Die als Unterkunft überlassenen Räume dürfen nur von den eingewiesenen Personen und nur zu Wohnzwecken benutzt werden.
2. Der/die Benutzer/-in der Unterkunft ist verpflichtet, die ihm zugewiesenen Räume samt dem überlassenen Zubehör pfleglich zu behandeln, im Rahmen der durch ihre bestimmungsgemäße Verwendung bedingten Abnutzung instand zu halten und nach Beendigung des Benutzungsverhältnisses in dem Zustand herauszugeben, in dem sie bei Beginn übernommen worden sind. Zu diesem Zweck ist ein Übernahmeprotokoll aufzunehmen und vom Zugewiesenen zu unterschreiben.
3. Veränderungen an der zugewiesenen Unterkunft und dem überlassenen Zubehör dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Stadt Ratzeburg vorgenommen werden. Der/die Benutzer/-in ist verpflichtet, die Stadt Ratzeburg unverzüglich von Schäden am Äußeren oder Inneren der Räume in der zugewiesenen Unterkunft zu unterrichten.
4. Es ist verboten
 - a. in der Unterkunft entgeltlich oder unentgeltlich einen Dritten aufzunehmen;
 - b. die Unterkunft zu anderen als zu Wohnzwecken zu benutzen;
 - c. ein Schild (ausgenommen übliche Namensschilder), eine Aufschrift oder einen Gegenstand in gemeinschaftlichen Räumen, in oder an der Unterkunft oder auf dem Grundstück der Unterkunft anzubringen oder aufzustellen;
 - d. ein Tier in der Unterkunft zu halten;
 - e. in die Unterkunft pro eingewiesener Person an Mobiliar mehr als ein Bett, einen Stuhl, einen Schrank und eine Lampe zu bringen. Ausnahmen bedürfen der schriftlichen Erlaubnis der Stadt Ratzeburg;
 - f. in der Unterkunft oder auf dem Grundstück außerhalb vorgesehener Park-, Einstell- oder Abstellplätze ein Kraftfahrzeug abzustellen. Ausnahmen bedürfen der schriftlichen Erlaubnis der Stadt Ratzeburg;
 - g. Um-, An- und Einbauten sowie Installationen oder andere Veränderungen in der Unterkunft vorzunehmen. Ausnahmen bedürfen der schriftlichen Erlaubnis der Stadt Ratzeburg.
5. Ausnahmen können nur erteilt werden, wenn der/die Benutzer/-in eine Erklärung abgibt, dass er die Haftung für alle Schäden, die durch die besondere Nutzung nach Abs. 4 Buchstaben e bis g verursacht werden können, ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden übernimmt und die Stadt Ratzeburg insofern von Schadenersatzansprüchen Dritter freistellt.
6. Die Erlaubnis kann befristet und mit Auflagen versehen erteilt werden. Insbesondere sind die Zweckbestimmungen der Unterkunft, die Interessen der Haus- und Wohngemeinschaft sowie die Grundsätze einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung zu beachten.
7. Die Erlaubnis kann widerrufen werden, wenn Auflagen oder sonstige Nebenbestimmungen nicht eingehalten, Hausbewohner oder Nachbarn belästigt oder die Unterkunft bzw. das Grundstück beeinträchtigt werden.
8. Bei vom Benutzer ohne Erlaubnis der Stadt Ratzeburg vorgenommenen baulichen oder sonstigen Veränderungen kann die Stadt Ratzeburg diese auf Kosten des Benutzers/der Benutzerin beseitigen und den früheren Zustand wieder herstellen (Ersatzvornahme).
9. Die Stadt Ratzeburg kann darüber hinaus die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um den in § 1 Abs. 3 genannten Anstaltszweck zu erreichen.
10. Die Beauftragten der Stadt Ratzeburg sind berechtigt, die Unterkünfte mindestens einmal wöchentlich nach vorheriger Abstimmung mit dem/der Benutzer/Benutzerin werktags in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr zu betreten. Sie haben sich dabei gegenüber dem Benutzer/der Benutzerin auf dessen Verlangen auszuweisen. Bei Gefahr im Verzug kann die Unterkunft ohne

Ankündigung jederzeit betreten werden. Zu diesem Zweck wird die Stadt Ratzeburg einen Wohnungsschlüssel zurückbehalten.

11. Das Hausrecht übt die/der Bürgermeisterin/Bürgermeister der Stadt Ratzeburg als Ordnungsbehörde aus. Anweisungen von Mitarbeiterinnen/Mitarbeitern der mit der Einweisung, Betreuung oder Unterhaltung der Obdachlosenunterkünfte bzw. der Außenflächen beauftragten Dienststellen sind zu befolgen.

§ 5 Lieferung von Strom

Für eventuell in Anspruch genommene Wohnungen haben die eingewiesenen Personen die Lieferung von Strom jeweils selbst zu regeln, sofern getrennte Stromzähler vorhanden sind.

§ 6 Instandhaltung der Unterkünfte

1. Der/die Benutzer/-in verpflichtet sich, für eine ordnungsgemäße Reinigung, ausreichende Lüftung und der Heizung der überlassenen Unterkunft zu sorgen.
2. Zeigt sich ein wesentlicher Mangel der Unterkunft oder wird eine Vorkehrung zum Schutze dieser oder des Grundstücks gegen eine nicht vorhersehbare Gefahr erforderlich, so hat der/die Benutzer/-in dies der Stadt Ratzeburg unverzüglich mitzuteilen.
4. Der/die Benutzer/-in haftet für Schäden, die durch schuldhaftige Verletzung der ihm obliegenden Sorgfalts- und Anzeigepflicht entstehen, besonders wenn technische Anlagen und andere Einrichtungen unsachgemäß behandelt, die überlassene Unterkunft nur unzureichend gelüftet, geheizt oder gegen Frost geschützt wird. Insoweit haftet der/die Benutzer/-in auch für das Verschulden von Haushaltsangehörigen und Dritten, die sich mit seinem Willen in der Unterkunft aufhalten. Schäden und Verunreinigungen, für die der/die Benutzer/-in haftet, kann die Stadt Ratzeburg auf Kosten des Benutzers beseitigen lassen.
5. Der/die Benutzer/-in ist nicht berechtigt, auftretende Mängel auf Kosten der Stadt Ratzeburg beheben zu lassen.

§ 7 Hausordnungen

1. Die Benutzer sind zur Wahrung des Hausfriedens und zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet.
2. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung in der einzelnen Unterkunft kann die Verwaltung besondere Hausordnungen, in denen insbesondere die Reinigung der Gemeinschaftsanlagen und – räume bestimmt werden, erlassen.

§ 8 Rückgabe der Unterkunft

1. Bei Beendigung des Benutzungsverhältnisses hat der/die Benutzer/-in die Unterkunft vollständig geräumt und sauber zurückzugeben. Alle Schlüssel, auch die vom Benutzer selbst nachgemachten, sind der Stadt Ratzeburg zu übergeben. Der/die Benutzer/-in haftet für alle Schäden, die der Stadt Ratzeburg oder einem Benutzungsnachfolger aus der Nichtbefolgung dieser Pflicht entstehen.
2. Einrichtungen, mit denen der/die Benutzer/-in die Unterkunft versehen hat, darf er wegnehmen, muss dann aber den ursprünglichen Zustand wieder herstellen. Die Stadt Ratzeburg kann die Ausübung des Wegnahmerechts durch Zahlung einer angemessenen Entschädigung abwenden, es sei denn, dass der/die Benutzer/-in ein berechtigtes Interesse an der Wegnahme hat.

§ 9 Haftung und Haftungsausschluss

1. Die Benutzer haften vorbehaltlich spezieller Regelungen in dieser Satzung für die von ihnen verursachten Schäden.

2. Die Haftung der Stadt Ratzeburg, ihrer Organe und ihrer Bediensteten gegenüber den Benutzern und Besuchern wird auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Für Schäden, die sich die Benutzer der Unterkunft bzw. deren Besucher selbst gegenseitig zufügen, übernimmt die Stadt Ratzeburg keine Haftung.

§ 10 Personenmehrheit der Benutzer

1. Wird das Benutzungsverhältnis für mehrere Personen gemeinsam begründet, haften diese für alle Verpflichtungen als Gesamtschuldner. Erklärungen, deren Wirkung die Personenmehrheit berühren, müssen von oder gegenüber allen voll geschäftsfähigen Personen abgegeben werden.
2. Jeder Benutzer muss Tatsachen in der Person oder im dem Verhalten eines Haushaltsangehörigen oder eines Dritten, der sich mit seinem Willen in der Unterkunft aufhält, die das Benutzungsverhältnis berühren oder einen Ersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

§ 11 Verwaltungszwang

1. Räumt ein/-e Benutzer/-in seine Unterkunft nicht, obwohl gegen ihn eine bestandskräftige oder vorläufig vollstreckbare Umsetzungsverfügung vorliegt, so kann die Umsetzung durch unmittelbaren Zwang nach Maßgabe der §§ 215, 239 ff des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz – LVwG -) vom 2.6.1992 (GVOBl. S. 243) in der z.Zt. geltenden Fassung vollzogen werden. Dasselbe gilt für die Räumung der Unterkunft nach Beendigung des Benutzungsverhältnisses durch schriftliche Verfügung (§ 3 Abs. 2 Satz 1).
2. Einrichtungsgegenstände und sonstige persönliche Gegenstände werden für die Dauer von höchstens 3 Monaten verwahrt, soweit nicht eine sofortige Zuführung zur Abfallbeseitigung geboten ist. Für die Verwahrung können Verwahrgebühren erhoben werden. Nach Ablauf der Frist erfolgt eine dem Zustand der Gegenstände entsprechende Verwertung.

§ 12 Benutzungsgebühr

Für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte ist eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe sich nach der hierzu erlassenen Gebührensatzung in der jeweils gültigen Fassung regelt.

§ 13 Datenverarbeitung

1. Zur Einweisung des Obdachlosen werden durch die Stadt Ratzeburg im Rahmen dieser Satzung folgende Daten des Obdachlosen erhoben und gespeichert:
 - a. Name,
 - b. Vorname,
 - c. Geburtsdatum und
 - d. Anschrift.
2. Die Stadt Ratzeburg kann diese Daten im Einzelfall zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit an berechnigte Dritte (z.B. Polizei und Ordnungsbehörden) weiterleiten.
3. Die Nutzung und Verarbeitung der Daten erfolgt unter Beachtung der Vorschriften des Schleswig-Holsteinischen Gesetzes zum Schutz personenbezogener Informationen (Landesdatenschutzgesetz - LDSG -) in der jeweils gültigen Fassung.

§ 14 Ordnungswidrigkeiten

Mit Geldbuße kann nach § 134 Abs. 5 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Vorschrift dieser Satzung verstößt, und zwar

- a. entgegen § 4 Abs. 1 eine Unterkunft benutzt oder die überlassenen Räume zu anderen als zu Wohnzwecken benutzt;
- b. entgegen § 4 Abs. 2 die zugewiesenen Räume samt dem überlassenen Zubehör nicht pfleglich behandelt und instand hält;
- c. entgegen § 4 Abs. 3 seiner Unterrichtungspflicht nicht nachkommt;
- d. entgegen § 4 Abs. 4 Buchstabe a in die Unterkünfte Dritte aufnimmt;

- e. entgegen § 4 Abs. 4 Buchstabe c Schilder anbringt oder Gegenstände aufstellt;
- f. entgegen § 4 Abs. 4 Buchstabe d Tiere in der Unterkunft hält;
- g. entgegen § 4 Abs. 4 Buchstabe e Kraftfahrzeuge abstellt;
- h. entgegen § 4 Abs. 4 Buchstabe f in der Unterkunft Veränderungen vornimmt;
- i. entgegen § 4 Abs. 10 den Beauftragten der Stadt Ratzeburg den Zutritt verwehrt;
- j. entgegen § 6 Abs. 2 seiner Mitteilungspflicht nicht nachkommt;
- k. entgegen § 8 Abs. 1 die Unterkunft nicht ordnungsgemäß räumt sowie die Schlüssel übergibt.

§ 15 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am xx.xx.2015 in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Satzung der Stadt Ratzeburg über die Benutzung von Obdachlosenunterkünften vom 23. Dezember 1963 außer Kraft.

Ratzeburg, den

Stadt Ratzeburg
Der Bürgermeister

(Voß)

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2013 – 2018

Datum: 21.05.2015

SR/BeVoSr/240/2015

Gremium	Datum	Behandlung
Hauptausschuss	01.06.2015	Ö
Stadtvertretung	22.06.2015	Ö

Verfasser: Herr Ralf Weindock

FB/Aktenzeichen: FB 1 / 030.03/2015-I

Haushaltsplan 2015; hier: I. Nachtragsstellenplan 2015

Zielsetzung:

Anpassung des Stellenplanes 2015 an die tatsächlichen Gegebenheiten auf Grund zwischenzeitlicher Veränderungen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Finanzausschuss empfiehlt der Stadtvertretung, den I. Nachtragsstellenplan 2015 der Stadt Ratzeburg gemäß Anlage zur Vorlage zu beschließen.

2. Der Hauptausschuss beschließt,

a) die Beschlussempfehlung des Finanzausschusses mit keinem eigenen Beschlussvorschlag zu ergänzen.

alternativ:

b) die Beschlussempfehlung des Finanzausschusses mit folgendem eigenen Beschlussvorschlag zu ergänzen.

.....
.....

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Ralf Weindock am 21.05.2015

Wolfgang Werner am 21.05.2015

Heinz Suhr am 21.05.2015

Sachverhalt:

Gemäß § 5a (Stellenplan) der Gemeindehaushaltsverordnung (GemHVO-Kameral) in Verbindung mit § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Gemeindeordnung ist der Stellenplan auf Grund zwischenzeitlicher Veränderungen in einem Nachtrag entsprechend anzupassen.

Der I. Nachtragsstellenplan 2015 beinhaltet folgende zwischenzeitliche Veränderungen:

- 1.) Im Zusammenhang mit der Unterbringung und Betreuung der der Stadt Ratzeburg zugewiesenen und noch zuzuweisenden Flüchtlinge und Asylbewerber sowie zur Gewährleistung der diesbezüglichen Aufgabenwahrnehmung nach dem Asylbewerberleistungsgesetz wurde gemäß Beschluss der Stadtvertretung vom 16.03.2015 eine personelle Aufstockung im Bereich Soziales wie folgt beschlossen -einschl. der Personalkosten- (siehe dazu Vorlage vom 06.03.2015):

Sachbearbeitung Asylbewerberangelegenheiten:

- zusätzliche/r Mitarbeiterin/er	:	+ 19,5 Stunden	0,50 Stelle
- zusätzliche Stundenerhöhung*	:	+ 4,5 Stunden	0,12 Stelle

Betreuungskraft Flüchtlinge	:	<u>+ 15,0 Stunden</u>	<u>0,38 Stelle</u>
		<u>+ 39,0 Stunden</u>	<u>1,00 Stelle</u>

(*Anmerkung: Der vorhandenen Teilzeitbeschäftigten (zzt. 15 Wochenarbeitsstunden im Rahmen der Kindererziehungszeit), für die die Stundenerhöhung vorgesehen war, wurde auf deren Antrag vom 26.03.2015 hin eine weitere Befristung mit zzt. 15 Wochenarbeitsstunden bis zum 25.05.2016 genehmigt, so dass die erforderliche Stundenerhöhung um 4,5 Stunden der zusätzlichen Stelle (auf dann 24 Stunden = 0,62 Stelle) hinzugerechnet worden ist.

- 2.) Im Rahmen der Beratungen zum I. Nachtragshaushaltsplan 2015 hat der Finanzausschuss in seiner Sitzung am 19.05.2015 zum Stellenplan 2015 die Streichung der Stelle Nr. 77 (Verwaltungsfachkraft in der Bauverwaltung) beschlossen.

Verwaltungsangestellte/r Bauverwaltung :- 39,0 Stunden 1,00 Stelle

Darüber hinaus hat der Finanzausschuss folgende Personalveränderungen aus Kostensenkungsgründen zur Kenntnis genommen:

- Stelle Nr. 4: neuer Leiter FB 1 „Zentrale Steuerung/Bürgerdienste: Einstellung frühestens 01.10.2015
- Stelle Nr. 12: zusätzliche Stelle IT-Administration: Einstellung frühestens 01.08.2015
- Stelle Nr. 43: Betriebswirt/in für die Vermögenserfassung keine Einstellung
- Stelle Nr. 74: Nachbesetzung Leitung FB 6: Einstellung frühestens 01.10.2015

Bei Zusammenfassung der Personalaufstockung zu 1.) (+39 Stunden = 1,0 Stelle) und Streichung der Stelle Nr. 77 zu 2.) (-39 Stunden = 1,0 Stelle) ergibt sich für den I. Nachtragsstellenplan gegenüber dem Ursprungsstellenplan 2015 in der Gesamtsumme somit keine Stellenerhöhung.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Sämtliche Personalkostenveränderungen sind im Entwurf des I. Nachtragshaushaltsplanes (Verwaltungshaushalt) 2015 bereits dargestellt.

Anlagenverzeichnis:

- Entwurf I. Nachtragsstellenplan 2015
- Veränderungsliste

Lfd. Nr.	Lfd. Nr.	Stellenplan Amts- / Funktionsbezeichnung	Zahl der Stellen									Vermerke kw = künftig wegfallend ku = künftig umwandeln ATZ = Altersteilzeit
			Anzahl und Bewertung im Vorjahr 2014			tatsächliche Besetzung am 30.06.2014			Stellenplan 2015			
			B = Beamte			GR = Besoldungs-/Entgeltgruppe						
			B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	
St. Pl. 2015	St. Pl. 2014											
		<u>Bürgermeister/ Gemeindeorgane</u>										
1	1	Bürgermeister	1	-	A 16	1	-	A 16	1	-	A 16	
2	2	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	35 Wochenstunden
3	3	Verw.-Angestellter	-	1	9	-	1	9	-	1	9	
		Fachbereich 1 Zentrale Steuerung und Bürgerdienste										
4	-	Oberamtsrat	-	-	-	-	-	-	1	-	A 13	Fachbereichsleitung/ Büroleitender Beamter
		<u>Fachdienst Personal/Organisation</u>							(Einstellung zum 01.10.2015)			
5	4	Verw.-Angestellter	-	1	10	-	1	10	-	1	10	Fachdienstleitung
6	5	Verw.-Angestellter	-	1	11	-	1	11	-	1	11	IT-Administration
7	6	Verw.-Angestellte	-	1	8	-	1	8	-	1	8	zzt. 20 Wochenstunden (befristet bis 31.12.2019)
8	7	Druckerei/Poststelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ATZ ab 02/2013-12/2015 (kw)
9	8	Verw.-Angestellte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Umbesetzung 01.03.2014 (neu lfd. Nr. 13)
10	9	Verw.-Angestellte	-	0,5	6	-	0,5	6	-	0,5	6	
11	10	Stadtamtsfrau	1	-	A 10	1	-	A 10	1	-	A 11	Umbesetzung 01.03.2014
12	-	Verw.-Angestellte/r	-	-	-	-	-	-	-	0,5	9	IT-Administration
									(Einstellung zum 01.08.2015)			

Lfd. Nr.	Lfd. Nr.	Stellenplan Amts- / Funktionsbezeichnung	Zahl der Stellen									Vermerke kw = künftig wegfallend ku = künftig umwandeln ATZ = Altersteilzeit
			Anzahl und Bewertung im Vorjahr 2014			tatsächliche Besetzung am 30.06.2014			Stellenplan 2015			
			B = Beamte			GR = Besoldungs-/Entgeltgruppe						
			B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	
St. Pl. 2015	St. Pl. 2014											
27	24	<u>Bürgerbüro (Standesamt)</u> Verw.-Angestellte	-	1	9	-	1	9	-	1	9	(neu in lfd. Nr. 13)
-	25	Amtsinspektor	1	-	A 9	1	-	A 9	-	-	-	
28	26	<u>Bürgerbüro (Soziales)</u> Verw.-Angestellte	-	1	9	-	0,5	9	-	1	9	zzt. 15 Wochenstunden (befristet bis 25.05.2016)
29	27	Verw.-Angestellte	-	1	9	-	1	9	-	1	9	Elternzeitvertretung (Nov. 2014-12/2015)
30	11	Verw.-Angestellter	-	1	8	-	1	8	-	1	8	Umbesetzung 01.03.2014
31	30	Verw.-Angestellte	-	1	8	-	1	8	-	1	8	
32	31	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	9	Rückkehr aus Elternzeit
33	-	Verw.-Angestellte/r	-	-	-	-	-	-	-	0,5	8	Asylbewerberangelegenh. (24 W-Stunden)
34	-	Betreuungskraft	-	-	-	-	-	-	-	0,5	5	Anleitung Flüchtlinge (15 W-Stunden)
35	32	Verw.-Angestellte	-	1	8	-	1	8	-	1	8	Abordn. Jobcenter (kw) (Zulage nach EG 9)
36	33	Verw.-Angestellter	-	1	6	-	1	6	-	1	6	Abordn. Jobcenter (kw) (Zulage nach EG 8)
37	34	Verw.-Angestellter	-	1	9	-	1	9	-	1	9	Abordn. Jobcenter (kw) (Zulage nach EG 11)
38	35	<u>Freiwillige Feuerwehr RZ</u> Hauptamtl. Gerätewart	-	1	5	-	1	5	-	1	5	

Lfd. Nr.	Lfd. Nr.	Stellenplan Amts- / Funktionsbezeichnung	Zahl der Stellen									Vermerke kw = künftig wegfallend ku = künftig umwandeln ATZ = Altersteilzeit
			Anzahl und Bewertung im Vorjahr 2014			tatsächliche Besetzung am 30.06.2014			Stellenplan 2015			
			B = Beamte			GR = Besoldungs-/Entgeltgruppe						
			B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	
		<u>Fachdienst Finanzen</u>										
41	40	Amtsrat	1	-	A 12	1	-	A 12	1	-	A 12	Fachdienstleiter
42	15	Verw.-Angestellter	-	1	9	-	1	8	-	1	9	
43	42	Betriebswirt/in	-	1	11	-	-	-	-	1	11	(Projektsteuerung zur Einführung der "Doppik")
		<u>Steuern und Abgaben</u>							(keine Einstellung)			
44	43	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	
45	44	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	20 Wochenstunden
		<u>Stadtkasse</u>										
46	45	Kassenleiterin	-	1	9	-	1	9	-	1	9	
47	46	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	30 W.-Std. ab 03/2011
48	47	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	30 W.-Std. ab 05/2010 (Vollstreckungsaußend.)
		<u>Fachbereich 4 Verwaltung</u>										
49	48	Oberamtsrat	1	-	A 13	1	-	A 13	1	-	A 13	Fachbereichsleiter
		<u>Schule und Sport</u>										
50	50	Verw.-Angestellte	-	1	9	-	1	9	-	1	9	28 Wochenstunden
51	51	Stadtoberinspektorin	1	-	A 10	1	-	A 10	1	-	A 10	35 Wochenstunden
52	52	Bautechniker/-Ingenieur	-	1	10	-	1	10	-	1	10	(zugl. Energienamangement)
53	53	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	32 Wochenstunden

Lfd. Nr.	Lfd. Nr.	Stellenplan Amts- / Funktionsbezeichnung	Zahl der Stellen									Vermerke kw = künftig wegfallend ku = künftig umwandeln ATZ = Altersteilzeit
			Anzahl und Bewertung im Vorjahr 2014			tatsächliche Besetzung am 30.06.2014			Stellenplan 2015			
			B = Beamte			GR = Besoldungs-/Entgeltgruppe						
			B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	
St. Pl. 2015	St. Pl. 2014											
70	70	<u>Kindergarten "Domhof"</u> Erzieherin	-	1	S 6	-	1	S 6	-	1	S 6	Elternzeitvertretung bis 31.07.2016
71	71	Erzieherin	-	0,5	S 6	-	0,5	S 6	-	0,5	S 6	
72	72	Erzieherin	-	1	S 6	-	1	S 6	-	1	S 6	
73	73	Sozialpädag. Assistentin	-	1	S 3	-	1	S 3	-	1	S 3	
Fachbereich 6 Stadtplanung, Bauen und Liegenschaften												
74	74	Oberbaurat	1	-	A 14	1	-	A 13	1	-	A 14	Fachbereichsleitung (Neubesetzung)
									(Einstellung zum 01.10.2015)			
75	75	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	ku nach EG 9
<u>Bauverwaltung/Liegenschaften</u>												
76	76	Verw.-Angestellter	-	1	11	-	1	11	-	1	11	
77	-	Verw.-Angestellter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(Besetzungssperre, Freigabe durch FA)
									(Streichung der Stelle)			
78	77	Verw.-Angestellter	-	1	9	-	1	9	-	1	9	30,4 Wochenstunden zzt. 19,5 Wochenstunden (39 W-Std. ab 2013)
79	78	Verw.-Angestellte	-	1	6	-	1	6	-	1	6	
80	79	Bauingenieurin	-	1	10	-	1	10	-	1	10	21 Wochenstunden
81	80	Raumpflegerin	-	1	1	-	1	1	-	1	2	
82	81	Raumpflegerin	-	1	1	-	1	1	-	1	2	21,27 Wochenstunden
83	82	Hausmeister	-	1	5	-	1	5	-	1	5	

Lfd. Nr.	Lfd. Nr.	Stellenplan Amts- / Funktionsbezeichnung	Zahl der Stellen									Vermerke kw = künftig wegfallend ku = künftig umwandeln ATZ = Altersteilzeit
			Anzahl und Bewertung im Vorjahr 2014			tatsächliche Besetzung am 30.06.2014			Stellenplan 2015			
			B = Beamte			GR = Besoldungs-/Entgeltgruppe						
			B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	B	Beschäftigte	GR	
90	90	<u>Dienstleistungen für Dritte</u> Oberamtsrat	1	-	A 13	1	-	A 13	1	-	A 13	
91	91	Stadtoberinspektor	1	-	A 10	-	-	-	1	-	A 10	
Gesamtzahl der Planstellen			9	76	-	8	72	-	10	77	-	
Anzahl in Vollzeitstellen			9	62,90	-	8	59,32	-	10	64,40	-	
Gesamt :			71,90			67,32			74,40			
Darin enthaltene Planstellen der Einrichtungen:												
Abordnungen Jobcenter			-	3	-	-	3	-	-	3	-	Lfd. Nr. 33 - 35
Feuerwehr			-	1	-	-	1	-	-	1	-	Lfd. Nr. 36
Stadtbücherei			-	4	-	-	4	-	-	4	-	Lfd. Nr. 37 - 40
Lbg. Gelehrtenschule			-	3	-	-	2	-	-	3	-	Lfd. Nr. 54 - 56
Stadtjugendpflege/OGS			-	1	-	-	1	-	-	1	-	Lfd. Nr. 57
Abordnungen Diakonie			-	2	-	-	2	-	-	2	-	Lfd. Nr. 58 - 59
städt. Kindergarten			-	14	-	-	14	-	-	14	-	Lfd. Nr. 60 - 73
Gesamtzahl der Stellen			-	28	-	-	27	-	-	28	-	
Anzahl in Vollzeitstellen			-	23,91	-	-	22,91	-	-	23,91	-	
Gesamt :			23,91			22,91			23,91			
<u>Nachrichtlich:</u>												
Auszubildende			-	1	-	-	1	-	-	2	-	1 Ausb.-Ende 29.07.2015
Verwalt.-Fachangestellte												1 Ausb.-Beginn 01.08.2015

Lfd. Nr.	Lfd. Nr. im Stellenplan 2015	Fachbereich /- fachdienst	Bezeichnung der Stelle	Zahl der Stellen (Stunden)	Höherstufungen, Herabstufungen, Umwandlungen		Zugänge	Abgänge
					von Besoldungs-/ Entgeltgruppe	nach Besoldungs-/ Entgeltgruppe	Besoldungs-/ Entgeltgruppe	Besoldungs-/ Entgeltgruppe
		<u>Fachbereich 1: Zentrale Steuerung und Bürgerdienste</u>						
		<u>Fachdienst Bürgerdienste</u>						
1	33	Bereich Soziales	Verw.-Angestellte/r (Asylbew.-Angel.)	0,5 (+ 0,62)	-	-	EG 8	-
2	34	Bereich Soziales	Betreuungskraft (Anleitung Flüchtlinge)	0,50 (+ 0,38)	-	-	EG 5	-
		<u>Fachbereich 6</u>						
		<u>Stadtplanung, Bauen und Liegenschaften</u>						
3	77	Bauverwaltung	Verw.-Angestellter	1,00 (- 39,0 Std.)	-	-	-	EG 11

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2013 – 2018

Datum: 08.05.2015

SR/BeVoSr/234/2015

Gremium	Datum	Behandlung
Finanzausschuss	19.05.2015	Ö
Hauptausschuss	01.06.2015	Ö

Verfasser: Werner, Wolfgang

FB/Aktenzeichen: 20 11 02/2015

Haushaltsplan 2015; hier: . Nachtragshaushalt, Verwaltungs- und Vermögenshaushalt und Investitionsprogramm

Zielsetzung:

Beschlussfassung zu einem Nachtragshaushalt, der alle erkennbaren Änderungen berücksichtigt und die Vorgabe der Kommunalaufsicht zur maximalen Kreditaufnahme einhält

Beschlussvorschlag:

Der Finanzausschuss empfiehlt der Stadtvertretung, die Einnahmen und Ausgaben im Verwaltungs- und Vermögenshaushalt laut Anlage festzusetzen und die ebenfalls als Anlagen beigefügten 1. Nachtragshaushaltssatzung und das Investitionsprogramm 2014 bis 2018 zu beschließen.

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Wolfgang Werner am 07.05.2015

Bürgermeister Voß am 08.05.2015

Sachverhalt:

Bereits zur Sitzung am 24.03.2015 war dem FA eine Beratungsvorlage zum 1. Nachtragshaushalt 2015 vorgelegt worden; eine Beschlussfassung wurde seinerzeit vertagt, weil sich zunächst die Fraktionen und die Fachausschüsse mit den vorgeschlagenen Änderungen der Veranschlagungen befassen sollten.

Zwischenzeitlich liegt ein abgestimmter Änderungsvorschlag der Politik (FA 21.04.2015) vor, der aber noch in den Fachausschüssen zu beraten ist.

Ohne jetzt die konkreten Ausschussberatungen abzuwarten, sind die vorgeschlagenen Änderungen (größtenteils) in den Entwurf des 1. Nachtragshaushaltes eingearbeitet worden; evtl. Änderungen müssen dann noch nachgetragen werden.

Der jetzt übersandte Entwurf des 1. Nachtragshaushaltsplans besteht aus

- den Vorschlägen der Politik (FA 21.04.2015)
- den Vorschlägen der Politik mit Ergänzungen/Änderungen/Kommentaren der Verwaltung
- dem Verwaltungshaushalt und
- dem Vermögenshaushalt incl. Inv.-Programm.

In der Liste „Vorschläge der Politik“ sind die Anregungen und Änderungsvorschläge des Ehrenamtes aufgeführt;

in der zweiten Liste ist die erste Liste um Stellungnahmen/Bewertungen und Einschätzungen der Realisierbarkeit durch die Verwaltung ergänzt worden; sodann sind Entwürfe des Verwaltungs- und Vermögenshaushaltes unter Berücksichtigung der beiden ersten Listen erstellt worden.

Zum Beispiel kann verwaltungsseitig nicht vorgeschlagen werden, die Beschaffung des Teleskopmastfahrzeugs für die Freiwillige Feuerwehr in das nächste Jahr zu verschieben; die Begründung findet sich direkt bei der Haushaltsstelle in der Übersicht „Vermögenshaushalt“.

Weitere Anmerkungen zu den einzelnen Vorschlägen finden sich ebenfalls im Vermögenshaushalt direkt bei den Haushaltsstellen.

Zusätzlich sind einige Nachmeldungen der Verwaltung eingearbeitet worden.

Zum Nachtragshaushalt ist im Einzelnen auszuführen:

a) Verwaltungshaushalt

Im Verwaltungshaushalt könnte ohne den Fehlbetrag aus Vorjahren ein kleiner Überschuss mit 9.800,- € erwirtschaftet und dem Vermögenshaushalt zugeführt werden.

Gegenüber dem seinerzeit vorgelegten Entwurf ist damit nochmal eine Verbesserung von rd. 450 T€ aufgetreten; das ist in erster Linie auf die Erhöhung der Gewinnabführung von den Stadtwerken Ratzeburg und eingesparte Personalkosten zurückzuführen.

Nachdem der Fehlbetrag 2014 nunmehr mit rd. 1,6 Mio. € feststeht, sollte auch dieser veranschlagt werden, obwohl vom Gesetz her auch eine Veranschlagung in 2016 möglich wäre.

b) Vermögenshaushalt

Im Vermögenshaushalt ist die Vorgabe der Kommunalaufsicht zu beachten, wonach neue Kredite nur in Höhe von rd. 553 T€ aufgenommen werden

dürfen; allerdings ist bereits in Aussicht gestellt, dass zusätzlich ein Kredit mit rd. 220 T€ (neu: 218.300,-- €) für die Schaffung von Unterkünften für Flüchtlinge genehmigt werden könnte, wenn hierzu eine Rentierlichkeit nachgewiesen werden kann.
Diese Berechnung ist noch in der Vorbereitung.

Insgesamt ergibt sich aus dem Vorstehenden eine Kreditobergrenze von 771.900,-- €, die nach dem vorliegenden Entwurf mit 766.900,-- € eingehalten werden kann.

c) Investitionsprogramm

Die Änderungen im Investitionsprogramm ergeben sich aus den Verschiebungen von Maßnahmen aus dem Vermögenshaushalt 2015 in die Finanzplanungsjahre 2016 bis 2018.

Um hier eine Genehmigung der Kreditaufnahmen zu ermöglichen werden weitere Verschiebungen insbesondere von 2017 nach 2018 notwendig sein; dazu werden Vorschläge aus dem politischen Raum erwartet.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Keine, weil es sich um den Haushaltsbeschluss handelt!

Anlagenverzeichnis:

Entwurf Verwaltungshaushalt

mitgezeichnet haben:

1. Nachtragshaushalt 2015

Entwurf (Stand 07.05.2015)

- a) Vorschläge der Politik - 2 - Seiten**
- b) Vorschläge der Politik mit
Ergänzungen/Anmerkungen
Verwaltung - 2 - Seiten**
- c) Verwaltungshaushalt - 13 -Seiten**
- d) Vermögenshaushalt mit
Investitionsprogramm - 4 - Seiten**
- e) Haushaltssatzung - 1 - Seite**

Vorschläge der Politik (FA 21.04.2015) zum 1. NT-HH 2015

Verwaltungshaushalt

lfd.

Nr.	HH-Stelle	Bezeichnung	Änd. NT-HH
1.	000.4000	Sitzungsgelder	17.000 keine Reduzierung wie vorgeschlagen
2.	130.7003	Zuschuss Kameradschaftskasse	700 keine Reduzierung wie vorgeschlagen
3.	4514.6720	Straßensozialarbeit	17.000 nur für ein 0,5 Jahre, auf 3 Jahre befristen!
4.	470.7039	Zuschüsse nach Maßgabe des ASJS	5.000 nur 5 T€ reduzieren
5.	900.0030	Gewerbsteuer	-100.000 Anpassung an Einnahmeerwartung

Stellenplan, Auswirkungen auf den Haushalt müssen berechnet werden

6. Tarifabschluss 2015 schon berücksichtigt, auch für Beamte??
7. Streichung der Stelle 77
8. keine Einstellung eines Betriebswirtes für die Vermögenserfassung
9. Wegfall der Kosten für die Telearbeitsplätze
10. Kostenminderung durch Einstellung des FB-Leiters 6 nicht zum 01.01.2015
11. Kostenminderung durch Einstellung des FB-Leiters 1/2/3 nicht zum 01.01.2015
12. Berücksichtigung der Betreuungskräfte für Flüchtlinge

Vermögenshaushalt

Ifd. Nr.	HH-Stelle	Bezeichnung	2015		Kredite			
			Kreditbedarf	Änd. NT-HH neuer Kredit	2016	2017	2018	
		alter Kreditbedarf	987.200		756.600	817.600	739.200	189.400
		neuer Kreditbedarf				1.084.500	821.500	
		<u>Nachmeldung Verwaltung</u>		228.600	1.215.800			
		<u>Vorschläge der Fraktionen</u>						
13.	020.11.9400	Techn. Objektsch. Beleucht. Rathaus		-35.000	1.180.800	35.000		
14.	130.7.9350	neue Drehleiter/Hubsteiger		-641.900	538.900	641.900		
14.	130.7.3620	Zusch. Feuerschutzsteuer		-100.000	638.900	100.000		
14.	130.7.36xx	Sonderbedarfszuweisung		-350.000	988.900	350.000		
15.	230.2.9351	EDV-Ausstattung LG		-40.000	948.900	40.000		
16.	231.2.9400	Zaunanlage Sportplatz LG		-11.000	937.900		11.000	
17.	4602.8.neu	WC-Anlagen Ju.-Sportheim		-36.000	901.900		36.000	
18.	560.1.9500	Kunstrasen Riemannstr. Z Aktiv-Reg.		110.000	791.900			
19.	630.73.9500	Ausbau Domhof		-1.029.800	-237.900		1.029.800	
19.	630.73.36xx	Zuschuss Bund		-317.900	80.000		317.900	
19.	630.73.3650	Anteil Eigenbetriebe		-95.800	175.800		95.800	
19.	630.73.36xx	Anteil Versorg.-Untern.		-227.600	403.400		227.600	
19.	630.73.35xx	Anliegerbeiträge		-353.200	756.600		353.200	
		abzüglich Kosten für die Flüchtlingsunterbringung		220.000	536.600			
		Kreditobergrenze lt. KA = eingehalten			552.000			

Vorschläge zum 1. NT-HH 2015 (Politik und Verwaltung)

<u>Verwaltungshaushalt</u>			Fehlbedarf lt. HH-Plan	-916.500	
lfd. Nr.	HH-Stelle	Bezeichnung	Änd. NT-HH	neuer Fehlbedarf	
		bisherige Änderungen lt. Entwurf	482.000	-434.500	
		<u>Nachmeldungen Verwaltung</u>			
	620.2071	Zinsen Wohnungsbaudarlehen	-200	-434.700	
	830.2100	Gewinn Stadtwerke	393.800	-40.900	
	830.2200	Konzessionsabgabe	7.400	-33.500	
	482,6910	Kosten der Unterkunft	-13.100	-20.400	
		<u>Vorschläge Politik (FA 21.04.2015)</u>			
1.	000.4000	Sitzungsgelder	17.000	-37.400	Kürzungsvorschlag der Verw. um 17 T€ abgelehnt
2.	130.7003	Zuschuss Kameradschaftskasse	700	-38.100	Kürzungsvorschlag der Verw. um 700 € abgelehnt
3.	4514.6720	Straßensozialarbeit	17.000	-55.100	Kürzungsvorschlag der Verw. (34 T€) halbiert
4.	470.7039	Zuschüsse nach Maßgabe des ASJS	5.000	-60.100	Kürzungsvorschlag der Verw. (10 T€) halbiert
5.	900.0030	Gewerbesteuer	-100.000	-160.100	verwaltungsseitig wird keine Notwendigkeit gesehen
		<u>Stellenplan, Auswirkungen auf den Haushalt</u>			
6.		Tarifabschluss 2015 schon berücksichtigt, auch für Beamte??	-1.100		war zu hoch geschätzt
7.		Streichung der Stelle 77	-46.000		
8.		keine Einstellung Betriebswirt Vermögenserfassung	-59.100		
9.		Wegfall der Kosten für die Telearbeitsplätze	0		waren noch gar nicht veranschlagt
10.		Einstellung des FB-Leiters 6 nicht zum 01.01.2015	-34.600		geplant war ab 01.05./ neu 01.10.2015
11.		Einstellung des FB-Leiters 1/2/3 nicht zum 01.01.2015	-37.000		geplant war ab 01.04./ neu 01.10.2015
12.		Berücksichtigung der Betreuungskräfte für Flüchtlinge	26.600		neue Kosten
		teilweise Erstattung der Betreuungskosten durch Kreis	-4.000		
neu		spätere Einstellung (08/2015) EDV-Administration 0,5 Stelle	-14.700		geplant war 01.01./neu 01.08.2015
			-169.900	9.800	
	920.2920	Sollfehlbetrag des Vorjahres	1.622.700	-1.612.900	

Vorschläge zum 1. NT-HH 2015 (Politik und Verwaltung)

Vermögenshaushalt

lfd.

Nr.	HH-Stelle	Bezeichnung	Änd. NT-HH	Kredit
		alter Kreditbedarf		987.200
		<u>Nachmeldungen Verwaltung</u>		
	4361.xxx.9400	Flüchtlingsunterkünfte	218.300	1.205.500
	350.9351	EDV VHS	-4.000	1.201.500
	468.9350	Spielplätze	-10.000	1.191.500
	690.002.9400	Uferschutz	-5.000	1.186.500
	880.9320	KAG Beiträge (Zahlung der Stadt)	12.600	1.199.100
		<u>Vorschläge Politik (FA 21.04.2015)</u>		
			(Erläuterungen/Ergänzungen der Verwaltung siehe Liste Vmö-HH!)	
13.	020.11.9400	Techn. Objektsch. Beleucht. Rathaus	-35.000	1.164.100
14.	130.7.9350	neue Drehleiter/Hubsteiger	0	1.164.100
14.	130.7.3620	Zusch. Feuerschutzsteuer	0	1.164.100
14.	130.7.36xx	Sonderbedarfszuweisung	50.000	1.114.100
		Verkaufserlös altes FFW-Fahrzeug	15.000	1.099.100
15.	230.9350	Partnerschule Leistungssport	5.100	1.104.200
15.		Landeszuschuss dazu	5.000	1.099.200
16.	230.2.9351	EDV-Ausstattung LG	-20.000	1.079.200
17.	231.2.9400	Zaunanlage Sportplatz LG	-11.000	1.068.200
18.	4602.8.neu	Wc-Anlagen Ju.-Sportheim	-36.000	1.032.200
19.	560.1.9500	Kunstrasen Riemannstr. Z Aktiv-Reg.	100.000	932.200
		Kunstrasen Riemannstr. Z Dritter	130.000	802.200
20.	630.73.9500	Ausbau Domhof	-1.029.800	-227.600
20.	630.73.36xx	Zuschuss Bund	-317.900	90.300
20.	630.73.3650	Anteil Eigenbetriebe	-95.800	186.100
20.	630.73.36xx	Anteil Versorg.-Untern.	-227.600	413.700
20.	630.73.35xx	Anliegerbeiträge	-353.200	766.900

Verwaltungshaushalt - I. Nachtrag 2015 (Entwurf)

Fehlbedarf/-betrag: **-1.622.629,97** **-916.500,00** **-696.400,00** **-1.612.900,00**

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
UA 000	Gemeindeorgane					
000 4000	Aufwendungen für ehrenamtliche Tätigkeit	69.032,20	67.000,00	0,00	67.000,00	1
000 4100	Bezüge der Beamten	81.110,59	84.400,00		84.400,00	
000 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	79.901,05	81.600,00		81.600,00	
000 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	27.971,00	29.300,00		29.300,00	
000 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	6.675,31	7.000,00		7.000,00	
000 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	16.292,04	15.900,00		15.900,00	
000 5803	Kosten für besondere Verwaltungsanlässe	4.669,15	4.500,00		4.500,00	2
000 6022	Sachkosten Seniorenbeirat	71,40	100,00		100,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	285.722,74	289.800,00	0,00	289.800,00	
	Saldo	-285.722,74	-289.800,00	0,00	-289.800,00	
UA 020	Fachbereich Zentrale Dienste					
020 1400	Miete Büroräume Rathaus (Wirtsch.Betriebe)	22.056,60	24.400,00	1.100,00	25.500,00	3
020 1402	Ersätze Betriebskosten Wirtsch.Betriebe)	6.311,76	6.800,00		6.800,00	
020 1500	Erstattung Fernsprech-/Postgebühren	235,35	200,00		200,00	
020 1502	Erstattung Versicherungsschäden	3.406,00	0,00		0,00	
020 1509	Erstattung VBL	15.643,49			0,00	
020 1630	Erstattung vom Schulverband	173,00	200,00		200,00	
020 1633	Erstattung Verw.-Kosten vom Schulverband	264.100,00	403.200,00		403.200,00	
020 1640	Arzneimittelrabatte von der VAK Schl.-H.	281,04	300,00		300,00	
020 1651	Erstattung Verw.- und Betriebskosten Ratzeburger Wirtschaftsbetriebe	313.487,80	331.000,00		331.000,00	
020 1652	Erstattung Verwaltungskosten (BuT)	4.652,72	4.700,00	400,00	5.100,00	
020 1656	Kostenerstattung Bezügerechnung (RZ-WB)	4.800,00	4.800,00		4.800,00	
020 1760	Spenden	654,50	0,00		0,00	
020 4100	Bezüge der Beamten	31.686,45	81.500,00		81.500,00	
020 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	198.345,23	207.600,00	-169.900,00	37.700,00	
020 4160	sonstige Beschäftigungsentgelte u. dgl.	306,78	0,00		0,00	
020 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	18.171,00	41.100,00		41.100,00	
020 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	16.898,02	17.500,00		17.500,00	
020 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	40.588,55	39.900,00		39.900,00	
020 4500	Beihilfen	43.740,64	23.900,00	-8.000,00	15.900,00	4
020 4600	Personal-Nebenausgaben	756,08	1.500,00		1.500,00	
020 5001	kleine Bauunterhaltung Hausmeister	393,53	500,00		500,00	
020 5006	Gebäudeunterhaltung Rathaus U. d. Linden (Sperrvermerk i.H.v. 10 T€)	28.203,21	50.000,00	-10.000,00	40.000,00	5
020 5011	Unterhaltung Außenanlagen	1.961,22	2.800,00	-800,00	2.000,00	
020 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	1.160,37	1.500,00		1.500,00	
020 5201	Unterhaltung EDV-Anlage	47.940,44	53.300,00		53.300,00	
020 5301	Unterhaltung u. Miete Telefonanlage	22.769,48	22.800,00		22.800,00	
020 5302	Miete Büromaschinen	5.281,45	5.000,00	300,00	5.300,00	
020 5315	Leasingkosten Dienstfahrzeuge	9.018,10	9.200,00		9.200,00	
020 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	50.692,42	51.000,00		51.000,00	
020 5412	Reinigungskosten	6.711,79	8.000,00		8.000,00	
020 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	9.491,23	9.000,00	500,00	9.500,00	
020 5435	Aktenvernichtung	0,00	200,00		200,00	
020 5500	Haltung von Fahrzeugen	5.426,64	5.000,00		5.000,00	
020 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	1.478,06	1.500,00		1.500,00	
020 6400	Versicherungen	25.290,40	27.200,00		27.200,00	
020 6401	Versicherung EDV-Anlage	479,62	500,00		500,00	
020 6500	Geschäftsausgaben	7.398,32	7.000,00		7.000,00	
020 6501	Geschäftsausgaben Druckerei	4.466,59	5.100,00	-600,00	4.500,00	
020 6503	Geschäftsausgaben EDV-Anlage	7.019,37	7.000,00		7.000,00	
020 6506	EDV-Programmbetreuung	19.943,98	16.500,00		16.500,00	
020 6510	Bücher und Zeitschriften	8.347,60	9.200,00	-500,00	8.700,00	
020 6520	Postgebühren (Briefporto)	19.979,94	25.500,00	-2.500,00	23.000,00	6
020 6522	Fernmeldegebühren	28.415,29	32.200,00		32.200,00	
020 6524	Rundfunkbeiträge -neu-	1.294,44	1.300,00		1.300,00	
020 6530	Bekanntmachungskosten	6.410,87	4.500,00		4.500,00	
020 6540	Reisekosten	1.368,18	1.500,00		1.500,00	
020 6541	Wegstreckenentschädigung	625,40	1.100,00		1.100,00	
020 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	3.725,13	2.800,00		2.800,00	
020 6605	Ausgaben aus zweckgebundenen Spendenaufkommen	654,50	0,00		0,00	
020 6609	Beitrag kommunale Beihilfekasse	3.312,00	3.700,00		3.700,00	
020 6610	Mitgliedsbeiträge	14.716,99	14.700,00		14.700,00	
020 6611	Vermischte Ausgaben	250,00	200,00		200,00	
020 6725	Kostenerstattung Bezügerechnung	17.220,00	17.300,00		17.300,00	
	Einnahmen	635.802,26	775.600,00	1.500,00	777.100,00	
	Ausgaben	711.939,31	810.100,00	-191.500,00	618.600,00	
	Saldo	-76.137,05	-34.500,00	193.000,00	158.500,00	
UA 022	Personalamt (Pensionäre u.a./Alters-TZ)					
022 4100	Bezüge der Beamten	28.553,44	0,00		0,00	
022 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	46.938,94	71.200,00		71.200,00	
022 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	72.024,00	78.600,00		78.600,00	
022 4301	Versorgungsanteile für Pensionäre (Dienstherrenanteil)	48.249,81	49.000,00		49.000,00	
022 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	5.416,48	6.300,00		6.300,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
022 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	12.973,16	14.100,00		14.100,00	
022 4500	Beihilfen	55.733,00	49.500,00	-8.000,00	41.500,00	4
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	269.888,83	268.700,00	-8.000,00	260.700,00	
	Saldo	-269.888,83	-268.700,00	8.000,00	-260.700,00	
UA 030	Fachbereich Finanzen					
030 2050	Habenzinsen aus Girokonten	1.368,93	0,00		0,00	
030 2612	Mahngebühren PK (kassenintern)	29.101,81	30.000,00		30.000,00	
030 2613	Mahngebühren (Sachkonto)	7.799,92	6.500,00		6.500,00	
030 4100	Bezüge der Beamten -neu-	51.925,70	53.700,00		53.700,00	
030 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	135.274,33	184.900,00	-59.600,00	125.300,00	7
030 4300	Beiträge zu Versorgungskassen für Beamte	22.603,00	23.700,00		23.700,00	
030 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	11.191,32	15.800,00		15.800,00	
030 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	27.400,49	36.700,00		36.700,00	
030 6551	Kosten f. Beratungsleistungen (Vermögenserfassung u. -bewertung)	0,00	30.000,00	20.000,00	50.000,00	7
030 6580	Kontogebühren	8.212,07	10.000,00	-1.500,00	8.500,00	
	Einnahmen	38.270,66	36.500,00	0,00	36.500,00	
	Ausgaben	256.606,91	354.800,00	-41.100,00	313.700,00	
	Saldo	-218.336,25	-318.300,00	41.100,00	-277.200,00	
UA 034	Steuerverwaltung					
034 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	58.325,40	60.100,00		60.100,00	
034 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	4.819,54	5.100,00		5.100,00	
034 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	11.519,67	11.900,00		11.900,00	
034 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	39,25	200,00		200,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	74.703,86	77.300,00	0,00	77.300,00	
	Saldo	-74.703,86	-77.300,00	0,00	-77.300,00	
UA 035	Liegenschaftsverwaltung					
035 1000	Verwaltungsgebühren	550,00	1.000,00		1.000,00	
035 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	178.879,11	186.300,00		186.300,00	
035 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	14.650,17	15.700,00		15.700,00	
035 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	33.536,56	36.900,00		36.900,00	
035 6530	Bekanntmachungskosten	203,82	1.000,00	-500,00	500,00	
	Einnahmen	550,00	1.000,00	0,00	1.000,00	
	Ausgaben	227.269,66	239.900,00	-500,00	239.400,00	
	Saldo	-226.719,66	-238.900,00	500,00	-238.400,00	
UA 050	Standesamt, Statistik, Wahlen					
050 1000	Verwaltungsgebühren	35.493,50	30.000,00	3.000,00	33.000,00	
050 1300	Verkaufserlöse (Stammbücher)	1.551,50	1.400,00		1.400,00	
050 1510	Vermischte Einnahmen	200,00	200,00		200,00	
050 1610	Erstattung Wahlkosten	14.795,87	0,00		0,00	
050 4100	Bezüge der Beamten	40.911,62	42.500,00		42.500,00	
050 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	109.893,60	112.400,00		112.400,00	
050 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	16.835,00	17.700,00		17.700,00	
050 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	9.117,08	9.600,00		9.600,00	
050 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	22.172,96	22.300,00		22.300,00	
050 5719	Beschaffung Familienstambücher	1.178,17	1.500,00		1.500,00	
050 5720	Ausschmückung der Trauzimmer (Blumen u.a.)	123,60	200,00		200,00	
050 6504	Geschäftsausgaben für Wahlen	10.059,35	0,00		0,00	
	Einnahmen	52.040,87	31.600,00	3.000,00	34.600,00	
	Ausgaben	210.291,38	206.200,00	0,00	206.200,00	
	Saldo	-158.250,51	-174.600,00	3.000,00	-171.600,00	
UA 080	Einrichtungen für Verwaltungsangehörige					
080 1118	Benutzungsentgelte Behördenparkplatz	3.856,00	3.600,00	200,00	3.800,00	
080 1657	Kosterstattung arbeitsmediz. Betreuung	2.986,70	1.800,00	1.100,00	2.900,00	
080 1658	Erstattung sicherh.-techn. Betreuung	1.554,07	1.500,00		1.500,00	
080 5000	Gebäudeunterhaltung	88,77	0,00		0,00	
080 5134	Unterhaltung/Wartung Schrankenanlage Behördenparkplatz	0,00	300,00		300,00	
080 5620	Fortbildung des Personals	21.295,10	34.600,00	-4.600,00	30.000,00	8
080 5623	Ausbildung des Personals	0,00	3.900,00		3.900,00	
080 5625	EDV-Fortbildung	4.000,00	4.000,00		4.000,00	
080 6555	Arbeitsmedizinische Betreuung	7.472,00	6.800,00		6.800,00	
080 6556	Sicherheitstechnische Betreuung	3.367,15	3.500,00		3.500,00	
	Einnahmen	8.396,77	6.900,00	1.300,00	8.200,00	
	Ausgaben	36.223,02	53.100,00	-4.600,00	48.500,00	
	Saldo	-27.826,25	-46.200,00	5.900,00	-40.300,00	
UA 081	Personalrat					
081 5620	Fortbildung des Personals	5.066,20	6.000,00	-900,00	5.100,00	
081 6500	Geschäftsausgaben	849,60	300,00		300,00	
081 6540	Reisekosten	428,40	200,00		200,00	
081 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	0,00	100,00		100,00	
081 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	130,00	200,00		200,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	6.474,20	6.800,00	-900,00	5.900,00	
	Saldo	-6.474,20	-6.800,00	900,00	-5.900,00	
UA 110	öffentliche Ordnung					

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
110 1000	Verwaltungsgebühren EMA	70.938,40	56.000,00		56.000,00	
110 1001	Schiedsmannsgebühren	50,00	100,00		100,00	
110 1002	Verwaltungsgebühren verkehrsrechtl. Anordnungen/Ausn.-Genehmigungen	2.164,00	2.500,00		2.500,00	
110 1003	Verwaltungsgebühren Sondernutzung	7.999,93	5.000,00	2.900,00	7.900,00	
110 1004	Verwaltungsgebühren Gewerbe	8.261,03	5.000,00	3.000,00	8.000,00	
110 1005	Verwaltungsgebühren Fischereiangelegenheiten	5.691,00	5.600,00		5.600,00	
110 1301	Erlöse aus Fundsachen	1.349,11	500,00		500,00	
110 1400	Nutzungsentgelte Wertstoffsammelbehälter (Container-Standorte)	900,00	900,00		900,00	
110 1510	Einnahmen Bewohnerparkausweise	4.447,00	5.200,00		5.200,00	
110 2600	Buß- und Zwangsgelder	1.495,00	1.500,00		1.500,00	
110 2601	Bußgelder Verkehrsordnungswidrigkeiten	164.460,59	180.000,00		180.000,00	
110 4100	Bezüge der Beamten	10.319,25	0,00		0,00	
110 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	195.365,93	260.800,00		260.800,00	
110 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	17.431,79	22.300,00		22.300,00	
110 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	38.970,88	52.200,00		52.200,00	
110 5000	Gebäudeunterhaltung Hundezwingeranlage	119,38	1.000,00	-500,00	500,00	
110 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	199,77	300,00		300,00	
110 5202	Unterhaltung Rettungsgeräte	0,00	2.500,00		2.500,00	
110 5600	Dienst- und Schutzkleidung	298,01	3.000,00	-1.200,00	1.800,00	
110 5705	Rattenbekämpfung	2.294,51	3.700,00		3.700,00	
110 5708	Kosten für Untersuchungen	0,00	0,00		0,00	
110 5723	Immissionsuntersuchung	0,00	200,00		200,00	
110 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	1.134,26	2.300,00	-1.000,00	1.300,00	
110 6010	Sachausgaben Schiedsman	93,00	100,00		100,00	
110 6507	Kosten für Reisepässe und Pers.-Ausweise	43.271,91	42.000,00	1.000,00	43.000,00	
110 6509	Verwaltungskosten OWiG	1.724,81	3.000,00	-1.200,00	1.800,00	
110 6520	Postgebühren (Briefporto) ruhender Verkehr	8.867,37	15.000,00	-3.000,00	12.000,00	9
110 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	1.820,60	1.900,00		1.900,00	
110 6611	Vermischte Ausgaben	168,03	200,00		200,00	
110 6700	Erstattung Gebühren, Verwaltungskosten	4.149,16	3.500,00	700,00	4.200,00	
110 6710	Erstattung Gebühren, Verwaltungskosten Fischereiangelegenheiten	4.050,80	3.500,00	500,00	4.000,00	
110 7002	Zuschuss Tierauffangstelle	32.614,00	37.000,00		37.000,00	
	Einnahmen	267.756,06	262.300,00	5.900,00	268.200,00	
	Ausgaben	362.893,46	454.500,00	-4.700,00	449.800,00	
	Saldo	-95.137,40	-192.200,00	10.600,00	-181.600,00	
UA 130	Brandschutz					
130 1620	Erstattungen Feuerwehreinätze	10.666,97	5.000,00	3.000,00	8.000,00	10
130 1621	Erstattungen Löschhilfe	0,00	0,00	3.400,00	3.400,00	10
130 4000	Aufwendungen für ehrenamtliche Tätigkeit	12.510,18	4.400,00		4.400,00	
130 4102	Dienstjubiläen FF-Mitglieder	447,14	500,00		500,00	
130 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	33.480,56	34.500,00		34.500,00	
130 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	2.775,58	3.000,00		3.000,00	
130 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	6.837,46	6.900,00		6.900,00	
130 5002	Gebäudeunterhaltung neue Feuerwache	101.000,00	20.000,00		20.000,00	
130 5107	Unterhaltung/Wartung Reinigungsmaschinen	1.135,98	1.000,00		1.000,00	
130 5203	Unterh. und Ergänz. d. Geräte/Ausrüstung	27.448,76	25.000,00		25.000,00	
130 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	26.390,04	27.000,00		27.000,00	
130 5412	Reinigungskosten	5.157,35	6.100,00		6.100,00	
130 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	6.752,44	7.000,00		7.000,00	
130 5500	Haltung von Fahrzeugen	42.444,93	35.000,00		35.000,00	
130 5600	Dienst- und Schutzkleidung Gerätewart	196,00	200,00		200,00	
130 5621	Aus- und Fortbildung	7.168,56	7.600,00		7.600,00	
130 5622	Aus- und Fortbildung Jugendwehr	325,39	400,00		400,00	
130 5707	Löschmittel und Ölbinder	3.586,74	2.000,00		2.000,00	
130 5708	Kosten für Untersuchungen	2.815,13	2.700,00		2.700,00	
130 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	101,62	1.500,00	-1.000,00	500,00	
130 6400	Versicherungen	29.771,50	30.000,00		30.000,00	
130 6522	Fernmeldegebühren	2.238,61	3.500,00		3.500,00	
130 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	75,00	0,00		0,00	
110 6611	Vermischte Ausgaben	127,38	200,00		200,00	
130 7003	Zuschuss Kameradschaftskasse	300,00	1.000,00	0,00	1.000,00	
130 7132	Umlagen Kreisfeuerwehrverband	4.285,43	4.300,00		4.300,00	
	Einnahmen	10.666,97	5.000,00	6.400,00	11.400,00	
	Ausgaben	317.371,78	223.800,00	-1.000,00	222.800,00	
	Saldo	-306.704,81	-218.800,00	7.400,00	-211.400,00	
UA 140	Katastrophenschutz					
140 5103	Unterhaltung Notversorgungsbrunnen	228,48	200,00		200,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	228,48	200,00	0,00	200,00	
	Saldo	-228,48	-200,00	0,00	-200,00	
UA 200	Allgemeine Schulverwaltung					
200 4100	Bezüge der Beamten	56.974,95	60.800,00		60.800,00	
200 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	116.475,63	119.200,00		119.200,00	
200 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	22.603,00	23.700,00		23.700,00	
200 4340	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	9.789,64	10.200,00		10.200,00	
200 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	23.422,19	23.600,00		23.600,00	
200 7130	Schulverbandsumlage, Schullast	1.530.703,85	1.774.900,00		1.774.900,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
200 7131	Schulverbandsumlage, Schulbaulast	457.677,30	730.000,00		730.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	2.217.646,56	2.742.400,00	0,00	2.742.400,00	
	Saldo	-2.217.646,56	-2.742.400,00	0,00	-2.742.400,00	
UA 211	Grundschulen (zwei Schulen)					
211 7134	Schulkostenbeiträge	33.525,10	96.000,00		96.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	33.525,10	96.000,00	0,00	96.000,00	
	Saldo	-33.525,10	-96.000,00	0,00	-96.000,00	
UA 230	Lauenburgische Gelehrtenschule					
230 1627	Erstattung Schulkostenbeiträge	852.441,86	800.400,00		800.400,00	
230 1630	Erstattung vom Schulverband (Schulsozialarbeit)	0,00	0,00	34.600,00	34.600,00	
230 1650	Erstattung Verwaltungskosten	0,00	100,00		100,00	
230 1674	Erstattung Wartungskosten Küchenausstattung	5.387,67	6.500,00	-1.100,00	5.400,00	
230 1702	Zuweisung Schulsozialarbeit	30.890,81	0,00	31.400,00	31.400,00	11
230 1721	Erstattung Kreis (für ÖPP LG)	1.000.000,00	1.000.000,00		1.000.000,00	
230 1724	Zuweisung des Kreises (Verpflegungskosten)	315,00	500,00		500,00	
230 1760	Spenden	0,00	100,00		100,00	
230 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	67.207,00	115.600,00		115.600,00	
230 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	5.566,51	9.900,00		9.900,00	
230 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	13.388,06	22.900,00		22.900,00	
230 5023	Unterhaltung/Wartung Küchenausstattung	10.291,92	9.000,00		9.000,00	
230 5024	Unterhaltung/Wartung Klimaanlage Serverraum	390,34	500,00		500,00	
230 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	5.294,16	5.000,00		5.000,00	
230 5201	Unterhaltung EDV-Anlage	21.147,77	20.500,00		20.500,00	
230 5301	Unterhaltung u. Miete Telefonanlage	3.000,08	3.600,00		3.600,00	
230 5302	Miete Büromaschinen	13.277,25	13.700,00		13.700,00	
230 5370	Kosten für ÖPP-Raten	1.432.693,20	1.432.700,00		1.432.700,00	
230 5400	Bewirtschaftungskosten (Energie, Reinigung, Wasser/Abw.)	883.460,79	883.800,00	-5.000,00	878.800,00	
230 5430	Bewachungskosten Schulgebäude	8.248,35	7.600,00	700,00	8.300,00	
230 5620	Fortbildung des Personals	0,00	500,00		500,00	
230 5621	Fortbildung des Personals (Schulsozialarbeit)	0,00	500,00		500,00	
230 5711	Schulbücherei/Zeitschriften	1.504,89	1.400,00		1.400,00	
230 5714	Benutzung Hallenbad	20.750,00	23.000,00		23.000,00	
230 5724	Benutzung Ruderakademie	1.790,00	1.800,00		1.800,00	
230 5760	Lernmittel	32.236,66	37.000,00		37.000,00	
230 5803	Kosten für besondere Verwaltungsanlässe	651,06	500,00		500,00	
230 5820	Lehrmittel	35.732,04	35.000,00		35.000,00	
230 5901	Schulwanderungen, Veranstaltungen	1.119,87	1.200,00		1.200,00	
230 5912	Sonstige Betriebsausgaben	165,98	100,00		100,00	
230 6014	Sachkosten Austauschschüler/innen	0,00	500,00		500,00	
230 6024	Verpflegungskosten Mittagessen	315,00	500,00		500,00	
230 6027	Sachkosten "Schulsozialarbeit"	0,00	500,00		500,00	
230 6400	Versicherungen	50.099,46	51.800,00		51.800,00	
230 6500	Geschäftsausgaben	11.839,68	12.500,00	-500,00	12.000,00	
230 6503	Geschäftsausgaben EDV-Anlage	3.430,03	3.300,00		3.300,00	
230 6520	Post- und Fernmeldegebühren	6.506,90	6.600,00		6.600,00	
230 6540	Reisekosten	0,00	100,00		100,00	
230 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	1.273,30	2.000,00	3.000,00	5.000,00	12
230 6558	Drogen-/Suchtprävention	2.499,16	7.500,00	0,00	7.500,00	
230 6559	Prüfung Elektrogeräte	0,00	5.400,00		5.400,00	
230 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	300,63	400,00		400,00	
230 6611	Vermischte Ausgaben	188,05	500,00		500,00	
230 7134	Schulkostenbeiträge	12.937,87	18.200,00		18.200,00	
	Einnahmen	1.889.035,34	1.807.600,00	64.900,00	1.872.500,00	
	Ausgaben	2.647.306,01	2.735.600,00	-1.800,00	2.733.800,00	
	Saldo	-758.270,67	-928.000,00	66.700,00	-861.300,00	
UA 231	Sportplatz Lauenburgische Gelehrtenschule					
231 1400	Mieten, Pachten	4.620,00	4.700,00	-100,00	4.600,00	
231 1402	Ersätze Betriebskosten	1.242,12	2.700,00	-1.500,00	1.200,00	
231 1631	Kostenanteil Schulverband Sportplatznutzung	4.872,37	4.800,00		4.800,00	
231 1676	Kostenanteil Dritter Sportplatznutzung	1.983,24	1.900,00		1.900,00	
231 5000	Gebäudeunterhaltung	1.159,76	10.000,00		10.000,00	
231 5104	Unterhaltung Außenanlagen Sportpl. Fuchswald	18.264,60	15.000,00		15.000,00	
231 5203	Unterh. und Ergänz. d. Geräte/Ausrüstung	0,00	500,00	-500,00	0,00	
231 5224	Versicherungsschäden	0,00	0,00		0,00	
231 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung (Dusch-/Umkleidegeb. Sportpl.)	16.952,60	18.000,00	-1.000,00	17.000,00	
231 5412	Reinigungskosten (Dusch-/Umkleidegeb. Sportpl.)	4.125,85	4.000,00	200,00	4.200,00	
231 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	13.969,89	15.000,00	-1.000,00	14.000,00	
231 5430	Bewachungskosten	4.145,63	3.900,00	300,00	4.200,00	
231 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	53.975,41	50.000,00	4.000,00	54.000,00	13
	Einnahmen	12.717,73	14.100,00	-1.600,00	12.500,00	
	Ausgaben	112.593,74	116.400,00	2.000,00	118.400,00	
	Saldo	-99.876,01	-102.300,00	-3.600,00	-105.900,00	
UA 270	Pestalozzischule					
270 7134	Schulkostenbeiträge	-436,38	33.000,00		33.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
	Ausgaben	-436,38	33.000,00	0,00	33.000,00	
	Saldo	436,38	-33.000,00	0,00	-33.000,00	
UA 2812	Gemeinschaftsschule					
2812 7134	Schulkostenbeiträge	62.923,28	77.000,00		77.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	62.923,28	77.000,00	0,00	77.000,00	
	Saldo	-62.923,28	-77.000,00	0,00	-77.000,00	
UA 290	Schülerbeförderung					
290 1130	Eigenanteil Schülerbeförderung	11.622,96	11.600,00		11.600,00	
290 1720	Zuweisung Kreis	81.045,79	72.900,00		72.900,00	
290 6390	Schülerbeförderung	130.176,57	138.600,00		138.600,00	
290 6391	Schülerbeförderung (nicht förđ.fähig)	15.126,51	14.100,00		14.100,00	
290 6392	Kostenbeteiligung (ehemals ZAB)	4.010,40	4.500,00		4.500,00	
290 6393	Schülerbeförderung (Steinfeld-Schule Mölln)	5.500,00	5.200,00		5.200,00	
290 6394	Schülerbeförderung (Kosten für ÖPNV)	62.631,84	80.000,00	-10.000,00	70.000,00	
	Einnahmen	92.668,75	84.500,00	0,00	84.500,00	
	Ausgaben	217.445,32	242.400,00	-10.000,00	232.400,00	
	Saldo	-124.776,57	-157.900,00	10.000,00	-147.900,00	
UA 295	Sonstige schulische Aufgaben					
295 7125	Schulkostenbeiträge (auswärt. sonst. Schulen)	35.340,00	27.000,00		27.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	35.340,00	27.000,00	0,00	27.000,00	
	Saldo	-35.340,00	-27.000,00	0,00	-27.000,00	
UA 300	Kultur- und Bildungszentrum Ernst-Barlach-Schule					
300 1400	Mieten, Pachten	2.400,00	2.400,00		2.400,00	
300 1502	Erstattung Versicherungsschäden	1.391,16	0,00		0,00	
300 1630	Erstattung vom Schulverband (Investitionskostenanteil)	12.500,00	12.500,00		12.500,00	
300 1631	Erstattung vom Schulverband (Bewirtschaftungs- und Betriebskosten)	5.000,00	5.000,00		5.000,00	
300 5000	Gebäudeunterhaltung (<u>Sperrvermerk i.H.v. 60 T€</u>)	12.677,45	80.000,00	-55.000,00	25.000,00	14
300 5001	kleine Bauunterhaltung Hausmeister	0,00	500,00		500,00	
300 5011	Unterhaltung Außenanlagen	2.569,50	2.600,00		2.600,00	
300 5022	Unterhaltung/Wartung Einbruchmeldeanlage	0,00	600,00		600,00	
300 5224	Versicherungsschäden	1.391,19	0,00		0,00	
300 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	10.263,77	15.000,00		15.000,00	
300 5412	Reinigungskosten	22.738,45	21.000,00	1.800,00	22.800,00	
300 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	8.659,15	8.500,00		8.500,00	
300 5422	Überwachungskosten	4.124,24	3.900,00	300,00	4.200,00	
	Einnahmen	21.291,16	19.900,00	0,00	19.900,00	
	Ausgaben	62.423,75	132.100,00	-52.900,00	79.200,00	
	Saldo	-41.132,59	-112.200,00	52.900,00	-59.300,00	
UA 320	Ernst-Barlach-Museum (und Stadtarchiv)					
320 1000	Verwaltungsgebühren	105,00	0,00		0,00	
320 5000	Gebäudeunterhaltung	637,30	0,00		0,00	
320 5011	Unterhaltung Außenanlagen	752,69	0,00		0,00	
320 5205	Unterhaltung Stadtarchiv	432,19	0,00		0,00	
320 5316	Mietkosten Verwaltungsräume	22.619,38	0,00		0,00	
320 5412	Reinigungskosten Stadtarchiv	614,88	0,00		0,00	
320 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	583,94	0,00		0,00	
320 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	-118,66	0,00		0,00	
320 6701	Erstattung Personalkosten	22.436,67	0,00		0,00	
	Einnahmen	105,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	47.958,39	0,00	0,00	0,00	
	Saldo	-47.853,39	0,00	0,00	0,00	
UA 3210	Ernst-Barlach-Museum (bisher: UA 320)					
3210 5000	Gebäudeunterhaltung	0,00	2.000,00		2.000,00	
3210 5011	Unterhaltung Außenanlagen	0,00	1.200,00		1.200,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	0,00	3.200,00	0,00	3.200,00	
	Saldo	0,00	-3.200,00	0,00	-3.200,00	
UA 3211	Stadtarchiv (bisher: UA 320)					
3211 1000	Verwaltungsgebühren	0,00	0,00	100,00	100,00	
3211 5205	Unterhaltung Stadtarchiv	0,00	1.000,00		1.000,00	
3211 5316	Mietkosten Verwaltungsräume	0,00	500,00		500,00	
3211 5412	Reinigungskosten Stadtarchiv	0,00	0,00	400,00	400,00	
3211 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	0,00	600,00		600,00	
3211 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	1.000,00		1.000,00	
3211 6303	Kosten für Veranstaltungen	0,00	500,00		500,00	
3211 6701	Erstattung Personalkosten	0,00	27.000,00	-4.000,00	23.000,00	15
	Einnahmen	0,00	0,00	100,00	100,00	
	Ausgaben	0,00	30.600,00	-3.600,00	27.000,00	
	Saldo	0,00	-30.600,00	3.700,00	-26.900,00	
UA 331	Theater, Konzerte, Musikpflege (bisher: UA 330)					
331 1117	Benutzungsentgelte Bühnenteile	30,00	200,00	-100,00	100,00	
331 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	0,00	500,00	-500,00	0,00	
331 6410	Versicherung Kabinettorgel	54,89	100,00		100,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
	Einnahmen	30,00	200,00	-100,00	100,00	
	Ausgaben	54,89	600,00	-500,00	100,00	
	Saldo	-24,89	-400,00	400,00	0,00	
UA 350	Volkshochschule					
350 1103	Hörergebühren	65.002,30	58.000,00	5.000,00	63.000,00	16
350 1104	Gebühren Einzelveranstaltungen	0,00	100,00		100,00	
350 1710	Zuweisung Land	2.638,00	2.500,00	100,00	2.600,00	
350 1715	Zuweisung Land für Projekt "Politische Bildung"	699,31	500,00		500,00	
350 1720	Zuweisung Kreis	2.095,08	4.200,00		4.200,00	
350 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	7.260,00	7.200,00		7.200,00	
350 4161	Honorare	48.747,76	51.900,00		51.900,00	
350 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	649,32	1.500,00	-800,00	700,00	
350 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	686,36	600,00	100,00	700,00	
350 5201	Unterhaltung EDV-Anlage	1.068,82	900,00	100,00	1.000,00	
350 5304	Miete Seminarräume	264,00	0,00		0,00	
350 5620	Fortbildung des Personals	237,90	800,00		800,00	
350 5725	Künstlersozialabgabe	275,97	300,00		300,00	
350 5803	Kosten für besondere Verwaltungsanlässe	30,25	200,00		200,00	
350 5820	Lehrmittel	0,00	300,00	-300,00	0,00	
350 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	100,00		100,00	
350 6001	Werbung	1.564,38	5.000,00		5.000,00	
350 6013	Sachkosten "Projekt: Politische Bildung"	534,03	500,00		500,00	
350 6304	Einzelveranstaltungen	0,00	100,00		100,00	
350 6400	Versicherungen	217,80	300,00		300,00	
350 6500	Geschäftsausgaben	78,75	200,00		200,00	
350 6503	Geschäftsausgaben EDV-Anlage	398,65	400,00		400,00	
350 6520	Post- und Fernmeldegebühren	59,78	200,00		200,00	
350 6521	Gebühren Internetanschluss	112,01	200,00		200,00	
350 6541	Wegstreckenentschädigung	3.121,07	3.700,00		3.700,00	
350 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	482,84	700,00		700,00	
350 6611	Vermischte Ausgaben	69,93	100,00		100,00	
	Einnahmen	70.434,69	65.300,00	5.100,00	70.400,00	
	Ausgaben	65.859,62	75.200,00	-900,00	74.300,00	
	Saldo	4.575,07	-9.900,00	6.000,00	-3.900,00	
UA 352	Stadtbücherei					
352 1101	Eintrittsgelder Veranstaltungen	216,00	200,00		200,00	
352 1105	Mahngebühren für Bücher	4.523,57	4.000,00	200,00	4.200,00	
352 1111	Benutzungsgebühren	15.401,80	15.500,00		15.500,00	
352 1300	Verkaufserlöse	1.433,70	1.300,00		1.300,00	
352 1720	Zuweisung Kreis	23.950,61	24.000,00		24.000,00	
352 1771	Zuschuss Büchereizentrale	21.625,74	23.200,00		23.200,00	
352 1772	Zuschuss Büchereizentrale (Kinder- u. Jugendbuchwoche)	50,00	100,00		100,00	
352 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	123.573,95	126.500,00		126.500,00	
352 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	10.219,55	10.900,00		10.900,00	
352 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	25.108,29	25.100,00		25.100,00	
352 5000	Gebäudeunterhaltung	2.118,28	5.000,00		5.000,00	
352 5022	Unterhaltung/Wartung Einbruchmeldeanlage	969,26	2.000,00		2.000,00	
352 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	318,20	500,00		500,00	
352 5206	Unterhaltung u. Ergänzung Medien	573,51	1.000,00		1.000,00	
352 5308	Betriebskosten "Onleihe"	1.428,00	1.500,00		1.500,00	
352 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	7.501,76	8.000,00		8.000,00	
352 5412	Reinigungskosten	5.377,69	5.000,00		5.000,00	
352 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	1.679,48	2.000,00	-300,00	1.700,00	
352 6009	Literatur-Lesungen	807,22	1.000,00		1.000,00	
352 6500	Geschäftsausgaben	1.532,75	1.600,00		1.600,00	
352 6524	Rundfunkbeiträge -neu-	71,88	100,00		100,00	
352 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	70,00	100,00		100,00	
352 6800	kalkulatorische Abschreibung	12.800,00	12.800,00		12.800,00	
352 6850	Verzinsung des Anlagekapitals	43.300,00	43.300,00		43.300,00	
	Einnahmen	67.201,42	68.300,00	200,00	68.500,00	
	Ausgaben	237.449,82	246.400,00	-300,00	246.100,00	
	Saldo	-170.248,40	-178.100,00	500,00	-177.600,00	
UA 360	Heimtopflege					
360 1760	Spenden (Sicherung Ehrenmal Röpersberg)	3.984,17	1.500,00	8.500,00	10.000,00	17
360 5124	Sicherung Ehrenmal Röpersberg	6.366,50	0,00	10.000,00	10.000,00	17
360 5125	Unterhaltung Schiffsanleger	3.000,00	1.000,00		1.000,00	
360 6724	Baumpflege- und -schutzmaßnahmen	0,00	1.000,00		1.000,00	
	Einnahmen	3.984,17	1.500,00	8.500,00	10.000,00	
	Ausgaben	9.366,50	2.000,00	10.000,00	12.000,00	
	Saldo	-5.382,33	-500,00	-1.500,00	-2.000,00	
UA 400	Allgemeine Sozialverwaltung					
400 1628	Erstattungen Personalkosten (Alg II/Hartz IV)	163.027,97	170.000,00		170.000,00	
400 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	270.782,96	290.800,00	34.200,00	325.000,00	18
400 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	22.099,41	24.800,00		24.800,00	
400 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	51.939,62	57.600,00		57.600,00	
	Einnahmen	163.027,97	170.000,00	0,00	170.000,00	
	Ausgaben	344.821,99	373.200,00	34.200,00	407.400,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
	Saldo	-181.794,02	-203.200,00	-34.200,00	-237.400,00	
UA 430	Stiftung Altenhilfe Ratzeburg (neu ab 2015: UA 891)					
430 1400	Mieten, Pachten	10.270,80	0,00		0,00	
430 2051	Zinsen Rücklagenbestand	108,28	0,00		0,00	
430 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	195,58	0,00		0,00	
	Einnahmen	10.379,08	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	195,58	0,00	0,00	0,00	
	Saldo	10.183,50	0,00	0,00	0,00	
UA 435	Soziale Einrichtungen für Obdachlose					
435 1100	Raumnutzungsentgelte	12.063,81	5.000,00	5.000,00	10.000,00	
435 5000	Gebäudeunterhaltung	101,15	0,00		0,00	
435 5706	Obdachlosenunterbringung	14.948,15	10.000,00	5.000,00	15.000,00	
435 5707	Ordnungsrechtliche Bestattungen	14.032,61	20.000,00		20.000,00	
435 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	100,00		100,00	
	Einnahmen	12.063,81	5.000,00	5.000,00	10.000,00	
	Ausgaben	29.081,91	30.100,00	5.000,00	35.100,00	
	Saldo	-17.018,10	-25.100,00	0,00	-25.100,00	
UA 4361	Unterbringung von Asylbewerbern					
4361 1400	Mieten, Pachten	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00	19
4361 5313	Unterbringungskosten (Mietkosten)	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00	19
	Einnahmen	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00	
	Ausgaben	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00	
	Saldo	0,00	0,00	0,00	0,00	
UA 4514	Straßensozialarbeit (neuer UA)					
4514 6720	Kostenerstattung an den Kreis	0,00	34.000,00	-17.000,00	17.000,00	20
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	0,00	34.000,00	-17.000,00	17.000,00	
	Saldo	0,00	-34.000,00	17.000,00	-17.000,00	
UA 4515	Sonstige Jugendarbeit					
4515 1107	Benutzungsentgelte	0,00	100,00		100,00	
4515 1630	Erstattung vom Schulverband	48.404,30	53.600,00		53.600,00	
4515 1720	Zuweisung Kreis	17.480,00	17.100,00		17.100,00	
4515 4001	Sitzungsentschädigungen (Jugendbeirat) <u>neue HHSt.</u>	0,00	2.000,00		2.000,00	
4515 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	56.582,74	55.900,00		55.900,00	
4515 4161	Honorare	930,00	2.000,00		2.000,00	
4515 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	4.685,41	4.700,00		4.700,00	
4515 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	10.718,28	11.100,00		11.100,00	
4515 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	2.899,10	3.000,00		3.000,00	
4515 5223	Unterhaltung Spielmobil	225,90	500,00		500,00	
4515 5313	Mietkosten (Lagerräume)	50,00	100,00		100,00	
4515 5433	Entsorgungskosten (<u>neue HHSt.</u>)	0,00	500,00		500,00	
4515 5500	Haltung von Fahrzeugen	329,03	1.000,00		1.000,00	
4515 5620	Fortbildung des Personals	160,00	500,00		500,00	
4515 5718	Öffentlichkeitsarbeit/Fachliteratur	572,10	600,00		600,00	
4515 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	83,20	1.000,00		1.000,00	
4515 6008	Veranstaltungen Stadtjugendpflege	1.700,05	3.000,00		3.000,00	
4515 6018	Veranstaltung "Aktion Ferienpass"	2.509,23	2.500,00		2.500,00	
4515 6400	Versicherungen	220,20	100,00		100,00	
4515 6500	Geschäftsausgaben Jugendbeirat (<u>neue HHSt.</u>)	0,00	800,00		800,00	
4515 6521	Gebühren Internetanschluß	311,76	400,00		400,00	
4515 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	176,30	300,00		300,00	
	Einnahmen	65.884,30	70.800,00	0,00	70.800,00	
	Ausgaben	82.153,30	90.000,00	0,00	90.000,00	
	Saldo	-16.269,00	-19.200,00	0,00	-19.200,00	
UA 4601	Ratzeburger Jugendzentren					
4601 1502	Erstattung Versicherungsschäden	3.528,84	0,00		0,00	
4601 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	65.508,83	68.700,00		68.700,00	
4601 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	5.411,97	5.800,00		5.800,00	
4601 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	13.345,75	13.600,00		13.600,00	
4601 5000	Gebäudeunterhaltung	207,72	2.000,00		2.000,00	
4601 5022	Unterhaltung/Wartung Einbruchmeldeanlage	1.088,30	1.000,00		1.000,00	
4601 5224	Versicherungsschäden	3.528,84	0,00		0,00	
4601 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	378,35	1.000,00		1.000,00	
4601 5412	Reinigungskosten	1.797,84	2.000,00		2.000,00	
4601 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	748,23	800,00		800,00	
4601 7174	Zuschuss "Projekt Gleis 21"	70.000,00	97.400,00		97.400,00	
	Einnahmen	3.528,84	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	162.015,83	192.300,00	0,00	192.300,00	
	Saldo	-158.486,99	-192.300,00	0,00	-192.300,00	
UA 4602	Jugend- und Sportheim Riemannstraße					
4602 1108	Benutzungsentgelte Ju.-/Sportheim	5.700,00	5.000,00	700,00	5.700,00	
4602 1400	Mieten, Pachten	36.992,52	24.400,00		24.400,00	
4602 1402	Ersätze Betriebskosten	13.031,40	14.100,00	-1.100,00	13.000,00	
4602 1403	Pachtzahlungen (Kantinenpacht)	8.000,00	9.600,00		9.600,00	
4602 1502	Erstattung Versicherungsschäden	4.431,02	0,00		0,00	
4602 5000	Gebäudeunterhaltung	27.808,28	15.000,00		15.000,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
4602 5224	Versicherungsschäden	4.579,53	0,00		0,00	
4602 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	25.289,92	27.000,00		27.000,00	
4602 5412	Reinigungskosten	15.411,04	16.000,00		16.000,00	
4602 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	9.072,59	9.000,00		9.000,00	
4602 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	1.736,00	1.800,00		1.800,00	
4602 6800	kalkulatorische Abschreibung	6.400,00	6.400,00		6.400,00	
	Einnahmen	68.154,94	53.100,00	-400,00	52.700,00	
	Ausgaben	90.297,36	75.200,00	0,00	75.200,00	
	Saldo	-22.142,42	-22.100,00	-400,00	-22.500,00	
UA 463	Freizeit- u. Segelzentrum CVJM					
463 1400	Mieten, Pachten	4.800,00	4.800,00		4.800,00	
	Einnahmen	4.800,00	4.800,00	0,00	4.800,00	
	Ausgaben	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Saldo	4.800,00	4.800,00	0,00	4.800,00	
UA 4640	Kindergarten "Domhof"					
4640 1108	Benutzungsentgelte	139.379,60	140.000,00		140.000,00	
4640 1115	Entgelt für integrative Sonderbetreuung	33.423,82	48.900,00		48.900,00	
4640 1701	Zuweisung aus dem Bildungs- und Teilhabepaket	952,20	1.300,00		1.300,00	
4640 1710	Zuweisung Land (U3-Förderung)	72.319,95	72.300,00		72.300,00	
4640 1711	Zuweisung Land (spezielle, präventive Sprachförderung)	5.040,00	0,00		0,00	
4640 1720	Zuweisung Kreis (inkl. Landesförderung)	114.502,28	114.500,00		114.500,00	
4640 1721	Erstattung Kreis	50.432,00	24.800,00		24.800,00	
4640 1722	Kostenanteil anderer Wohngemeinden	7.807,80	3.400,00		3.400,00	
4640 1724	Zuweisung Kreis für pädagogische Fachberatung (<u>neue HHSt.</u>)	0,00	700,00		700,00	
4640 1760	Spenden	1.200,00	0,00		0,00	
4640 4100	Bezüge der Beamten	35.936,40	37.000,00		37.000,00	
4640 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	464.482,41	488.500,00		488.500,00	
4640 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	17.368,00	18.200,00		18.200,00	
4640 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	38.882,33	41.200,00		41.200,00	
4640 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	89.051,78	96.800,00		96.800,00	
4640 5000	Gebäudeunterhaltung	3.410,34	5.000,00		5.000,00	
4640 5011	Unterhaltung Außenanlagen	3.468,50	4.000,00		4.000,00	
4640 5112	Unterhaltung Spielgeräte	465,66	1.500,00		1.500,00	
4640 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	1.998,28	2.000,00		2.000,00	
4640 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	17.042,33	17.500,00		17.500,00	
4640 5412	Reinigungskosten	23.108,81	25.000,00		25.000,00	
4640 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	2.439,90	2.500,00		2.500,00	
4640 5716	Arbeitsmaterial	2.173,92	2.200,00		2.200,00	
4640 6011	Veranstaltungen Kindergarten	700,00	700,00		700,00	
4640 6023	Kosten für spez./präventive Sprachförderung (Personal-/Sachkosten)	5.080,00	0,00		0,00	
4640 6024	Verpflegungskosten Mittagessen	980,00	1.400,00		1.400,00	
4640 6400	Versicherungen	8.134,48	8.400,00		8.400,00	
4640 6510	Bücher und Zeitschriften	493,54	500,00		500,00	
4640 6524	Rundfunkbeiträge	215,76	300,00		300,00	
4640 6605	Ausgaben aus zweckgebundenen Spendenaufkommen	1.200,00	0,00		0,00	
4640 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	50,50	100,00		100,00	
4640 6770	Betreuungskosten Integrationskinder	3.845,11	9.500,00		9.500,00	
4640 6771	pädagogische Fachberatung (<u>neue HHSt.</u>)	0,00	2.400,00		2.400,00	
4640 6800	kalkulatorische Abschreibung	15.300,00	15.300,00		15.300,00	
4640 6850	Verzinsung des Anlagekapitals	24.700,00	24.700,00		24.700,00	
4640 7126	Rückzahlung von Kreiszuweisungen	780,00	100,00		100,00	
	Einnahmen	425.057,65	405.900,00	0,00	405.900,00	
	Ausgaben	761.308,05	804.800,00	0,00	804.800,00	
	Saldo	-336.250,40	-398.900,00	0,00	-398.900,00	
UA 4641	Kindertagesstätte "Wilde 13" (Arbeiterwohlfahrt)					
4641 1400	Mieten, Pachten	42.400,00	42.400,00		42.400,00	
4641 1502	Erstattung Versicherungsschäden	171,96	0,00		0,00	
4641 5000	Gebäudeunterhaltung	1.781,76	5.000,00		5.000,00	
4641 5224	Versicherungsschäden	171,96	0,00		0,00	
4641 6800	kalkulatorische Abschreibung	17.900,00	17.900,00		17.900,00	
4641 6850	Verzinsung des Anlagekapitals	57.600,00	57.600,00		57.600,00	
4641 7175	Zuschuss zu den Betriebskosten	231.807,98	233.500,00		233.500,00	
	Einnahmen	42.571,96	42.400,00	0,00	42.400,00	
	Ausgaben	309.261,70	314.000,00	0,00	314.000,00	
	Saldo	-266.689,74	-271.600,00	0,00	-271.600,00	
UA 4642	Kindertagesstätte "Zipfelmütze" (Kirchengemeinde St. Georgsberg)					
4642 1400	Mieten, Pachten	44.368,63	44.300,00		44.300,00	
4642 5000	Gebäudeunterhaltung	7.493,25	5.000,00		5.000,00	
4642 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	647,93	800,00		800,00	
4642 6800	Kalkulatorische Abschreibung	29.700,00	29.700,00		29.700,00	
4642 7175	Zuschuss zu den Betriebskosten	200.843,37	204.300,00		204.300,00	
	Einnahmen	44.368,63	44.300,00	0,00	44.300,00	
	Ausgaben	238.684,55	239.800,00	0,00	239.800,00	
	Saldo	-194.315,92	-195.500,00	0,00	-195.500,00	
UA 4643	Verein "Kinderbetreuung für Ratzeburg e.V."					
4643 7040	Zuschuss zu den Betriebskosten	104.118,07	108.000,00		108.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
	Ausgaben	104.118,07	108.000,00	0,00	108.000,00	
	Saldo	-104.118,07	-108.000,00	0,00	-108.000,00	
UA 4644	Montessori Kinderhaus Ratzeburg					
4644 7080	Zuschuss zu den Betriebskosten	90.140,38	165.100,00		165.100,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	90.140,38	165.100,00	0,00	165.100,00	
	Saldo	-90.140,38	-165.100,00	0,00	-165.100,00	
UA 4645	Kindergärten anderer Träger					
4645 1722	Kostenanteil anderer Wohngemeinden	54.247,05	42.500,00		42.500,00	
4645 7017	Zuschuss an Kirchengemeinde St. Petri (KiGa Hasselholt)	197.031,21	211.500,00		211.500,00	
4645 7121	Kostenausgleich (§ 25 KiTaG) öff. Träger	76.100,00	72.700,00		72.700,00	
	Einnahmen	54.247,05	42.500,00	0,00	42.500,00	
	Ausgaben	273.131,21	284.200,00	0,00	284.200,00	
	Saldo	-218.884,16	-241.700,00	0,00	-241.700,00	
UA 4646	Kindertagespflege					
4646 7175	Zuschuss zur Finanzierung der Kindertagespflege	29.697,08	50.000,00		50.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	29.697,08	50.000,00	0,00	50.000,00	
	Saldo	-29.697,08	-50.000,00	0,00	-50.000,00	
UA 468	übrige Einrichtungen der Jugendhilfe					
468 1760	Spenden	100,00	0,00		0,00	
468 5100	Unterhaltung Kinderspielplätze	11.489,48	11.000,00		11.000,00	
468 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	67.800,00	67.800,00		67.800,00	
	Einnahmen	100,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	79.289,48	78.800,00	0,00	78.800,00	
	Saldo	-79.189,48	-78.800,00	0,00	-78.800,00	
UA 470	Förderung der Wohlfahrtshilfe					
470 4100	Bezüge der Beamten	1.996,52	2.100,00		2.100,00	
470 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	964,00	1.100,00		1.100,00	
470 7030	Zuschuss Schuldnerberatung	1.000,00	0,00		0,00	
470 7032	Zuschuss Alkohol- und Drogenberatung	3.000,00	0,00		0,00	
470 7037	Zuschuss Beratungsst. "Frauen in Not"	2.000,00	0,00		0,00	
470 7039	Zuschussbeträge nach Maßgabe des ASJS	4.000,00	10.000,00	-5.000,00	5.000,00	21
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	12.960,52	13.200,00	-5.000,00	8.200,00	
	Saldo	-12.960,52	-13.200,00	5.000,00	-8.200,00	
UA 482	Grundsicherung nach SGB II					
482 6910	Kosten der Unterkunft/Heizung (KdU)	517.474,34	30.000,00	-13.100,00	16.900,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	517.474,34	30.000,00	-13.100,00	16.900,00	
	Saldo	-517.474,34	-30.000,00	13.100,00	-16.900,00	
UA 550	Förderung des Sports					
550 4100	Bezüge der Beamten	1.996,42	2.100,00		2.100,00	
550 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	964,00	1.100,00		1.100,00	
550 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	7.502,17	7.900,00		7.900,00	
550 6015	Sportlerehrung	-36,44	500,00		500,00	
550 7019	Beihilfen für Ehrenpreise	473,28	300,00		300,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	10.899,43	11.900,00	0,00	11.900,00	
	Saldo	-10.899,43	-11.900,00	0,00	-11.900,00	
UA 551	Ruderakademie					
551 1702	Zuweisung Bund (BBN) 2012	9.081,55	0,00		0,00	
551 1703	Zuweisung Bund (BBN) 2013	5.600,00	2.600,00		2.600,00	
551 1704	Zuweisung Bund (BBN) 2014	47.675,00	5.900,00		5.900,00	
551 1705	Zuweisung Bund (BBN) 2015 (vorher: BBN 2011)	0,00	69.700,00		69.700,00	
551 1710	Zuweisung Land (BBN)	29.797,50	43.600,00		43.600,00	
551 5003	Gebäudeunterhaltung (BBN) 2013	-5.953,39	0,00		0,00	
551 5004	Gebäudeunterhaltung (BBN) 2014	119.200,00	0,00		0,00	
551 5005	Gebäudeunterhaltung (BBN) 2015 (vorher: BBN 2011)	0,00	174.400,00		174.400,00	
551 5011	Unterhaltung Außenanlagen	265,97	500,00		500,00	
551 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	500,00		500,00	
551 7025	Zuschuss an Deutschen Ruderverband	27.900,00	27.900,00		27.900,00	
	Einnahmen	92.154,05	121.800,00	0,00	121.800,00	
	Ausgaben	141.412,58	203.300,00	0,00	203.300,00	
	Saldo	-49.258,53	-81.500,00	0,00	-81.500,00	
UA 560	Sportplatz Riemannstraße					
560 1631	Kostenanteil Schulverband (Nutzung Riemannsportplatz)	38.812,89	40.800,00		40.800,00	
560 1676	Kostenanteil Sportvereine	10.616,76	10.600,00		10.600,00	
560 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.415,36	16.700,00		16.700,00	
560 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.514,65	1.400,00		1.400,00	
560 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.034,17	3.300,00		3.300,00	
560 5105	Unterhaltung Riemannsportplatz	21.034,82	20.000,00		20.000,00	
560 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	117,29	200,00		200,00	
560 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	62.900,00	62.900,00		62.900,00	
	Einnahmen	49.429,65	51.400,00	0,00	51.400,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
	Ausgaben	107.016,29	104.500,00	0,00	104.500,00	
	Saldo	-57.586,64	-53.100,00	0,00	-53.100,00	
UA 580	Park- und Gartenanlagen					
580 4100	Bezüge der Beamten	28.487,58	29.700,00		29.700,00	
580 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.435,32	16.700,00		16.700,00	
580 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	11.301,00	11.900,00		11.900,00	
580 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.506,91	1.400,00		1.400,00	
580 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.031,06	3.300,00		3.300,00	
580 5106	Unterhaltung/Wartung Tütenautomaten für Hundekotbeseitigung	2.032,52	2.100,00		2.100,00	
580 5109	Unterhaltung Park-/Grünanlagen, Uferwege	10.034,76	12.000,00	-1.500,00	10.500,00	
580 5208	Unterhaltung/Wartung "Resistograph"	0,00	200,00		200,00	
580 5212	Unterhaltung u. Ersatz Fahnen/Bänke	711,08	1.500,00		1.500,00	
580 5437	Abfallentsorgung Grünanlagen	31.200,00	35.900,00		35.900,00	
580 5912	sonstige Betriebsausgaben	19,94	100,00		100,00	
580 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	656.000,00	682.600,00	-20.000,00	662.600,00	22
580 5914	Kosten Leistungen Dritter	16.206,84	20.000,00		20.000,00	
580 6611	Vermischte Ausgaben	25,23	100,00		100,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	778.992,24	817.500,00	-21.500,00	796.000,00	
	Saldo	-778.992,24	-817.500,00	21.500,00	-796.000,00	
UA 590	Parkanlagen und öffentliche Grünflächen					
590 1760	Spenden	1.281,13	0,00		0,00	
590 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.416,00	16.700,00		16.700,00	
590 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.514,72	1.400,00		1.400,00	
590 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.034,39	3.300,00		3.300,00	
590 5025	Schadensregulierung "Grün"	1.244,94	1.200,00		1.200,00	
590 5135	Kosten für Ersatzpflanzungen	0,00	5.000,00		5.000,00	
	Einnahmen	1.281,13	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	24.210,05	27.600,00	0,00	27.600,00	
	Saldo	-22.928,92	-27.600,00	0,00	-27.600,00	
UA 591	Kleingartenwesen					
591 1400	Mieten, Pachten	1.658,92	1.700,00	-100,00	1.600,00	
591 5110	Unterhaltung Kleingärten	1.589,94	300,00		300,00	
591 5111	Unterhaltung Wasserversorgung	65,45	300,00		300,00	
591 5910	Betriebskosten Wasserversorgung	231,42	300,00		300,00	
	Einnahmen	1.658,92	1.700,00	-100,00	1.600,00	
	Ausgaben	1.886,81	900,00	0,00	900,00	
	Saldo	-227,89	800,00	-100,00	700,00	
UA 592	Naturparks					
592 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.416,00	16.700,00		16.700,00	
592 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.514,72	1.400,00		1.400,00	
592 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.034,39	3.300,00		3.300,00	
592 5113	Unterhaltung Wanderwege	750,00	3.000,00	-1.500,00	1.500,00	
592 7123	Zuschuss Kreisforsten	2.560,00	2.600,00		2.600,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	26.275,11	27.000,00	-1.500,00	25.500,00	
	Saldo	-26.275,11	-27.000,00	1.500,00	-25.500,00	
UA 600	Bauverwaltung					
600 1000	Verwaltungsgebühren	700,00	700,00		700,00	
600 1002	Gebühren Negativzeugnisse	6.200,00	5.500,00		5.500,00	
600 4100	Bezüge der Beamten	59.537,01	59.400,00		59.400,00	
600 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	79.150,05	117.100,00		117.100,00	
600 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	22.603,00	23.700,00		23.700,00	
600 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	6.577,75	10.000,00		10.000,00	
600 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	15.924,62	24.000,00		24.000,00	
600 5305	Miete Archivräume (Schule St. Georgsberg)	480,00	500,00		500,00	
600 5306	Anerkennungsentgelte	5,11	100,00		100,00	
600 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	0,00	100,00		100,00	
	Einnahmen	6.900,00	6.200,00	0,00	6.200,00	
	Ausgaben	184.277,54	234.900,00	0,00	234.900,00	
	Saldo	-177.377,54	-228.700,00	0,00	-228.700,00	
UA 610	Orts- und Regionalplanung					
610 1580	Ersatz Planungs- und Bauleitkosten f. Einzelmaßnahmen des VermHH	83,08	2.000,00		2.000,00	
610 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	113.321,18	115.800,00		115.800,00	
610 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	9.230,07	9.700,00		9.700,00	
610 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	20.904,67	23.000,00		23.000,00	
610 5913	Kosten für Leistungen Bauhof (Grundstückspflege Röpersberg)	622,05	1.000,00	-300,00	700,00	
610 6508	Planungskosten	0,00	2.000,00		2.000,00	
	Einnahmen	83,08	2.000,00	0,00	2.000,00	
	Ausgaben	144.077,97	151.500,00	-300,00	151.200,00	
	Saldo	-143.994,89	-149.500,00	300,00	-149.200,00	
UA 620	Wohnungsbauförderung					
620 2071	Zinsen Baudarlehen	4.923,22	3.600,00	4.200,00	7.800,00	23
620 6721	Erstattung an den Kreis	1.867,89	1.900,00		1.900,00	
	Einnahmen	4.923,22	3.600,00	4.200,00	7.800,00	
	Ausgaben	1.867,89	1.900,00	0,00	1.900,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
	Saldo	3.055,33	1.700,00	4.200,00	5.900,00	
UA 630	Gemeindestraßen					
630 1520	Schadensersatz für Ölspurbeseitigungen	145,83	0,00		0,00	
630 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	91.065,55	89.900,00		89.900,00	
630 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für tariflich Beschäftigte	7.553,64	7.500,00		7.500,00	
630 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	16.240,54	17.900,00		17.900,00	
630 5115	Unterhaltung Straßen, Wege, Plätze, Buswartehäuser und Fahrradunterstände	217.778,24	210.000,00		210.000,00	
630 5116	Unterhaltung Brücken	-5.538,30	20.000,00		20.000,00	
630 5118	Verkehrszeichen und Straßenschilder	8.400,93	15.000,00		15.000,00	
630 5432	Ölspurbeseitigungen	28.211,69	15.000,00		15.000,00	
630 5438	Straßenreinigungskosten (Öffentlichkeitsanteil)	85.400,00	89.600,00		89.600,00	
630 5439	Gebühr Oberflächenentwässerung	309.379,01	359.600,00		359.600,00	
630 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	186.300,00	192.000,00		192.000,00	
630 6553	Lärmaktionsplanung	2.249,10	0,00	20.000,00	20.000,00	24
	Einnahmen	145,83	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	947.040,40	1.016.500,00	20.000,00	1.036.500,00	
	Saldo	-946.894,57	-1.016.500,00	-20.000,00	-1.036.500,00	
UA 650	Kreisstraßen					
650 1621	Erstattung des Kreises	3.156,84	7.300,00		7.300,00	
650 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	7.529,00	7.400,00		7.400,00	
650 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	618,08	700,00		700,00	
650 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.210,09	1.500,00		1.500,00	
650 5119	Unterhaltung Ortsdurchfahrt L II O	3.156,84	7.300,00		7.300,00	
650 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	13.300,00	13.300,00		13.300,00	
	Einnahmen	3.156,84	7.300,00	0,00	7.300,00	
	Ausgaben	25.814,01	30.200,00	0,00	30.200,00	
	Saldo	-22.657,17	-22.900,00	0,00	-22.900,00	
UA 660	Bundes- und Landesstraßen					
660 1600	Erstattung des Bundes	115.116,61	63.700,00		63.700,00	
660 1613	Erstattung des Landes	6.330,56	7.900,00		7.900,00	
660 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	22.586,85	22.000,00		22.000,00	
660 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.854,12	1.900,00		1.900,00	
660 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.630,15	4.400,00		4.400,00	
660 5120	Unterhaltung Ortsdurchfahrt B 208	115.116,61	63.700,00		63.700,00	
660 5121	Unterhaltung Ortsdurchfahrt L I O	6.330,56	7.900,00		7.900,00	
660 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	53.000,00	53.000,00		53.000,00	
	Einnahmen	121.447,17	71.600,00	0,00	71.600,00	
	Ausgaben	202.518,29	152.900,00	0,00	152.900,00	
	Saldo	-81.071,12	-81.300,00	0,00	-81.300,00	
UA 670	Straßenbeleuchtung					
670 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	7.528,63	7.400,00		7.400,00	
670 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	692,91	700,00		700,00	
670 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.209,88	1.500,00		1.500,00	
670 5122	Unterhaltung u. Reinig. Straßenbeleucht.	76.074,87	77.800,00		77.800,00	
670 5431	Stromkosten	146.371,50	149.000,00		149.000,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	231.877,79	236.400,00	0,00	236.400,00	
	Saldo	-231.877,79	-236.400,00	0,00	-236.400,00	
UA 700	Abwasserbeseitigung					
700 2150	Verzinsung des Anlagekapitals	15.891,03	10.000,00		10.000,00	
700 4100	Bezüge der Beamten	26.129,61	29.700,00		29.700,00	
700 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	11.302,00	11.900,00		11.900,00	
	Einnahmen	15.891,03	10.000,00	0,00	10.000,00	
	Ausgaben	37.431,61	41.600,00	0,00	41.600,00	
	Saldo	-21.540,58	-31.600,00	0,00	-31.600,00	
UA 701	Öffentliche Toilettenanlagen					
701 7156	Verlustabdeckung	45.600,00	45.600,00		45.600,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	45.600,00	45.600,00	0,00	45.600,00	
	Saldo	-45.600,00	-45.600,00	0,00	-45.600,00	
UA 760	Anschlagwesen					
760 1400	Mieten, Pachten	3.392,83	3.400,00		3.400,00	
	Einnahmen	3.392,83	3.400,00	0,00	3.400,00	
	Ausgaben	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Saldo	3.392,83	3.400,00	0,00	3.400,00	
UA 771	Bauhof					
771 2100	Gewinnanteile	75.108,97	100,00		100,00	
	Einnahmen	75.108,97	100,00	0,00	100,00	
	Ausgaben	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Saldo	75.108,97	100,00	0,00	100,00	
UA 790	Tourismus- und Wirtschaftsförd.					
790 1200	Tourismusabgabe	148.037,53	150.000,00		150.000,00	
790 1760	Spenden	1.000,00	1.000,00		1.000,00	
790 6007	Kosten für Anstrahlungen	2.194,37	2.500,00		2.500,00	
790 6300	Kosten für Tourismusförderung	250.000,00	250.000,00		250.000,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
	Einnahmen	149.037,53	151.000,00	0,00	151.000,00	
	Ausgaben	252.194,37	252.500,00	0,00	252.500,00	
	Saldo	-103.156,84	-101.500,00	0,00	-101.500,00	
UA 821	Industriestammgleis					
821 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	218,96	300,00		300,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	218,96	300,00	0,00	300,00	
	Saldo	-218,96	-300,00	0,00	-300,00	
UA 830	Kombin. Versorg.- u. Verkehrsunternehmen					
830 2100	Gewinnanteile Stadtwerke Ratzeburg GmbH	206.228,75	206.200,00	393.800,00	600.000,00	
830 2200	Konzessionsabgaben	523.388,43	512.000,00	7.400,00	519.400,00	
830 2350	Schuldendienstleistungen Investitionskostenzuschuss	190.568,14	185.700,00		185.700,00	
830 2620	Bürgschaftsprovisionen	3.857,78	1.900,00		1.900,00	
830 7170	Zuschuss an RMVB (ÖPNV Stadtgebiet)	178.000,00	140.000,00		140.000,00	
	Einnahmen	924.043,10	905.800,00	401.200,00	1.307.000,00	
	Ausgaben	178.000,00	140.000,00	0,00	140.000,00	
	Saldo	746.043,10	765.800,00	401.200,00	1.167.000,00	
UA 855	Stadtforst					
855 1304	Erlöse Holzverkauf	10.699,92	12.600,00		12.600,00	
855 1590	Umsatzsteuer	0,00	300,00		300,00	
855 1730	Zuweisung Landwirtschaftskammer	0,00	1.000,00		1.000,00	
855 5131	Unterhaltung Waldwege	668,34	1.500,00		1.500,00	
855 5132	Kulturen	847,89	1.000,00		1.000,00	
855 5133	Holzerntekosten	2.270,40	4.000,00		4.000,00	
855 5138	Forstschutz	30,00	100,00		100,00	
855 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	68,65	200,00		200,00	
855 6405	Umsatzsteuer-Zahllast	0,00	600,00		600,00	
855 6722	Beförsterungskosten	5.897,83	6.200,00		6.200,00	
855 6723	Durchforstungskosten/Baumeinschlag	6.738,59	7.000,00		7.000,00	
	Einnahmen	10.699,92	13.900,00	0,00	13.900,00	
	Ausgaben	16.521,70	20.600,00	0,00	20.600,00	
	Saldo	-5.821,78	-6.700,00	0,00	-6.700,00	
UA 880	Allgemeines Grundvermögen					
880 1400	Mieten	8.195,88	18.000,00		18.000,00	
880 1401	Pachtzahlungen	13.397,44	300,00	12.700,00	13.000,00	25
880 1402	Ersätze Betriebskosten	2.372,60	5.700,00		5.700,00	
880 1405	Pachten Ackerland, Plätze	12.465,82	13.000,00	-600,00	12.400,00	
880 1407	anteilige Jagdpacht	228,00	300,00	-100,00	200,00	
880 1408	Erbbauzinsen, Kanon	43.295,24	44.000,00		44.000,00	
880 1409	Pachten für Tankstellengrundstücke	20.500,00	20.500,00		20.500,00	
880 1410	Anerkennungsentgelte	6.112,00	1.000,00	500,00	1.500,00	
880 1510	vermischte Einnahmen	1.371,00	900,00		900,00	
880 5000	Gebäudeunterhaltung	8.265,34	10.000,00		10.000,00	
880 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	2.188,14	2.500,00		2.500,00	
880 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	12.697,53	13.500,00		13.500,00	
880 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	2.674,04	4.000,00		4.000,00	
880 5914	Kosten Leistungen Dritter (Grünpflege)	16.884,16	17.000,00		17.000,00	
880 6552	Gerichtskosten, Katasteramtsgebühren	4.871,52	3.500,00		3.500,00	
	Einnahmen	107.937,98	103.700,00	12.500,00	116.200,00	
	Ausgaben	47.580,73	50.500,00	0,00	50.500,00	
	Saldo	60.357,25	53.200,00	12.500,00	65.700,00	
UA 890	Stiftung Ratzeburger Wohltäter					
890 2051	Zinsen Rücklagenbestand	31,38	100,00		100,00	
890 7161	Zuwendung an Stiftungsberechtigte	0,00	100,00		100,00	
	Einnahmen	31,38	100,00	0,00	100,00	
	Ausgaben	0,00	100,00	0,00	100,00	
	Saldo	31,38	0,00	0,00	0,00	
UA 891	Stiftung Altenhilfe Ratzeburg (bisher UA 430)					
891 1400	Mieten, Pachten	0,00	10.300,00		10.300,00	
891 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	0,00	200,00		200,00	
	Einnahmen	0,00	10.300,00	0,00	10.300,00	
	Ausgaben	0,00	200,00	0,00	200,00	
	Saldo	0,00	10.100,00	0,00	10.100,00	
UA 900	Steuern, allgem. Zuweisungen u. Umlagen					
900 0000	Grundsteuer A	10.955,17	12.000,00		12.000,00	
900 0010	Grundsteuer B	2.000.050,07	2.103.000,00	31.000,00	2.134.000,00	26
900 0030	Gewerbsteuer	3.574.585,68	3.500.000,00	-100.000,00	3.400.000,00	
900 0100	Gemeindeanteil an der Einkommensteuer	4.299.807,00	4.680.700,00	11.300,00	4.692.000,00	27
900 0120	Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer	451.878,00	475.200,00		475.200,00	
900 0210	Vergnügungssteuer f. das Halten von Spiel- und Geschicklichkeitsgeräten	119.944,94	124.000,00		124.000,00	
900 0220	Hundesteuer	79.637,79	95.200,00	700,00	95.900,00	
900 0270	Zweitwohnungssteuer	6.922,46	8.100,00	600,00	8.700,00	
900 0410	Schlüsselzuweisungen	3.021.876,00	3.216.200,00	39.800,00	3.256.000,00	27
900 0510	Fehlbetragszuweisung	145.000,00	0,00		0,00	
900 0611	Zuweisung übergemeindliche Aufgaben	1.003.560,00	1.308.300,00		1.308.300,00	
900 0612	Konnexitätsmittel des Landes	21.303,00	21.000,00		21.000,00	

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)	Erläut.
900 0910	Ausgleichsleistungen nach dem Familienleistungsausgleich	429.708,00	427.600,00	14.200,00	441.800,00	27
900 8100	Gewerbesteuerumlage	752.708,54	652.800,00	-116.100,00	536.700,00	28
900 8320	Kreisumlage	4.381.777,32	4.621.200,00	14.500,00	4.635.700,00	29
	Einnahmen	15.165.228,11	15.971.300,00	-2.400,00	15.968.900,00	
	Ausgaben	5.134.485,86	5.274.000,00	-101.600,00	5.172.400,00	
	Saldo	10.030.742,25	10.697.300,00	99.200,00	10.796.500,00	
UA 910	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft					
910 2050	Zinsen aus Geldanlagen	50,21	100,00		100,00	
910 2140	Dividenden	63,93	100,00		100,00	
910 2611	Stundungs- und Verzugszinsen	12.179,45	0,00		0,00	
910 2660	Zinsen auf Steueransprüche	62.896,75	30.000,00		30.000,00	
910 2700	kalkulatorische Abschreibungen	82.100,00	82.100,00		82.100,00	
910 2750	Verzinsung des Anlagekapitals	125.600,00	125.600,00		125.600,00	
910 2800	Zuführung vom Vermögenshaushalt	0,00	100,00		100,00	
910 4110	Zuführung zur Versorgungsrücklage (Dienstbezüge)	5.230,10	5.300,00		5.300,00	
910 4210	Zuführung zur Versorgungsrücklage (Versorgungsbezüge)	12.608,85	12.700,00		12.700,00	
910 8000	Zinsen Bundesdarlehen	1.133,83	1.200,00		1.200,00	
910 8080	Zinsen übrige Bereiche	287.097,17	302.900,00		302.900,00	
910 8083	Zinsen Kassenkredite	20.700,82	30.000,00		30.000,00	
910 8460	Zinsen auf Steueransprüche	14.222,90	10.000,00		10.000,00	
910 8600	Zuführung zum Vermögenshaushalt	935.335,49	965.400,00		965.400,00	
910 8601	Zuführung zum Vermögenshaushalt (Stiftung Altenhilfe)	11.256,19	11.000,00		11.000,00	
910 8602	Zuführung zum Vermögenshaushalt (Stiftung Ratzeburger Wohltäter)	31,38	100,00		100,00	
	Einnahmen	282.890,34	238.000,00	0,00	238.000,00	
	Ausgaben	1.287.616,73	1.338.600,00	0,00	1.338.600,00	
	Saldo	-1.004.726,39	-1.100.600,00	0,00	-1.100.600,00	
UA 920	Abwicklung der Vorjahre					
920 2920	Soll-Fehlbetrag des Verwaltungshaushalts	0,00	0,00		0,00	
920 8920	Deckung von Soll-Fehlbeträgen	1.241.689,19	0,00	1.622.700,00	1.622.700,00	
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Ausgaben	1.241.689,19	0,00	1.622.700,00	1.622.700,00	
	Saldo	-1.241.689,19	0,00	-1.622.700,00	-1.622.700,00	
	Einnahmen Verwaltungshaushalt	21.080.577,16	21.692.300,00	540.200,00	22.232.500,00	
	Ausgaben Verwaltungshaushalt	22.703.207,13	22.608.800,00	1.236.600,00	23.845.400,00	
	Saldo	-1.622.629,97	-916.500,00	-696.400,00	-1.612.900,00	

Vermögenshaushalt 2015

		-987.200	220.300	-766.900	-672.600	-821.500	-189.400
HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
UA 020	Fachbereich Zentrale Dienste						
020 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	3.000		3.000	2.500	2.500	2.500
020 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage	11.000		11.000	11.000	11.000	11.000
020 x 9350	Erwerb von beweglichen Sachen (Möblierung Ratssaal)	0		0		50.000	
020 11 9400	Technischer Objektschutz und Beleuchtungssteuerung Rathaus	35.000	-35.000	0	35.000		
<i>Die Verwaltung weist daraufhin, dass die Haushaltsmittel dringend benötigt werden, um eine effektive Einbruchssicherung zu gewährleisten!</i>							
020 12 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (Erwerb ESX-Server)	16.500		16.500			
020 13 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (elektronische Erfassung im Gewerbebereich)	3.400		3.400		700	
020 14 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (Übern. Telefon-Anlage)	2.900		2.900			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	71.800	-35.000	36.800	48.500	64.200	13.500
	Saldo	-71.800	35.000	-36.800	-48.500	-64.200	-13.500
UA 130	Brandschutz						
130 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	35.000		35.000	15.000	15.000	15.000
130 9355	Erwerb Digitalfunk	0		0	68.000	33.000	
3621	Zuschuss Kreis (Erwerb Digitalfunk)	0		0	34.000	16.500	
130 3 9400	Bau- und Planungskosten (Blechfassade Halle 3, Fassadensanierung)	0		0			
130 7 9350	Erwerb von beweglichen Sachen (Beschaffung Drehleiter/Hubsteiger)	641.900	0	641.900	0		
7 3620	Zuschuss Kreis (Feuerschutzsteuer)	100.000	0	100.000	0		
7 36xx	Zuschuss (Sonderbedarfszuweisung nach §17 FAG)	350.000	50.000	400.000	0		
<i>Die Verschiebung der Beschaffung in das nächste Jahr ist nicht möglich, weil die Ausschreibung läuft und der effektive Brandschutz sichergestellt werden muss.</i>							
	Verkaufserlös altes Fahrzeug		15.000	15.000			
130 10 9400	Bau- und Planungskosten (Dachsanierung)	0		0	180.000	120.000	
	Einnahmen	450.000	65.000	515.000	34.000	16.500	0
	Ausgaben	676.900	0	676.900	263.000	168.000	15.000
	Saldo	-226.900	65.000	-161.900	-229.000	-151.500	-15.000
UA 160	Rettungsdienst						
160 x 9881	Zuschuss an DLRG (Einführung Digitalfunk)	0		0	5.500	2.000	
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	0	0	0	5.500	2.000	0
	Saldo	0	0	0	-5.500	-2.000	0
UA 230	Lauenburgische Gelehrtenschule						
230 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	25.000		25.000	20.000	20.000	20.000
230 2 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (Neuausstattung PC-Räume)	40.000	-20.000	20.000	20.000		
<i>Eine angemessene EDV-Ausstattung ist für das Gymnasium unabdingbar, daher schlägt die Verwaltung vor, den Ansatz nicht ganz zu streichen sondern zu halbieren.</i>							
230 9352	Anschaffung langlebiger Sportgeräte		5.100	5.100			
230 3610	Zuweisung des Landes dazu		5.000	5.000			
	Einnahmen	0	5.000	5.000	0	0	0
	Ausgaben	65.000	-14.900	50.100	40.000	20.000	20.000
	Saldo	-65.000	19.900	-45.100	-40.000	-20.000	-20.000
UA 231	Sportplatz Lauenburgische Gelehrtenschule						
231 2 9500	Bau- und Planungskosten (Zaunbau Bolzplatz LG)	11.000	-11.000	0	0	11.000	
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	11.000	-11.000	0	0	11.000	0
	Saldo	-11.000	11.000	0	0	-11.000	0

HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
UA 350	Volkshochschule						
350 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage	8.000	-4.000	4.000			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	8.000	-4.000	4.000	0	0	0
	Saldo	-8.000	4.000	-4.000	0	0	0
UA 352	Stadtbücherei						
352 3620	Zuweisung Kreis	6.300		6.300	6.300	6.300	6.300
352 3670	Zuweisung von Gesellsch./Körperschaften	6.300		6.300	6300	6300	6300
352 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	500		500	500	500	500
352 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage	1.800		1.800	1800	1800	1800
352 9353	Anschaffung Bücher/Medien	25.600		25.600	25.600	25.600	25.600
	Einnahmen	12.600	0	12.600	12.600	12.600	12.600
	Ausgaben	27.900	0	27.900	27.900	27.900	27.900
	Saldo	-15.300	0	-15.300	-15.300	-15.300	-15.300
UA 4361	Unterbringung von Flüchtlingen						
4361 1 9400	Baukosten Riemannstraße (53 T€ abzüglich 25 T€ Zuschuss)		28.300	28.300			
4361 2 9400	Baukosten Schulstraße (215 T€ abzüglich 25 T€ Zuschuss)		190.000	190.000			
	Einnahmen		0	0	0	0	0
	Ausgaben		218.300	218.300	0	0	0
	Saldo		-218.300	-218.300	0	0	0
UA 4602	Jugend- und Sportheim Riemannstraße						
4602 5 9400	Bau- und Planungskosten (Fenstererneuerung Jobcenter)	57.500		57.500			
4602 x neu	Lüftungsanlage Dusch- u. Umkleideräume	0		0		120.000	
4602 7 neu	Umbau Gebäudeteil 1	40.000		40.000			
4602 8 neu	Sanierung WC-Anlagen	36.000	-36.000	0		36.000	
<i>Die Verwaltung weist daraufhin, dass die Haushaltsmittel dringend benötigt werden, um eine auch für die OGS-Kinder zumutbare WC-Einrichtung bereit zu stellen!</i>							
4602 9 neu	Sanierung Außentreppenanlage	10.000		10.000	0		
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	143.500	-36.000	107.500	0	156.000	0
	Saldo	-143.500	36.000	-107.500	0	-156.000	0
UA 4644	Montessori Kinderhaus						
4644 9886	Zuschuss zweite Krippengruppe	27.300		27.300			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	27.300	0	27.300	0	0	0
	Saldo	-27.300	0	-27.300	0	0	0
UA 468	übrige Einrichtungen der Jugendhilfe						
468 9350	Erwerb v. beweglichen Sachen (Kinderspielplätze: Spielgeräte/Zaunanlage)	20.000	-10.000	10.000			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	20.000	-10.000	10.000	0	0	0
	Saldo	-20.000	10.000	-10.000	0	0	0
UA 560	Sportplatz Riemannstraße						
560 x 9500	Tennislaufbahn Riemannsportplatz	0		0	80.000	0	
560 1 9500	Erneuerung Kunstrasenplatz Riemannstraße	230.000		230.000	0	0	
	Zuschuss Aktiv-Region	0	100.000	100.000	0	0	0
	Kostenbeteiligung Dritte		130.000	130.000			

HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
	Einnahmen	0	230.000	230.000			
	Ausgaben	230.000	0	230.000	80.000	0	0
	Saldo	-230.000	230.000	0	-80.000	0	0
UA 580	Park- und Gartenanlagen						
580 9350	Erwerb von beweglichen Sachen (Papierkörbe)	5.000		5.000	5.000	5.000	
580 9357	Erwerb von Sitzbänken	5.000		5.000	5000	5000	5000
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	10.000	0	10.000	10.000	10.000	5.000
	Saldo	-10.000	0	-10.000	-10.000	-10.000	-5.000
UA 610	Orts- und Regionalplanung						
610 0 3400	Erlöse aus Grundstücksverkäufen	50.000		50.000			
610 0 9407	Ortsplanung	30.000		30.000	30.000	30.000	30.000
610 3 3600	Zuweisung Bund (Städtebauförderung "Kleinere Städte und Gemeinden")	483.000		483.000	190.000	202.000	175.000
610 3 3610	Zuweisung Land (Städtebauförderung "Kleinere Städte und Gemeinden")	333.000		333.000	340.000	202.000	175.000
610 3 9402	Umsetzung d. Städtebauförderungsmaßnahmen "Kleinere Städte u. Gemeinden")	1.240.900		1.240.900	806.000	614.400	532.300
610 4 9500	Errichtung Pegelbrunnen "Alte Meierei" (Altlasten)	1.500		1.500			
	Einnahmen	866.000	0	866.000	530.000	404.000	350.000
	Ausgaben	1.272.400	0	1.272.400	836.000	644.400	562.300
	Saldo	-406.400	0	-406.400	-306.000	-240.400	-212.300
UA 620	Wohnungsbauförderung						
620 3271	Tilgung Baudarlehen	23.700		23.700	23.700	23.700	23.700
620 9823	Rückzahlung Kreismittel	12.000		12.000	12.000	12.000	12.000
	Einnahmen	23.700	0	23.700	23.700	23.700	23.700
	Ausgaben	12.000	0	12.000	12.000	12.000	12.000
	Saldo	11.700	0	11.700	11.700	11.700	11.700
UA 630	Gemeindestraßen						
630 8 9500	Ausbau- und Planungskosten (Anbindung Gewerbegebiet B 208)	69.000		69.000			
630 22 9500	Bau- und Planungskosten (Umbau Ziethener Straße)	0		0			
630 22 3xxx	KAG-Beiträge (Umbau Ziethener Straße)	0		0			
630 33 9500	Bau- und Planungskosten (Uferpromenade Reeperbahn)	0		0		110.000	
630 51 3600	Zuweisung Bund	913.100		913.100			
630 51 3650	Zuweisung (anteilig) Ratzeburger Wirtschaftsbetriebe	-94.100		-94.100			
630 51 3xxx	Beiträge dazu	389.000		389.000			
630 51 9500	Ausbau- und Planungskosten Südliche Sammelstraße	936.900		936.900			
630 67 9500	Bau- und Planungskosten (Ausbau Forellenweg)	0		0			
630 68 9500	Bau- und Planungskosten (Ausbau Bäker Weg)	0		0			
3xxx	Anliegerbeiträge (Ausbau Bäker Weg)	0		0			
630 73 9500	Ausbau- und Planungskosten (Ausbau Straße Domhof)	1.029.800	-1.029.800	0		1.029.800	
36xx	Zuweisung Bund / Land ("Städtebaulicher Denkmalschutz")	317.900	-317.900	0		317.900	
3650	Zuweisung (anteilig) Ratzeburger Wirtschaftsbetriebe	95.800	-95.800	0		95.800	
36xx	Zuweisung (anteilig) Versorger	227.600	-227.600	0		227.600	
3xxx	Anliegerbeiträge (Ausbau Domhof)	353.200	-353.200	0		353.200	
630 81 9500	Kleinbahnbrücke Aqua Siwa	200.000	-200.000	0	0		
81 3600	Zuweisung Bund	100.000	-100.000	0	0		
81 3610	Zuweisung Land	100.000	-100.000	0	0		
630 x 3610	Bushaltestelle Ziethener Str. (GVFG-Zuschuss)				20.000		
630 x 9500	Bushaltestelle Ziethener Str. (Bau- u. Planungskosten)				50.000		

HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
630 87 9500	Shared Space, Schrangestraße (Abschnitt Am Markt - Kl. Wallstraße)	500		500			
	Einnahmen	2.402.500	-1.194.500	1.208.000	20.000	994.500	0
	Ausgaben	2.236.200	-1.229.800	1.006.400	50.000	1.139.800	0
	Saldo	166.300	35.300	201.600	-30.000	-145.300	0
	<i>Durch die Verschiebung der Maßnahme "Domhof" tritt eine Verbesserung um 35.300 € ein</i>						
	<i>Die Maßnahme "Kleinbahnbrücke Aqua Siwa" wurde auf Null gesetzt, weil sie aus dem Sondervermögen "Städtebauförderung" bezahlt werden kann.</i>						
UA 670	Straßenbeleuchtung						
	Erneuerung Straßenlaternen					97.500	
	Einnahmen						
	Ausgaben			0	0	0	0
	Saldo			0	0	97.500	0
UA 690	Wasserläufe, Wasserbau						
690 2 9400	Bau- und Planungskosten	10.000	-5000	5.000			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	10.000	-5.000	5.000	0	0	0
	Saldo	-10.000	5.000	-5.000	0	0	0
UA 880	Allgemeines Grundvermögen						
880 3400	Erlöse aus Grundstücksverkäufen	80.000		80.000	80.000	80.000	80.000
880 9320	KAG-Beiträge Ausgabe für verkauftes Grundst.		12.600	12.600			
	Einnahmen	80.000	0	80.000	80.000	80.000	80.000
	Ausgaben	0	12.600	12.600	0	0	0
	Saldo	80.000	-12.600	67.400	80.000	80.000	80.000
UA 910	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft						
910 3000	Zuführung vom Verwaltungshaushalt	965.400		965.400	1.022.500	1.059.300	1.041.800
910 3001	Zuführung vom Verwaltungshaushalt (Stiftung Altenhilfe)	11.000		11.000	11.000	11.000	11.000
910 3002	Zuführung vom Verwaltungshaushalt (Stiftung Ratzeburger Wohltäter)	100		100	100	100	100
910 3190	Entnahme aus Stiftungsrücklagen	100		100	0	100	0
910 3191	Entnahme Stiftungsrücklage 'Altenhilfe'	0		0	0	0	0
910 3778	Darlehen privaten Unternehmen	0		0	0	0	0
910 9000	Zuführung zum Verwaltungshaushalt	100		100	0	100	0
910 9100	Zuführung an Rücklagen	0		0	0	0	0
910 9190	Zuführung an die Stiftungsrücklage (Stiftung Altenhilfe)	11.000		11.000	11.000	11.000	11.000
910 9191	Zuführung an die Stiftungsrücklage (Stiftung Ratzeburger Wohltäter)	100		100	100	100	100
910 9708	Tilgung Bundesdarlehen	5.300		5.300	5.300	5.400	5.400
910 9788	Tilgung übrige Bereiche	960.100		960.100	1.017.200	1.053.900	1.036.400
	Einnahmen	976.600	0	976.600	1.033.600	1.070.500	1.052.900
	Ausgaben	976.600	0	976.600	1.033.600	1.070.500	1.052.900
	Saldo	0	0	0	0	0	0
	Einnahmen VMH	4.811.400	-894.500	3.916.900	1.733.900	2.601.800	1.519.200
	Ausgaben VMH	5.798.600	-1.114.800	4.683.800	2.406.500	3.423.300	1.708.600
	Saldo	-987.200	220.300	-766.900	-672.600	-821.500	-189.400
	erforderliche Kreditaufnahme gem. Entwurf	987.200		766.900			
	laut Genehmigung KA möglich	552.900		552.900			
	Kürzungsnotwendigkeit	434.300		214.000			

I. Nachtragshaushaltssatzung
der Stadt Ratzeburg für das Haushaltsjahr 2015

Aufgrund des § 80 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein wird nach Beschlussfassung durch die Stadtvertretung vom 15.06.2015 und mit Genehmigung der Kommunalaufsichtsbehörde vom __.__.____ folgende Nachtragshaushaltssatzung erlassen:

§ 1

Mit dem Nachtragshaushaltsplan werden

	erhöht	vermindert	und damit der Gesamtbetrag des Haushalts- planes einschließlich der Nachträge	
			gegenüber bisher	nunmehr festge- setzt auf
1. im Verwaltungshaushalt				
die Einnahmen	540.200,00 €	0,00 €	21.692.300,00 €	22.232.500,00 €
die Ausgaben	1.236.600,00 €	0,00 €	22.608.800,00 €	23.845.400,00 €
2. im Vermögenshaushalt				
die Einnahmen	0,00 €	1.114.800,00 €	5.798.600,00 €	4.683.800,00 €
die Ausgaben	0,00 €	1.114.800,00 €	5.798.600,00 €	4.683.800,00 €

§ 2

Es werden neu festgesetzt :

1. der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen
und Investitionsförderungsmaßnahmen von bisher 552.900,00 € auf 766.900,00 €

Ratzeburg, __.__.____

(V o ß)
Bürgermeister

**In der Fassung nach FA am 19.05.2014,
Änderungen eingearbeitet, daher von der
Vorlage abweichende Zahlen!!!!**

1. Nachtragshaushalt 2015

Entwurf (Stand 21.05.2015)

- a) Haushaltssatzung - 1 - Seite**
- b) Vorschläge der Politik mit
Ergänzungen/Anmerkungen
Verwaltung - 2 - Seiten**
- c) Verwaltungshaushalt - 13 -Seiten**
- d) Vermögenshaushalt mit
Investitionsprogramm - 4 - Seiten**

I. Nachtragshaushaltssatzung
der Stadt Ratzeburg für das Haushaltsjahr 2015

Aufgrund des § 80 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein wird nach Beschlussfassung durch die Stadtvertretung vom 22.06.2015 und mit Genehmigung der Kommunalaufsichtsbehörde vom __.__.____ folgende Nachtragshaushaltssatzung erlassen:

§ 1

Mit dem Nachtragshaushaltsplan werden

	erhöht	vermindert	und damit der Gesamtbetrag des Haushalts- planes einschließlich der Nachträge	
			gegenüber bisher	nunmehr festge- setzt auf
1. im Verwaltungshaushalt				
die Einnahmen	665.600,00 €	0,00 €	21.692.300,00 €	22.357.900,00 €
die Ausgaben	1.236.800,00 €	0,00 €	22.608.800,00 €	23.845.600,00 €
2. im Vermögenshaushalt				
die Einnahmen	0,00 €	1.064.800,00 €	5.798.600,00 €	4.733.800,00 €
die Ausgaben	0,00 €	1.064.800,00 €	5.798.600,00 €	4.733.800,00 €

§ 2

Es werden neu festgesetzt :

1. der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen
und Investitionsförderungsmaßnahmen von bisher 552.900,00 € auf 766.900,00 €

Ratzeburg, __.__.____

(V o ß)
Bürgermeister

Vorschläge zum 1. NT-HH 2015 (Politik und Verwaltung)

<u>Verwaltungshaushalt</u>			Fehlbedarf lt. HH-Plan	-916.500	
lfd.				neuer	
Nr.	HH-Stelle	Bezeichnung	Änd. NT-HH	Fehlbedarf	
		bisherige Änderungen lt. Entwurf	482.000	-434.500	
		<u>Nachmeldungen Verwaltung</u>			
	620.2071	Zinsen Wohnungsbaudarlehen	-200	-434.700	
	830.2100	Gewinn Stadtwerke	393.800	-40.900	
	830.2200	Konzessionsabgabe	7.400	-33.500	
	482.6910	Kosten der Unterkunft	-13.100	-20.400	
	230.65xx	Reisekosten Lg	200	-20.600	
	900.0100	Gemeindeanteil Einkom.-Steuer	72.600	52.000	
	900.0120	Gemeindeanteil Umsatz.-Steuer	52.800	104.800	
		<u>Vorschläge Politik (FA 21.04.2015)</u>			
1.	000.4000	Sitzungsgelder	17.000	87.800	Kürzungsvorschlag der Verw. um 17 T€ abgelehnt
2.	130.7003	Zuschuss Kameradschaftskasse	700	87.100	Kürzungsvorschlag der Verw. um 700 € abgelehnt
3.	4514.6720	Straßensozialarbeit	17.000	70.100	Kürzungsvorschlag der Verw. (34 T€) halbiert
4.	470.7039	Zuschüsse nach Maßgabe des ASJS	5.000	65.100	Kürzungsvorschlag der Verw. (10 T€) halbiert
5.	900.0030	Gewerbesteuer	-100.000	-34.900	verwaltungsseitig wird keine Notwendigkeit gesehen
		<u>Stellenplan</u> , Auswirkungen auf den Haushalt			
6.		Tarifabschluss 2015 schon berücksichtigt, auch für Beamte??	-1.100		war zu hoch geschätzt
7.		Streichung der Stelle 77	-46.000		
8.		keine Einstellung Betriebswirt Vermögenserfassung	-59.100		
9.		Wegfall der Kosten für die Telearbeitsplätze	0		waren noch gar nicht veranschlagt
10.		Einstellung des FB-Leiters 6 nicht zum 01.01.2015	-34.600		geplant war ab 01.05./ neu 01.10.2015
11.		Einstellung des FB-Leiters 1/2/3 nicht zum 01.01.2015	-37.000		geplant war ab 01.04./ neu 01.10.2015
12.		Berücksichtigung der Betreuungskräfte für Flüchtlinge	26.600		neue Kosten
		teilweise Erstattung der Betreuungskosten durch Kreis	-4.000		
neu		spätere Einstellung (08/2015) EDV-Administration 0,5 Stelle	-14.700		geplant war 01.01./neu 01.08.2015
			-169.900	135.000	
	920.2920	Sollfehlbetrag des Vorjahres	1.622.700	-1.487.700	

Vorschläge zum 1. NT-HH 2015 (Politik und Verwaltung)

Vermögenshaushalt

lfd.

Nr.	HH-Stelle	Bezeichnung	Änd. NT-HH	Kredit
		alter Kreditbedarf		987.200
		<u>Nachmeldungen Verwaltung</u>		
	4361.xxx.9400	Flüchtlingsunterkünfte	218.300	1.205.500
	350.9351	EDV VHS	-4.000	1.201.500
	468.9350	Spielplätze	-10.000	1.191.500
	690.002.9400	Uferschutz	-5.000	1.186.500
	880.9320	KAG Beiträge (Zahlung der Stadt)	12.600	1.199.100
		<u>Vorschläge Politik (FA 21.04.2015)</u>		
			(Erläuterungen/Ergänzungen der Verwaltung siehe Liste Vmö-HH!)	
13.	020.11.9400	Techn. Objektsch. Beleucht. Rathaus	-35.000	1.164.100
14.	130.7.9350	neue Drehleiter/Hubsteiger	0	1.164.100
14.	130.7.3620	Zusch. Feuerschutzsteuer	0	1.164.100
14.	130.7.36xx	Sonderbedarfszuweisung	50.000	1.114.100
		Verkaufserlös altes FFW-Fahrzeug	15.000	1.099.100
15.	230.9350	Partnerschule Leistungssport	5.100	1.104.200
15.		Landeszuschuss dazu	5.000	1.099.200
16.	230.2.9351	EDV-Ausstattung LG	-20.000	1.079.200
17.	231.2.9400	Zaunanlage Sportplatz LG	-11.000	1.068.200
18.	4602.8.neu	Wc-Anlagen Ju.-Sportheim	-36.000	1.032.200
19.	560.1.9500	Kunstrasen Riemannstr. Z Aktiv-Reg.	100.000	932.200
		Kunstrasen Riemannstr. Z Dritter	130.000	802.200
20.	630.73.9500	Ausbau Domhof	-1.029.800	-227.600
20.	630.73.36xx	Zuschuss Bund	-317.900	90.300
20.	630.73.3650	Anteil Eigenbetriebe	-95.800	186.100
20.	630.73.36xx	Anteil Versorg.-Untern.	-227.600	413.700
20.	630.73.35xx	Anliegerbeiträge	-353.200	766.900

Verwaltungshaushalt - I. Nachtrag 2015 (Entwurf)Fehlbedarf/-betrag: **-1.622.629,97** **-916.500,00** **-571.200,00** **-1.487.700,00**

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
UA 000	Gemeindeorgane				
000 4000	Aufwendungen für ehrenamtliche Tätigkeit	69.032,20	67.000,00	0,00	67.000,00
000 4100	Bezüge der Beamten	81.110,59	84.400,00		84.400,00
000 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	79.901,05	81.600,00		81.600,00
000 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	27.971,00	29.300,00		29.300,00
000 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	6.675,31	7.000,00		7.000,00
000 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	16.292,04	15.900,00		15.900,00
000 5803	Kosten für besondere Verwaltungsanlässe	4.669,15	4.500,00		4.500,00
000 6022	Sachkosten Seniorenbeirat	71,40	100,00		100,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	285.722,74	289.800,00	0,00	289.800,00
	Saldo	-285.722,74	-289.800,00	0,00	-289.800,00
UA 020	Fachbereich Zentrale Dienste				
020 1400	Miete Büroräume Rathaus (Wirtsch.Betriebe)	22.056,60	24.400,00	1.100,00	25.500,00
020 1402	Ersätze Betriebskosten Wirtsch.Betriebe)	6.311,76	6.800,00		6.800,00
020 1500	Erstattung Fernsprech-/Postgebühren	235,35	200,00		200,00
020 1502	Erstattung Versicherungsschäden	3.406,00	0,00		0,00
020 1509	Erstattung VBL	15.643,49			0,00
020 1630	Erstattung vom Schulverband	173,00	200,00		200,00
020 1633	Erstattung Verw.-Kosten vom Schulverband	264.100,00	403.200,00		403.200,00
020 1640	Arzneimittelrabatte von der VAK Schl.-H.	281,04	300,00		300,00
020 1651	Erstattung Verw.- und Betriebskosten Ratzeburger Wirtschaftsbetriebe	313.487,80	331.000,00		331.000,00
020 1652	Erstattung Verwaltungskosten (BuT)	4.652,72	4.700,00	400,00	5.100,00
020 1656	Kostenerstattung Bezügerechnung (RZ-WB)	4.800,00	4.800,00		4.800,00
020 1760	Spenden	654,50	0,00		0,00
020 4100	Bezüge der Beamten	31.686,45	81.500,00		81.500,00
020 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	198.345,23	207.600,00	-169.900,00	37.700,00
020 4160	sonstige Beschäftigungsentgelte u. dgl.	306,78	0,00		0,00
020 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	18.171,00	41.100,00		41.100,00
020 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	16.898,02	17.500,00		17.500,00
020 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	40.588,55	39.900,00		39.900,00
020 4500	Beihilfen	43.740,64	23.900,00	-8.000,00	15.900,00
020 4600	Personal-Nebenausgaben	756,08	1.500,00		1.500,00
020 5001	kleine Bauunterhaltung Hausmeister	393,53	500,00		500,00
020 5006	Gebäudeunterhaltung Rathaus U. d. Linden (Sperrvermerk i.H.v. 10 T€)	28.203,21	50.000,00	-10.000,00	40.000,00
020 5011	Unterhaltung Außenanlagen	1.961,22	2.800,00	-800,00	2.000,00
020 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	1.160,37	1.500,00		1.500,00
020 5201	Unterhaltung EDV-Anlage	47.940,44	53.300,00		53.300,00
020 5301	Unterhaltung u. Miete Telefonanlage	22.769,48	22.800,00		22.800,00
020 5302	Miete Büromaschinen	5.281,45	5.000,00	300,00	5.300,00
020 5315	Leasingkosten Dienstfahrzeuge	9.018,10	9.200,00		9.200,00
020 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	50.692,42	51.000,00		51.000,00
020 5412	Reinigungskosten	6.711,79	8.000,00		8.000,00
020 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	9.491,23	9.000,00	500,00	9.500,00
020 5435	Aktenvernichtung	0,00	200,00		200,00
020 5500	Haltung von Fahrzeugen	5.426,64	5.000,00		5.000,00
020 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	1.478,06	1.500,00		1.500,00
020 6400	Versicherungen	25.290,40	27.200,00		27.200,00
020 6401	Versicherung EDV-Anlage	479,62	500,00		500,00
020 6500	Geschäftsausgaben	7.398,32	7.000,00		7.000,00
020 6501	Geschäftsausgaben Druckerei	4.466,59	5.100,00	-600,00	4.500,00
020 6503	Geschäftsausgaben EDV-Anlage	7.019,37	7.000,00		7.000,00
020 6506	EDV-Programmbetreuung	19.943,98	16.500,00		16.500,00
020 6510	Bücher und Zeitschriften	8.347,60	9.200,00	-500,00	8.700,00
020 6520	Postgebühren (Briefporto)	19.979,94	25.500,00	-2.500,00	23.000,00
020 6522	Fernmeldegebühren	28.415,29	32.200,00		32.200,00
020 6524	Rundfunkbeiträge -neu-	1.294,44	1.300,00		1.300,00
020 6530	Bekanntmachungskosten	6.410,87	4.500,00		4.500,00
020 6540	Reisekosten	1.368,18	1.500,00		1.500,00
020 6541	Wegstreckenentschädigung	625,40	1.100,00		1.100,00
020 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u. ä. Kosten	3.725,13	2.800,00		2.800,00
020 6605	Ausgaben aus zweckgebundenen Spendenaufkommen	654,50	0,00		0,00
020 6609	Beitrag kommunale Beihilfekasse	3.312,00	3.700,00		3.700,00
020 6610	Mitgliedsbeiträge	14.716,99	14.700,00		14.700,00
020 6611	Vermischte Ausgaben	250,00	200,00		200,00
020 6725	Kostenerstattung Bezügerechnung	17.220,00	17.300,00		17.300,00
	Einnahmen	635.802,26	775.600,00	1.500,00	777.100,00
	Ausgaben	711.939,31	810.100,00	-191.500,00	618.600,00
	Saldo	-76.137,05	-34.500,00	193.000,00	158.500,00
UA 022	Personalamt (Pensionäre u.a./Alters-TZ)				
022 4100	Bezüge der Beamten	28.553,44	0,00		0,00
022 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	46.938,94	71.200,00		71.200,00
022 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	72.024,00	78.600,00		78.600,00
022 4301	Versorgungsanteile für Pensionäre (Dienstherrenanteil)	48.249,81	49.000,00		49.000,00
022 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	5.416,48	6.300,00		6.300,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
022 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	12.973,16	14.100,00		14.100,00
022 4500	Beihilfen	55.733,00	49.500,00	-8.000,00	41.500,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	269.888,83	268.700,00	-8.000,00	260.700,00
	Saldo	-269.888,83	-268.700,00	8.000,00	-260.700,00
UA 030	Fachbereich Finanzen				
030 2050	Habenzinsen aus Girokonten	1.368,93	0,00		0,00
030 2612	Mahngebühren PK (kassenintern)	29.101,81	30.000,00		30.000,00
030 2613	Mahngebühren (Sachkonto)	7.799,92	6.500,00		6.500,00
030 4100	Bezüge der Beamten -neu-	51.925,70	53.700,00		53.700,00
030 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	135.274,33	184.900,00	-59.600,00	125.300,00
030 4300	Beiträge zu Versorgungskassen für Beamte	22.603,00	23.700,00		23.700,00
030 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	11.191,32	15.800,00		15.800,00
030 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	27.400,49	36.700,00		36.700,00
030 6551	Kosten f. Beratungsleistungen (Vermögenserfassung u. -bewertung)	0,00	30.000,00	20.000,00	50.000,00
030 6580	Kontogebühren	8.212,07	10.000,00	-1.500,00	8.500,00
	Einnahmen	38.270,66	36.500,00	0,00	36.500,00
	Ausgaben	256.606,91	354.800,00	-41.100,00	313.700,00
	Saldo	-218.336,25	-318.300,00	41.100,00	-277.200,00
UA 034	Steuerverwaltung				
034 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	58.325,40	60.100,00		60.100,00
034 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	4.819,54	5.100,00		5.100,00
034 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	11.519,67	11.900,00		11.900,00
034 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	39,25	200,00		200,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	74.703,86	77.300,00	0,00	77.300,00
	Saldo	-74.703,86	-77.300,00	0,00	-77.300,00
UA 035	Liegenschaftsverwaltung				
035 1000	Verwaltungsgebühren	550,00	1.000,00		1.000,00
035 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	178.879,11	186.300,00		186.300,00
035 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	14.650,17	15.700,00		15.700,00
035 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	33.536,56	36.900,00		36.900,00
035 6530	Bekanntmachungskosten	203,82	1.000,00	-500,00	500,00
	Einnahmen	550,00	1.000,00	0,00	1.000,00
	Ausgaben	227.269,66	239.900,00	-500,00	239.400,00
	Saldo	-226.719,66	-238.900,00	500,00	-238.400,00
UA 050	Standesamt, Statistik, Wahlen				
050 1000	Verwaltungsgebühren	35.493,50	30.000,00	3.000,00	33.000,00
050 1300	Verkaufserlöse (Stammbücher)	1.551,50	1.400,00		1.400,00
050 1510	Vermischte Einnahmen	200,00	200,00		200,00
050 1610	Erstattung Wahlkosten	14.795,87	0,00		0,00
050 4100	Bezüge der Beamten	40.911,62	42.500,00		42.500,00
050 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	109.893,60	112.400,00		112.400,00
050 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	16.835,00	17.700,00		17.700,00
050 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	9.117,08	9.600,00		9.600,00
050 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	22.172,96	22.300,00		22.300,00
050 5719	Beschaffung Familienstambücher	1.178,17	1.500,00		1.500,00
050 5720	Ausschmückung der Trauzimmer (Blumen u.a.)	123,60	200,00		200,00
050 6504	Geschäftsausgaben für Wahlen	10.059,35	0,00		0,00
	Einnahmen	52.040,87	31.600,00	3.000,00	34.600,00
	Ausgaben	210.291,38	206.200,00	0,00	206.200,00
	Saldo	-158.250,51	-174.600,00	3.000,00	-171.600,00
UA 080	Einrichtungen für Verwaltungsangehörige				
080 1118	Benutzungsentgelte Behördenparkplatz	3.856,00	3.600,00	200,00	3.800,00
080 1657	Kosterstattung arbeitsmediz. Betreuung	2.986,70	1.800,00	1.100,00	2.900,00
080 1658	Erstattung sicherh.-techn. Betreuung	1.554,07	1.500,00		1.500,00
080 5000	Gebäudeunterhaltung	88,77	0,00		0,00
080 5134	Unterhaltung/Wartung Schrankenanlage Behördenparkplatz	0,00	300,00		300,00
080 5620	Fortbildung des Personals	21.295,10	34.600,00	-4.600,00	30.000,00
080 5623	Ausbildung des Personals	0,00	3.900,00		3.900,00
080 5625	EDV-Fortbildung	4.000,00	4.000,00		4.000,00
080 6555	Arbeitsmedizinische Betreuung	7.472,00	6.800,00		6.800,00
080 6556	Sicherheitstechnische Betreuung	3.367,15	3.500,00		3.500,00
	Einnahmen	8.396,77	6.900,00	1.300,00	8.200,00
	Ausgaben	36.223,02	53.100,00	-4.600,00	48.500,00
	Saldo	-27.826,25	-46.200,00	5.900,00	-40.300,00
UA 081	Personalrat				
081 5620	Fortbildung des Personals	5.066,20	6.000,00	-900,00	5.100,00
081 6500	Geschäftsausgaben	849,60	300,00		300,00
081 6540	Reisekosten	428,40	200,00		200,00
081 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	0,00	100,00		100,00
081 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	130,00	200,00		200,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	6.474,20	6.800,00	-900,00	5.900,00
	Saldo	-6.474,20	-6.800,00	900,00	-5.900,00
UA 110	öffentliche Ordnung				

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
110 1000	Verwaltungsgebühren EMA	70.938,40	56.000,00		56.000,00
110 1001	Schiedsmannsgebühren	50,00	100,00		100,00
110 1002	Verwaltungsgebühren verkehrsrechtl. Anordnungen/Ausn.-Genehmigungen	2.164,00	2.500,00		2.500,00
110 1003	Verwaltungsgebühren Sondernutzung	7.999,93	5.000,00	2.900,00	7.900,00
110 1004	Verwaltungsgebühren Gewerbe	8.261,03	5.000,00	3.000,00	8.000,00
110 1005	Verwaltungsgebühren Fischereiangelegenheiten	5.691,00	5.600,00		5.600,00
110 1301	Erlöse aus Fundsachen	1.349,11	500,00		500,00
110 1400	Nutzungsentgelte Wertstoffsammelbehälter (Container-Standorte)	900,00	900,00		900,00
110 1510	Einnahmen Bewohnerparkausweise	4.447,00	5.200,00		5.200,00
110 2600	Buß- und Zwangsgelder	1.495,00	1.500,00		1.500,00
110 2601	Bußgelder Verkehrsordnungswidrigkeiten	164.460,59	180.000,00		180.000,00
110 4100	Bezüge der Beamten	10.319,25	0,00		0,00
110 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	195.365,93	260.800,00		260.800,00
110 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	17.431,79	22.300,00		22.300,00
110 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	38.970,88	52.200,00		52.200,00
110 5000	Gebäudeunterhaltung Hundezwingeranlage	119,38	1.000,00	-500,00	500,00
110 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	199,77	300,00		300,00
110 5202	Unterhaltung Rettungsgeräte	0,00	2.500,00		2.500,00
110 5600	Dienst- und Schutzkleidung	298,01	3.000,00	-1.200,00	1.800,00
110 5705	Rattenbekämpfung	2.294,51	3.700,00		3.700,00
110 5708	Kosten für Untersuchungen	0,00	0,00		0,00
110 5723	Immissionsuntersuchung	0,00	200,00		200,00
110 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	1.134,26	2.300,00	-1.000,00	1.300,00
110 6010	Sachausgaben Schiedsmann	93,00	100,00		100,00
110 6507	Kosten für Reisepässe und Pers.-Ausweise	43.271,91	42.000,00	1.000,00	43.000,00
110 6509	Verwaltungskosten OWiG	1.724,81	3.000,00	-1.200,00	1.800,00
110 6520	Postgebühren (Briefporto) ruhender Verkehr	8.867,37	15.000,00	-3.000,00	12.000,00
110 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	1.820,60	1.900,00		1.900,00
110 6611	Vermischte Ausgaben	168,03	200,00		200,00
110 6700	Erstattung Gebühren, Verwaltungskosten	4.149,16	3.500,00	700,00	4.200,00
110 6710	Erstattung Gebühren, Verwaltungskosten Fischereiangelegenheiten	4.050,80	3.500,00	500,00	4.000,00
110 7002	Zuschuss Tierauffangstelle	32.614,00	37.000,00		37.000,00
	Einnahmen	267.756,06	262.300,00	5.900,00	268.200,00
	Ausgaben	362.893,46	454.500,00	-4.700,00	449.800,00
	Saldo	-95.137,40	-192.200,00	10.600,00	-181.600,00
UA 130	Brandschutz				
130 1620	Erstattungen Feuerwehreinätze	10.666,97	5.000,00	3.000,00	8.000,00
130 1621	Erstattungen Löschhilfe	0,00	0,00	3.400,00	3.400,00
130 4000	Aufwendungen für ehrenamtliche Tätigkeit	12.510,18	4.400,00		4.400,00
130 4102	Dienstjubiläen FF-Mitglieder	447,14	500,00		500,00
130 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	33.480,56	34.500,00		34.500,00
130 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	2.775,58	3.000,00		3.000,00
130 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	6.837,46	6.900,00		6.900,00
130 5002	Gebäudeunterhaltung neue Feuerwache	101.000,00	20.000,00		20.000,00
130 5107	Unterhaltung/Wartung Reinigungsmaschinen	1.135,98	1.000,00		1.000,00
130 5203	Unterh. und Ergänz. d. Geräte/Ausrüstung	27.448,76	25.000,00		25.000,00
130 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	26.390,04	27.000,00		27.000,00
130 5412	Reinigungskosten	5.157,35	6.100,00		6.100,00
130 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	6.752,44	7.000,00		7.000,00
130 5500	Haltung von Fahrzeugen	42.444,93	35.000,00		35.000,00
130 5600	Dienst- und Schutzkleidung Geräewart	196,00	200,00		200,00
130 5621	Aus- und Fortbildung	7.168,56	7.600,00		7.600,00
130 5622	Aus- und Fortbildung Jugendwehr	325,39	400,00		400,00
130 5707	Löschmittel und Ölbinder	3.586,74	2.000,00		2.000,00
130 5708	Kosten für Untersuchungen	2.815,13	2.700,00		2.700,00
130 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	101,62	1.500,00	-1.000,00	500,00
130 6400	Versicherungen	29.771,50	30.000,00		30.000,00
130 6522	Fernmeldegebühren	2.238,61	3.500,00		3.500,00
130 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	75,00	0,00		0,00
110 6611	Vermischte Ausgaben	127,38	200,00		200,00
130 7003	Zuschuss Kameradschaftskasse	300,00	1.000,00	0,00	1.000,00
130 7132	Umlagen Kreisfeuerwehrverband	4.285,43	4.300,00		4.300,00
	Einnahmen	10.666,97	5.000,00	6.400,00	11.400,00
	Ausgaben	317.371,78	223.800,00	-1.000,00	222.800,00
	Saldo	-306.704,81	-218.800,00	7.400,00	-211.400,00
UA 140	Katastrophenschutz				
140 5103	Unterhaltung Notversorgungsbrunnen	228,48	200,00		200,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	228,48	200,00	0,00	200,00
	Saldo	-228,48	-200,00	0,00	-200,00
UA 200	Allgemeine Schulverwaltung				
200 4100	Bezüge der Beamten	56.974,95	60.800,00		60.800,00
200 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	116.475,63	119.200,00		119.200,00
200 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	22.603,00	23.700,00		23.700,00
200 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	9.789,64	10.200,00		10.200,00
200 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	23.422,19	23.600,00		23.600,00
200 7130	Schulverbandsumlage, Schullast	1.530.703,85	1.774.900,00		1.774.900,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
200 7131	Schulverbandsumlage, Schulbaulast	457.677,30	730.000,00		730.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	2.217.646,56	2.742.400,00	0,00	2.742.400,00
	Saldo	-2.217.646,56	-2.742.400,00	0,00	-2.742.400,00
UA 211	Grundschulen (zwei Schulen)				
211 7134	Schulkostenbeiträge	33.525,10	96.000,00		96.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	33.525,10	96.000,00	0,00	96.000,00
	Saldo	-33.525,10	-96.000,00	0,00	-96.000,00
UA 230	Lauenburgische Gelehrtenschule				
230 1627	Erstattung Schulkostenbeiträge	852.441,86	800.400,00		800.400,00
230 1630	Erstattung vom Schulverband (Schulsozialarbeit)	0,00	0,00	34.600,00	34.600,00
230 1650	Erstattung Verwaltungskosten	0,00	100,00		100,00
230 1674	Erstattung Wartungskosten Küchenausstattung	5.387,67	6.500,00	-1.100,00	5.400,00
230 1702	Zuweisung Schulsozialarbeit	30.890,81	0,00	31.400,00	31.400,00
230 1721	Erstattung Kreis (für ÖPP LG)	1.000.000,00	1.000.000,00		1.000.000,00
230 1724	Zuweisung des Kreises (Verpflegungskosten)	315,00	500,00		500,00
230 1760	Spenden	0,00	100,00		100,00
230 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	67.207,00	115.600,00		115.600,00
230 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	5.566,51	9.900,00		9.900,00
230 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	13.388,06	22.900,00		22.900,00
230 5023	Unterhaltung/Wartung Küchenausstattung	10.291,92	9.000,00		9.000,00
230 5024	Unterhaltung/Wartung Klimaanlage Serverraum	390,34	500,00		500,00
230 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	5.294,16	5.000,00		5.000,00
230 5201	Unterhaltung EDV-Anlage	21.147,77	20.500,00		20.500,00
230 5301	Unterhaltung u. Miete Telefonanlage	3.000,08	3.600,00		3.600,00
230 5302	Miete Büromaschinen	13.277,25	13.700,00		13.700,00
230 5370	Kosten für ÖPP-Raten	1.432.693,20	1.432.700,00		1.432.700,00
230 5400	Bewirtschaftungskosten (Energie, Reinigung, Wasser/Abw.)	883.460,79	883.800,00	-5.000,00	878.800,00
230 5430	Bewachungskosten Schulgebäude	8.248,35	7.600,00	700,00	8.300,00
230 5620	Fortbildung des Personals	0,00	500,00		500,00
230 5621	Fortbildung des Personals (Schulsozialarbeit)	0,00	500,00		500,00
230 5711	Schulbücherei/Zeitschriften	1.504,89	1.400,00		1.400,00
230 5714	Benutzung Hallenbad	20.750,00	23.000,00		23.000,00
230 5724	Benutzung Ruderakademie	1.790,00	1.800,00		1.800,00
230 5760	Lernmittel	32.236,66	37.000,00		37.000,00
230 5803	Kosten für besondere Verwaltungsanlässe	651,06	500,00		500,00
230 5820	Lehrmittel	35.732,04	35.000,00		35.000,00
230 5901	Schulwanderungen, Veranstaltungen	1.119,87	1.200,00		1.200,00
230 5912	Sonstige Betriebsausgaben	165,98	100,00		100,00
230 6014	Sachkosten Austauschschüler/innen	0,00	500,00		500,00
230 6024	Verpflegungskosten Mittagessen	315,00	500,00		500,00
230 6027	Sachkosten "Schulsozialarbeit"	0,00	500,00		500,00
230 6400	Versicherungen	50.099,46	51.800,00		51.800,00
230 6500	Geschäftsausgaben	11.839,68	12.500,00	-500,00	12.000,00
230 6503	Geschäftsausgaben EDV-Anlage	3.430,03	3.300,00		3.300,00
230 6520	Post- und Fernmeldegebühren	6.506,90	6.600,00		6.600,00
230 6540	Reisekosten	0,00	100,00		100,00
230 6541	Reisekosten Schulsozialarbeit	0,00	0,00	200,00	200,00
230 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	1.273,30	2.000,00	3.000,00	5.000,00
230 6558	Drogen-/Suchtprävention	2.499,16	7.500,00	0,00	7.500,00
230 6559	Prüfung Elektrogeräte	0,00	5.400,00		5.400,00
230 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	300,63	400,00		400,00
230 6611	Vermischte Ausgaben	188,05	500,00		500,00
230 7134	Schulkostenbeiträge	12.937,87	18.200,00		18.200,00
	Einnahmen	1.889.035,34	1.807.600,00	64.900,00	1.872.500,00
	Ausgaben	2.647.306,01	2.735.600,00	-1.600,00	2.734.000,00
	Saldo	-758.270,67	-928.000,00	66.500,00	-861.500,00
UA 231	Sportplatz Lauenburgische Gelehrtenschule				
231 1400	Mieten, Pachten	4.620,00	4.700,00	-100,00	4.600,00
231 1402	Ersätze Betriebskosten	1.242,12	2.700,00	-1.500,00	1.200,00
231 1631	Kostenanteil Schulverband Sportplatznutzung	4.872,37	4.800,00		4.800,00
231 1676	Kostenanteil Dritter Sportplatznutzung	1.983,24	1.900,00		1.900,00
231 5000	Gebäudeunterhaltung	1.159,76	10.000,00		10.000,00
231 5104	Unterhaltung Außenanlagen Sportpl. Fuchswald	18.264,60	15.000,00		15.000,00
231 5203	Unterh. und Ergänz. d. Geräte/Ausrüstung	0,00	500,00	-500,00	0,00
231 5224	Versicherungsschäden	0,00	0,00		0,00
231 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung (Dusch-/Umkleidegeb. Sportpl.)	16.952,60	18.000,00	-1.000,00	17.000,00
231 5412	Reinigungskosten (Dusch-/Umkleidegeb. Sportpl.)	4.125,85	4.000,00	200,00	4.200,00
231 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	13.969,89	15.000,00	-1.000,00	14.000,00
231 5430	Bewachungskosten	4.145,63	3.900,00	300,00	4.200,00
231 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	53.975,41	50.000,00	4.000,00	54.000,00
	Einnahmen	12.717,73	14.100,00	-1.600,00	12.500,00
	Ausgaben	112.593,74	116.400,00	2.000,00	118.400,00
	Saldo	-99.876,01	-102.300,00	-3.600,00	-105.900,00
UA 270	Pestalozzischule				
270 7134	Schulkostenbeiträge	-436,38	33.000,00		33.000,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	-436,38	33.000,00	0,00	33.000,00
	Saldo	436,38	-33.000,00	0,00	-33.000,00
UA 2812	Gemeinschaftsschule				
2812 7134	Schulkostenbeiträge	62.923,28	77.000,00		77.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	62.923,28	77.000,00	0,00	77.000,00
	Saldo	-62.923,28	-77.000,00	0,00	-77.000,00
UA 290	Schülerbeförderung				
290 1130	Eigenanteil Schülerbeförderung	11.622,96	11.600,00		11.600,00
290 1720	Zuweisung Kreis	81.045,79	72.900,00		72.900,00
290 6390	Schülerbeförderung	130.176,57	138.600,00		138.600,00
290 6391	Schülerbeförderung (nicht förđ.fähig)	15.126,51	14.100,00		14.100,00
290 6392	Kostenbeteiligung (ehemals ZAB)	4.010,40	4.500,00		4.500,00
290 6393	Schülerbeförderung (Steinfeld-Schule Mölln)	5.500,00	5.200,00		5.200,00
290 6394	Schülerbeförderung (Kosten für ÖPNV)	62.631,84	80.000,00	-10.000,00	70.000,00
	Einnahmen	92.668,75	84.500,00	0,00	84.500,00
	Ausgaben	217.445,32	242.400,00	-10.000,00	232.400,00
	Saldo	-124.776,57	-157.900,00	10.000,00	-147.900,00
UA 295	Sonstige schulische Aufgaben				
295 7125	Schulkostenbeiträge (auswärt. sonst. Schulen)	35.340,00	27.000,00		27.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	35.340,00	27.000,00	0,00	27.000,00
	Saldo	-35.340,00	-27.000,00	0,00	-27.000,00
UA 300	Kultur- und Bildungszentrum Ernst-Barlach-Schule				
300 1400	Mieten, Pachten	2.400,00	2.400,00		2.400,00
300 1502	Erstattung Versicherungsschäden	1.391,16	0,00		0,00
300 1630	Erstattung vom Schulverband (Investitionskostenanteil)	12.500,00	12.500,00		12.500,00
300 1631	Erstattung vom Schulverband (Bewirtschaftungs- und Betriebskosten)	5.000,00	5.000,00		5.000,00
300 5000	Gebäudeunterhaltung (<u>Spervermerk i.H.v. 60 T€</u>)	12.677,45	80.000,00	-55.000,00	25.000,00
300 5001	kleine Bauunterhaltung Hausmeister	0,00	500,00		500,00
300 5011	Unterhaltung Außenanlagen	2.569,50	2.600,00		2.600,00
300 5022	Unterhaltung/Wartung Einbruchmeldeanlage	0,00	600,00		600,00
300 5224	Versicherungsschäden	1.391,19	0,00		0,00
300 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	10.263,77	15.000,00		15.000,00
300 5412	Reinigungskosten	22.738,45	21.000,00	1.800,00	22.800,00
300 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	8.659,15	8.500,00		8.500,00
300 5422	Überwachungskosten	4.124,24	3.900,00	300,00	4.200,00
	Einnahmen	21.291,16	19.900,00	0,00	19.900,00
	Ausgaben	62.423,75	132.100,00	-52.900,00	79.200,00
	Saldo	-41.132,59	-112.200,00	52.900,00	-59.300,00
UA 320	Ernst-Barlach-Museum (und Stadtarchiv)				
320 1000	Verwaltungsgebühren	105,00	0,00		0,00
320 5000	Gebäudeunterhaltung	637,30	0,00		0,00
320 5011	Unterhaltung Außenanlagen	752,69	0,00		0,00
320 5205	Unterhaltung Stadtarchiv	432,19	0,00		0,00
320 5316	Mietkosten Verwaltungsräume	22.619,38	0,00		0,00
320 5412	Reinigungskosten Stadtarchiv	614,88	0,00		0,00
320 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	583,94	0,00		0,00
320 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	-118,66	0,00		0,00
320 6701	Erstattung Personalkosten	22.436,67	0,00		0,00
	Einnahmen	105,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	47.958,39	0,00	0,00	0,00
	Saldo	-47.853,39	0,00	0,00	0,00
UA 3210	Ernst-Barlach-Museum (bisher: UA 320)				
3210 5000	Gebäudeunterhaltung	0,00	2.000,00		2.000,00
3210 5011	Unterhaltung Außenanlagen	0,00	1.200,00		1.200,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	0,00	3.200,00	0,00	3.200,00
	Saldo	0,00	-3.200,00	0,00	-3.200,00
UA 3211	Stadtarchiv (bisher: UA 320)				
3211 1000	Verwaltungsgebühren	0,00	0,00	100,00	100,00
3211 5205	Unterhaltung Stadtarchiv	0,00	1.000,00		1.000,00
3211 5316	Mietkosten Verwaltungsräume	0,00	500,00		500,00
3211 5412	Reinigungskosten Stadtarchiv	0,00	0,00	400,00	400,00
3211 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	0,00	600,00		600,00
3211 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	1.000,00		1.000,00
3211 6303	Kosten für Veranstaltungen	0,00	500,00		500,00
3211 6701	Erstattung Personalkosten	0,00	27.000,00	-4.000,00	23.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	100,00	100,00
	Ausgaben	0,00	30.600,00	-3.600,00	27.000,00
	Saldo	0,00	-30.600,00	3.700,00	-26.900,00
UA 331	Theater, Konzerte, Musikpflege (bisher: UA 330)				
331 1117	Benutzungsentgelte Bühnenteile	30,00	200,00	-100,00	100,00
331 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	0,00	500,00	-500,00	0,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
331 6410	Versicherung Kabinettorgel	54,89	100,00		100,00
	Einnahmen	30,00	200,00	-100,00	100,00
	Ausgaben	54,89	600,00	-500,00	100,00
	Saldo	-24,89	-400,00	400,00	0,00
UA 350	Volkshochschule				
350 1103	Höergebühren	65.002,30	58.000,00	5.000,00	63.000,00
350 1104	Gebühren Einzelveranstaltungen	0,00	100,00		100,00
350 1710	Zuweisung Land	2.638,00	2.500,00	100,00	2.600,00
350 1715	Zuweisung Land für Projekt "Politische Bildung"	699,31	500,00		500,00
350 1720	Zuweisung Kreis	2.095,08	4.200,00		4.200,00
350 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	7.260,00	7.200,00		7.200,00
350 4161	Honorare	48.747,76	51.900,00		51.900,00
350 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	649,32	1.500,00	-800,00	700,00
350 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	686,36	600,00	100,00	700,00
350 5201	Unterhaltung EDV-Anlage	1.068,82	900,00	100,00	1.000,00
350 5304	Miete Seminarräume	264,00	0,00		0,00
350 5620	Fortbildung des Personals	237,90	800,00		800,00
350 5725	Künstlersozialabgabe	275,97	300,00		300,00
350 5803	Kosten für besondere Verwaltungsanlässe	30,25	200,00		200,00
350 5820	Lehrmittel	0,00	300,00	-300,00	0,00
350 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	100,00		100,00
350 6001	Werbung	1.564,38	5.000,00		5.000,00
350 6013	Sachkosten "Projekt: Politische Bildung"	534,03	500,00		500,00
350 6304	Einzelveranstaltungen	0,00	100,00		100,00
350 6400	Versicherungen	217,80	300,00		300,00
350 6500	Geschäftsausgaben	78,75	200,00		200,00
350 6503	Geschäftsausgaben EDV-Anlage	398,65	400,00		400,00
350 6520	Post- und Fernmeldegebühren	59,78	200,00		200,00
350 6521	Gebühren Internetanschluss	112,01	200,00		200,00
350 6541	Wegstreckenentschädigung	3.121,07	3.700,00		3.700,00
350 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	482,84	700,00		700,00
350 6611	Vermischte Ausgaben	69,93	100,00		100,00
	Einnahmen	70.434,69	65.300,00	5.100,00	70.400,00
	Ausgaben	65.859,62	75.200,00	-900,00	74.300,00
	Saldo	4.575,07	-9.900,00	6.000,00	-3.900,00
UA 352	Stadtbücherei				
352 1101	Eintrittsgelder Veranstaltungen	216,00	200,00		200,00
352 1105	Mahngebühren für Bücher	4.523,57	4.000,00	200,00	4.200,00
352 1111	Benutzungsgebühren	15.401,80	15.500,00		15.500,00
352 1300	Verkaufserlöse	1.433,70	1.300,00		1.300,00
352 1720	Zuweisung Kreis	23.950,61	24.000,00		24.000,00
352 1771	Zuschuss Büchereizentrale	21.625,74	23.200,00		23.200,00
352 1772	Zuschuss Büchereizentrale (Kinder- u. Jugendbuchwoche)	50,00	100,00		100,00
352 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	123.573,95	126.500,00		126.500,00
352 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	10.219,55	10.900,00		10.900,00
352 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	25.108,29	25.100,00		25.100,00
352 5000	Gebäudeunterhaltung	2.118,28	5.000,00		5.000,00
352 5022	Unterhaltung/Wartung Einbruchmeldeanlage	969,26	2.000,00		2.000,00
352 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	318,20	500,00		500,00
352 5206	Unterhaltung u. Ergänzung Medien	573,51	1.000,00		1.000,00
352 5308	Betriebskosten "Onleihe"	1.428,00	1.500,00		1.500,00
352 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	7.501,76	8.000,00		8.000,00
352 5412	Reinigungskosten	5.377,69	5.000,00		5.000,00
352 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	1.679,48	2.000,00	-300,00	1.700,00
352 6009	Literatur-Lesungen	807,22	1.000,00		1.000,00
352 6500	Geschäftsausgaben	1.532,75	1.600,00		1.600,00
352 6524	Rundfunkbeiträge -neu-	71,88	100,00		100,00
352 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	70,00	100,00		100,00
352 6800	kalkulatorische Abschreibung	12.800,00	12.800,00		12.800,00
352 6850	Verzinsung des Anlagekapitals	43.300,00	43.300,00		43.300,00
	Einnahmen	67.201,42	68.300,00	200,00	68.500,00
	Ausgaben	237.449,82	246.400,00	-300,00	246.100,00
	Saldo	-170.248,40	-178.100,00	500,00	-177.600,00
UA 360	Heimtpflege				
360 1760	Spenden (Sicherung Ehrenmal Röpersberg)	3.984,17	1.500,00	8.500,00	10.000,00
360 5124	Sicherung Ehrenmal Röpersberg	6.366,50	0,00	10.000,00	10.000,00
360 5125	Unterhaltung Schiffsanleger	3.000,00	1.000,00		1.000,00
360 6724	Baumpflege- und -schutzmaßnahmen	0,00	1.000,00		1.000,00
	Einnahmen	3.984,17	1.500,00	8.500,00	10.000,00
	Ausgaben	9.366,50	2.000,00	10.000,00	12.000,00
	Saldo	-5.382,33	-500,00	-1.500,00	-2.000,00
UA 400	Allgemeine Sozialverwaltung				
400 1628	Erstattungen Personalkosten (Alg II/Hartz IV)	163.027,97	170.000,00		170.000,00
400 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	270.782,96	290.800,00	34.200,00	325.000,00
400 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	22.099,41	24.800,00		24.800,00
400 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	51.939,62	57.600,00		57.600,00
	Einnahmen	163.027,97	170.000,00	0,00	170.000,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
	Ausgaben	344.821,99	373.200,00	34.200,00	407.400,00
	Saldo	-181.794,02	-203.200,00	-34.200,00	-237.400,00
UA 430	Stiftung Altenhilfe Ratzeburg (neu ab 2015: UA 891)				
430 1400	Mieten, Pachten	10.270,80	0,00		0,00
430 2051	Zinsen Rücklagenbestand	108,28	0,00		0,00
430 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	195,58	0,00		0,00
	Einnahmen	10.379,08	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	195,58	0,00	0,00	0,00
	Saldo	10.183,50	0,00	0,00	0,00
UA 435	Soziale Einrichtungen für Obdachlose				
435 1100	Raumnutzungsentgelte	12.063,81	5.000,00	5.000,00	10.000,00
435 5000	Gebäudeunterhaltung	101,15	0,00		0,00
435 5706	Obdachlosenunterbringung	14.948,15	10.000,00	5.000,00	15.000,00
435 5707	Ordnungsrechtliche Bestattungen	14.032,61	20.000,00		20.000,00
435 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	100,00		100,00
	Einnahmen	12.063,81	5.000,00	5.000,00	10.000,00
	Ausgaben	29.081,91	30.100,00	5.000,00	35.100,00
	Saldo	-17.018,10	-25.100,00	0,00	-25.100,00
UA 4361	Unterbringung von Asylbewerbern				
4361 1400	Mieten, Pachten	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
4361 5313	Unterbringungskosten (Mietkosten)	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	Ausgaben	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	Saldo	0,00	0,00	0,00	0,00
UA 4514	Straßensozialarbeit (neuer UA)				
4514 6720	Kostenerstattung an den Kreis	0,00	34.000,00	-17.000,00	17.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	0,00	34.000,00	-17.000,00	17.000,00
	Saldo	0,00	-34.000,00	17.000,00	-17.000,00
UA 4515	Sonstige Jugendarbeit				
4515 1107	Benutzungsentgelte	0,00	100,00		100,00
4515 1630	Erstattung vom Schulverband	48.404,30	53.600,00		53.600,00
4515 1720	Zuweisung Kreis	17.480,00	17.100,00		17.100,00
4515 4001	Sitzungsentschädigungen (Jugendbeirat) <u>neue HHSt.</u>	0,00	2.000,00		2.000,00
4515 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	56.582,74	55.900,00		55.900,00
4515 4161	Honorare	930,00	2.000,00		2.000,00
4515 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	4.685,41	4.700,00		4.700,00
4515 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	10.718,28	11.100,00		11.100,00
4515 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	2.899,10	3.000,00		3.000,00
4515 5223	Unterhaltung Spielmobil	225,90	500,00		500,00
4515 5313	Mietkosten (Lagerräume)	50,00	100,00		100,00
4515 5433	Entsorgungskosten <u>(neue HHSt.)</u>	0,00	500,00		500,00
4515 5500	Haltung von Fahrzeugen	329,03	1.000,00		1.000,00
4515 5620	Fortbildung des Personals	160,00	500,00		500,00
4515 5718	Öffentlichkeitsarbeit/Fachliteratur	572,10	600,00		600,00
4515 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	83,20	1.000,00		1.000,00
4515 6008	Veranstaltungen Stadtjugendpflege	1.700,05	3.000,00		3.000,00
4515 6018	Veranstaltung "Aktion Ferienpass"	2.509,23	2.500,00		2.500,00
4515 6400	Versicherungen	220,20	100,00		100,00
4515 6500	Geschäftsausgaben Jugendbeirat <u>(neue HHSt.)</u>	0,00	800,00		800,00
4515 6521	Gebühren Internetanschluß	311,76	400,00		400,00
4515 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	176,30	300,00		300,00
	Einnahmen	65.884,30	70.800,00	0,00	70.800,00
	Ausgaben	82.153,30	90.000,00	0,00	90.000,00
	Saldo	-16.269,00	-19.200,00	0,00	-19.200,00
UA 4601	Ratzeburger Jugendzentren				
4601 1502	Erstattung Versicherungsschäden	3.528,84	0,00		0,00
4601 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	65.508,83	68.700,00		68.700,00
4601 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	5.411,97	5.800,00		5.800,00
4601 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	13.345,75	13.600,00		13.600,00
4601 5000	Gebäudeunterhaltung	207,72	2.000,00		2.000,00
4601 5022	Unterhaltung/Wartung Einbruchmeldeanlage	1.088,30	1.000,00		1.000,00
4601 5224	Versicherungsschäden	3.528,84	0,00		0,00
4601 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	378,35	1.000,00		1.000,00
4601 5412	Reinigungskosten	1.797,84	2.000,00		2.000,00
4601 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	748,23	800,00		800,00
4601 7174	Zuschuss "Projekt Gleis 21"	70.000,00	97.400,00		97.400,00
	Einnahmen	3.528,84	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	162.015,83	192.300,00	0,00	192.300,00
	Saldo	-158.486,99	-192.300,00	0,00	-192.300,00
UA 4602	Jugend- und Sportheim Riemannstraße				
4602 1108	Benutzungsentgelte Ju./Sportheim	5.700,00	5.000,00	700,00	5.700,00
4602 1400	Mieten, Pachten	36.992,52	24.400,00		24.400,00
4602 1402	Ersätze Betriebskosten	13.031,40	14.100,00	-1.100,00	13.000,00
4602 1403	Pachtzahlungen (Kantinenpacht)	8.000,00	9.600,00		9.600,00
4602 1502	Erstattung Versicherungsschäden	4.431,02	0,00		0,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
4602 5000	Gebäudeunterhaltung	27.808,28	15.000,00		15.000,00
4602 5224	Versicherungsschäden	4.579,53	0,00		0,00
4602 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	25.289,92	27.000,00		27.000,00
4602 5412	Reinigungskosten	15.411,04	16.000,00		16.000,00
4602 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	9.072,59	9.000,00		9.000,00
4602 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	1.736,00	1.800,00		1.800,00
4602 6800	kalkulatorische Abschreibung	6.400,00	6.400,00		6.400,00
	Einnahmen	68.154,94	53.100,00	-400,00	52.700,00
	Ausgaben	90.297,36	75.200,00	0,00	75.200,00
	Saldo	-22.142,42	-22.100,00	-400,00	-22.500,00
UA 463	Freizeit- u. Segelzentrum CVJM				
463 1400	Mieten, Pachten	4.800,00	4.800,00		4.800,00
	Einnahmen	4.800,00	4.800,00	0,00	4.800,00
	Ausgaben	0,00	0,00	0,00	0,00
	Saldo	4.800,00	4.800,00	0,00	4.800,00
UA 4640	Kindergarten "Domhof"				
4640 1108	Benutzungsentgelte	139.379,60	140.000,00		140.000,00
4640 1115	Entgelt für integrative Sonderbetreuung	33.423,82	48.900,00		48.900,00
4640 1701	Zuweisung aus dem Bildungs- und Teilhabepaket	952,20	1.300,00		1.300,00
4640 1710	Zuweisung Land (U3-Förderung)	72.319,95	72.300,00		72.300,00
4640 1711	Zuweisung Land (spezielle, präventive Sprachförderung)	5.040,00	0,00		0,00
4640 1720	Zuweisung Kreis (inkl. Landesförderung)	114.502,28	114.500,00		114.500,00
4640 1721	Erstattung Kreis	50.432,00	24.800,00		24.800,00
4640 1722	Kostenanteil anderer Wohngemeinden	7.807,80	3.400,00		3.400,00
4640 1724	Zuweisung Kreis für pädagogische Fachberatung (neue HHSt.)	0,00	700,00		700,00
4640 1760	Spenden	1.200,00	0,00		0,00
4640 4100	Bezüge der Beamten	35.936,40	37.000,00		37.000,00
4640 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	464.482,41	488.500,00		488.500,00
4640 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	17.368,00	18.200,00		18.200,00
4640 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	38.882,33	41.200,00		41.200,00
4640 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	89.051,78	96.800,00		96.800,00
4640 5000	Gebäudeunterhaltung	3.410,34	5.000,00		5.000,00
4640 5011	Unterhaltung Außenanlagen	3.468,50	4.000,00		4.000,00
4640 5112	Unterhaltung Spielgeräte	465,66	1.500,00		1.500,00
4640 5200	Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars	1.998,28	2.000,00		2.000,00
4640 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	17.042,33	17.500,00		17.500,00
4640 5412	Reinigungskosten	23.108,81	25.000,00		25.000,00
4640 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	2.439,90	2.500,00		2.500,00
4640 5716	Arbeitsmaterial	2.173,92	2.200,00		2.200,00
4640 6011	Veranstaltungen Kindergarten	700,00	700,00		700,00
4640 6023	Kosten für spez./präventive Sprachförderung (Personal-/Sachkosten)	5.080,00	0,00		0,00
4640 6024	Verpflegungskosten Mittagessen	980,00	1.400,00		1.400,00
4640 6400	Versicherungen	8.134,48	8.400,00		8.400,00
4640 6510	Bücher und Zeitschriften	493,54	500,00		500,00
4640 6524	Rundfunkbeiträge	215,76	300,00		300,00
4640 6605	Ausgaben aus zweckgebundenen Spendenaufkommen	1.200,00	0,00		0,00
4640 6610	Beiträge an Verbände, Vereine	50,50	100,00		100,00
4640 6770	Betreuungskosten Integrationskinder	3.845,11	9.500,00		9.500,00
4640 6771	pädagogische Fachberatung (neue HHSt.)	0,00	2.400,00		2.400,00
4640 6800	kalkulatorische Abschreibung	15.300,00	15.300,00		15.300,00
4640 6850	Verzinsung des Anlagekapitals	24.700,00	24.700,00		24.700,00
4640 7126	Rückzahlung von Kreiszuweisungen	780,00	100,00		100,00
	Einnahmen	425.057,65	405.900,00	0,00	405.900,00
	Ausgaben	761.308,05	804.800,00	0,00	804.800,00
	Saldo	-336.250,40	-398.900,00	0,00	-398.900,00
UA 4641	Kindertagesstätte "Wilde 13" (Arbeiterwohlfahrt)				
4641 1400	Mieten, Pachten	42.400,00	42.400,00		42.400,00
4641 1502	Erstattung Versicherungsschäden	171,96	0,00		0,00
4641 5000	Gebäudeunterhaltung	1.781,76	5.000,00		5.000,00
4641 5224	Versicherungsschäden	171,96	0,00		0,00
4641 6800	kalkulatorische Abschreibung	17.900,00	17.900,00		17.900,00
4641 6850	Verzinsung des Anlagekapitals	57.600,00	57.600,00		57.600,00
4641 7175	Zuschuss zu den Betriebskosten	231.807,98	233.500,00		233.500,00
	Einnahmen	42.571,96	42.400,00	0,00	42.400,00
	Ausgaben	309.261,70	314.000,00	0,00	314.000,00
	Saldo	-266.689,74	-271.600,00	0,00	-271.600,00
UA 4642	Kindertagesstätte "Zipfelmütze" (Kirchengemeinde St. Georgsberg)				
4642 1400	Mieten, Pachten	44.368,63	44.300,00		44.300,00
4642 5000	Gebäudeunterhaltung	7.493,25	5.000,00		5.000,00
4642 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	647,93	800,00		800,00
4642 6800	Kalkulatorische Abschreibung	29.700,00	29.700,00		29.700,00
4642 7175	Zuschuss zu den Betriebskosten	200.843,37	204.300,00		204.300,00
	Einnahmen	44.368,63	44.300,00	0,00	44.300,00
	Ausgaben	238.684,55	239.800,00	0,00	239.800,00
	Saldo	-194.315,92	-195.500,00	0,00	-195.500,00
UA 4643	Verein "Kinderbetreuung für Ratzeburg e.V."				
4643 7040	Zuschuss zu den Betriebskosten	104.118,07	108.000,00		108.000,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	104.118,07	108.000,00	0,00	108.000,00
	Saldo	-104.118,07	-108.000,00	0,00	-108.000,00
UA 4644	Montessori Kinderhaus Ratzeburg				
4644 7080	Zuschuss zu den Betriebskosten	90.140,38	165.100,00		165.100,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	90.140,38	165.100,00	0,00	165.100,00
	Saldo	-90.140,38	-165.100,00	0,00	-165.100,00
UA 4645	Kindergärten anderer Träger				
4645 1722	Kostenanteil anderer Wohngemeinden	54.247,05	42.500,00		42.500,00
4645 7017	Zuschuss an Kirchengemeinde St. Petri (KiGa Hasselholt)	197.031,21	211.500,00		211.500,00
4645 7121	Kostenausgleich (§ 25 KiTaG) öff. Träger	76.100,00	72.700,00		72.700,00
	Einnahmen	54.247,05	42.500,00	0,00	42.500,00
	Ausgaben	273.131,21	284.200,00	0,00	284.200,00
	Saldo	-218.884,16	-241.700,00	0,00	-241.700,00
UA 4646	Kindertagespflege				
4646 7175	Zuschuss zur Finanzierung der Kindertagespflege	29.697,08	50.000,00		50.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	29.697,08	50.000,00	0,00	50.000,00
	Saldo	-29.697,08	-50.000,00	0,00	-50.000,00
UA 468	übrige Einrichtungen der Jugendhilfe				
468 1760	Spenden	100,00	0,00		0,00
468 5100	Unterhaltung Kinderspielplätze	11.489,48	11.000,00		11.000,00
468 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	67.800,00	67.800,00		67.800,00
	Einnahmen	100,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	79.289,48	78.800,00	0,00	78.800,00
	Saldo	-79.189,48	-78.800,00	0,00	-78.800,00
UA 470	Förderung der Wohlfahrtshilfe				
470 4100	Bezüge der Beamten	1.996,52	2.100,00		2.100,00
470 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	964,00	1.100,00		1.100,00
470 7030	Zuschuss Schuldnerberatung	1.000,00	0,00		0,00
470 7032	Zuschuss Alkohol- und Drogenberatung	3.000,00	0,00		0,00
470 7037	Zuschuss Beratungsst. "Frauen in Not"	2.000,00	0,00		0,00
470 7039	Zuschussbeträge nach Maßgabe des ASJS	4.000,00	10.000,00	-5.000,00	5.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	12.960,52	13.200,00	-5.000,00	8.200,00
	Saldo	-12.960,52	-13.200,00	5.000,00	-8.200,00
UA 482	Grundsicherung nach SGB II				
482 6910	Kosten der Unterkunft/Heizung (KdU)	517.474,34	30.000,00	-13.100,00	16.900,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	517.474,34	30.000,00	-13.100,00	16.900,00
	Saldo	-517.474,34	-30.000,00	13.100,00	-16.900,00
UA 550	Förderung des Sports				
550 4100	Bezüge der Beamten	1.996,42	2.100,00		2.100,00
550 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	964,00	1.100,00		1.100,00
550 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	7.502,17	7.900,00		7.900,00
550 6015	Sportlerehrung	-36,44	500,00		500,00
550 7019	Beihilfen für Ehrenpreise	473,28	300,00		300,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	10.899,43	11.900,00	0,00	11.900,00
	Saldo	-10.899,43	-11.900,00	0,00	-11.900,00
UA 551	Ruderakademie				
551 1702	Zuweisung Bund (BBN) 2012	9.081,55	0,00		0,00
551 1703	Zuweisung Bund (BBN) 2013	5.600,00	2.600,00		2.600,00
551 1704	Zuweisung Bund (BBN) 2014	47.675,00	5.900,00		5.900,00
551 1705	Zuweisung Bund (BBN) 2015 (vorher: BBN 2011)	0,00	69.700,00		69.700,00
551 1710	Zuweisung Land (BBN)	29.797,50	43.600,00		43.600,00
551 5003	Gebäudeunterhaltung (BBN) 2013	-5.953,39	0,00		0,00
551 5004	Gebäudeunterhaltung (BBN) 2014	119.200,00	0,00		0,00
551 5005	Gebäudeunterhaltung (BBN) 2015 (vorher: BBN 2011)	0,00	174.400,00		174.400,00
551 5011	Unterhaltung Außenanlagen	265,97	500,00		500,00
551 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	0,00	500,00		500,00
551 7025	Zuschuss an Deutschen Ruderverband	27.900,00	27.900,00		27.900,00
	Einnahmen	92.154,05	121.800,00	0,00	121.800,00
	Ausgaben	141.412,58	203.300,00	0,00	203.300,00
	Saldo	-49.258,53	-81.500,00	0,00	-81.500,00
UA 560	Sportplatz Riemannstraße				
560 1631	Kostenanteil Schulverband (Nutzung Riemannsportplatz)	38.812,89	40.800,00		40.800,00
560 1676	Kostenanteil Sportvereine	10.616,76	10.600,00		10.600,00
560 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.415,36	16.700,00		16.700,00
560 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.514,65	1.400,00		1.400,00
560 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.034,17	3.300,00		3.300,00
560 5105	Unterhaltung Riemannsportplatz	21.034,82	20.000,00		20.000,00
560 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	117,29	200,00		200,00
560 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	62.900,00	62.900,00		62.900,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
	Einnahmen	49.429,65	51.400,00	0,00	51.400,00
	Ausgaben	107.016,29	104.500,00	0,00	104.500,00
	Saldo	-57.586,64	-53.100,00	0,00	-53.100,00
UA 580	Park- und Gartenanlagen				
580 4100	Bezüge der Beamten	28.487,58	29.700,00		29.700,00
580 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.435,32	16.700,00		16.700,00
580 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	11.301,00	11.900,00		11.900,00
580 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.506,91	1.400,00		1.400,00
580 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.031,06	3.300,00		3.300,00
580 5106	Unterhaltung/Wartung Tütenautomaten für Hundekotbeseitigung	2.032,52	2.100,00		2.100,00
580 5109	Unterhaltung Park-/Grünanlagen, Uferwege	10.034,76	12.000,00	-1.500,00	10.500,00
580 5208	Unterhaltung/Wartung "Resistograph"	0,00	200,00		200,00
580 5212	Unterhaltung u. Ersatz Fahnen/Bänke	711,08	1.500,00		1.500,00
580 5437	Abfallentsorgung Grünanlagen	31.200,00	35.900,00		35.900,00
580 5912	sonstige Betriebsausgaben	19,94	100,00		100,00
580 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	656.000,00	682.600,00	-20.000,00	662.600,00
580 5914	Kosten Leistungen Dritter	16.206,84	20.000,00		20.000,00
580 6611	Vermischte Ausgaben	25,23	100,00		100,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	778.992,24	817.500,00	-21.500,00	796.000,00
	Saldo	-778.992,24	-817.500,00	21.500,00	-796.000,00
UA 590	Parkanlagen und öffentliche Grünflächen				
590 1760	Spenden	1.281,13	0,00		0,00
590 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.416,00	16.700,00		16.700,00
590 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.514,72	1.400,00		1.400,00
590 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.034,39	3.300,00		3.300,00
590 5025	Schadensregulierung "Grün"	1.244,94	1.200,00		1.200,00
590 5135	Kosten für Ersatzpflanzungen	0,00	5.000,00		5.000,00
	Einnahmen	1.281,13	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	24.210,05	27.600,00	0,00	27.600,00
	Saldo	-22.928,92	-27.600,00	0,00	-27.600,00
UA 591	Kleingartenwesen				
591 1400	Mieten, Pachten	1.658,92	1.700,00	-100,00	1.600,00
591 5110	Unterhaltung Kleingärten	1.589,94	300,00		300,00
591 5111	Unterhaltung Wasserversorgung	65,45	300,00		300,00
591 5910	Betriebskosten Wasserversorgung	231,42	300,00		300,00
	Einnahmen	1.658,92	1.700,00	-100,00	1.600,00
	Ausgaben	1.886,81	900,00	0,00	900,00
	Saldo	-227,89	800,00	-100,00	700,00
UA 592	Naturparks				
592 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	18.416,00	16.700,00		16.700,00
592 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.514,72	1.400,00		1.400,00
592 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.034,39	3.300,00		3.300,00
592 5113	Unterhaltung Wanderwege	750,00	3.000,00	-1.500,00	1.500,00
592 7123	Zuschuss Kreisforsten	2.560,00	2.600,00		2.600,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	26.275,11	27.000,00	-1.500,00	25.500,00
	Saldo	-26.275,11	-27.000,00	1.500,00	-25.500,00
UA 600	Bauverwaltung				
600 1000	Verwaltungsgebühren	700,00	700,00		700,00
600 1002	Gebühren Negativzeugnisse	6.200,00	5.500,00		5.500,00
600 4100	Bezüge der Beamten	59.537,01	59.400,00		59.400,00
600 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	79.150,05	117.100,00		117.100,00
600 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	22.603,00	23.700,00		23.700,00
600 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	6.577,75	10.000,00		10.000,00
600 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	15.924,62	24.000,00		24.000,00
600 5305	Miete Archivräume (Schule St. Georgsberg)	480,00	500,00		500,00
600 5306	Anerkennungsentgelte	5,11	100,00		100,00
600 6550	Sachverständigen-/Gerichts- u.ä. Kosten	0,00	100,00		100,00
	Einnahmen	6.900,00	6.200,00	0,00	6.200,00
	Ausgaben	184.277,54	234.900,00	0,00	234.900,00
	Saldo	-177.377,54	-228.700,00	0,00	-228.700,00
UA 610	Orts- und Regionalplanung				
610 1580	Ersatz Planungs- und Bauleitkosten f. Einzelmaßnahmen des VermHH	83,08	2.000,00		2.000,00
610 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	113.321,18	115.800,00		115.800,00
610 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	9.230,07	9.700,00		9.700,00
610 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	20.904,67	23.000,00		23.000,00
610 5913	Kosten für Leistungen Bauhof (Grundstückspflege Röpersberg)	622,05	1.000,00	-300,00	700,00
610 6508	Planungskosten	0,00	2.000,00		2.000,00
	Einnahmen	83,08	2.000,00	0,00	2.000,00
	Ausgaben	144.077,97	151.500,00	-300,00	151.200,00
	Saldo	-143.994,89	-149.500,00	300,00	-149.200,00
UA 620	Wohnungsbauförderung				
620 2071	Zinsen Baudarlehen	4.923,22	3.600,00	4.200,00	7.800,00
620 6721	Erstattung an den Kreis	1.867,89	1.900,00		1.900,00
	Einnahmen	4.923,22	3.600,00	4.200,00	7.800,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
	Ausgaben	1.867,89	1.900,00	0,00	1.900,00
	Saldo	3.055,33	1.700,00	4.200,00	5.900,00
UA 630	Gemeindestraßen				
630 1520	Schadensersatz für Ölspurbeseitigungen	145,83	0,00		0,00
630 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	91.065,55	89.900,00		89.900,00
630 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für tariflich Beschäftigte	7.553,64	7.500,00		7.500,00
630 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	16.240,54	17.900,00		17.900,00
630 5115	Unterhaltung Straßen, Wege, Plätze, Buswartehäuser und Fahrradunterstände	217.778,24	210.000,00		210.000,00
630 5116	Unterhaltung Brücken	-5.538,30	20.000,00		20.000,00
630 5118	Verkehrszeichen und Straßenschilder	8.400,93	15.000,00		15.000,00
630 5432	Ölspurbeseitigungen	28.211,69	15.000,00		15.000,00
630 5438	Straßenreinigungskosten (Öffentlichkeitsanteil)	85.400,00	89.600,00		89.600,00
630 5439	Gebühr Oberflächenentwässerung	309.379,01	359.600,00		359.600,00
630 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	186.300,00	192.000,00		192.000,00
630 6553	Lärmaktionsplanung	2.249,10	0,00	20.000,00	20.000,00
	Einnahmen	145,83	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	947.040,40	1.016.500,00	20.000,00	1.036.500,00
	Saldo	-946.894,57	-1.016.500,00	-20.000,00	-1.036.500,00
UA 650	Kreisstraßen				
650 1621	Erstattung des Kreises	3.156,84	7.300,00		7.300,00
650 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	7.529,00	7.400,00		7.400,00
650 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	618,08	700,00		700,00
650 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.210,09	1.500,00		1.500,00
650 5119	Unterhaltung Ortsdurchfahrt L II O	3.156,84	7.300,00		7.300,00
650 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	13.300,00	13.300,00		13.300,00
	Einnahmen	3.156,84	7.300,00	0,00	7.300,00
	Ausgaben	25.814,01	30.200,00	0,00	30.200,00
	Saldo	-22.657,17	-22.900,00	0,00	-22.900,00
UA 660	Bundes- und Landesstraßen				
660 1600	Erstattung des Bundes	115.116,61	63.700,00		63.700,00
660 1613	Erstattung des Landes	6.330,56	7.900,00		7.900,00
660 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	22.586,85	22.000,00		22.000,00
660 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.854,12	1.900,00		1.900,00
660 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	3.630,15	4.400,00		4.400,00
660 5120	Unterhaltung Ortsdurchfahrt B 208	115.116,61	63.700,00		63.700,00
660 5121	Unterhaltung Ortsdurchfahrt L I O	6.330,56	7.900,00		7.900,00
660 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	53.000,00	53.000,00		53.000,00
	Einnahmen	121.447,17	71.600,00	0,00	71.600,00
	Ausgaben	202.518,29	152.900,00	0,00	152.900,00
	Saldo	-81.071,12	-81.300,00	0,00	-81.300,00
UA 670	Straßenbeleuchtung				
670 4140	Vergütung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	7.528,63	7.400,00		7.400,00
670 4340	Beiträge zu Versorgungskassen für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	692,91	700,00		700,00
670 4440	Beiträge zur Sozialversicherung für Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer	1.209,88	1.500,00		1.500,00
670 5122	Unterhaltung u. Reing. Straßenbeleucht.	76.074,87	77.800,00		77.800,00
670 5431	Stromkosten	146.371,50	149.000,00		149.000,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	231.877,79	236.400,00	0,00	236.400,00
	Saldo	-231.877,79	-236.400,00	0,00	-236.400,00
UA 700	Abwasserbeseitigung				
700 2150	Verzinsung des Anlagekapitals	15.891,03	10.000,00		10.000,00
700 4100	Bezüge der Beamten	26.129,61	29.700,00		29.700,00
700 4300	Beiträge zu Versorg.-kassen für Beamte	11.302,00	11.900,00		11.900,00
	Einnahmen	15.891,03	10.000,00	0,00	10.000,00
	Ausgaben	37.431,61	41.600,00	0,00	41.600,00
	Saldo	-21.540,58	-31.600,00	0,00	-31.600,00
UA 701	Öffentliche Toilettenanlagen				
701 7156	Verlustabdeckung	45.600,00	45.600,00		45.600,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	45.600,00	45.600,00	0,00	45.600,00
	Saldo	-45.600,00	-45.600,00	0,00	-45.600,00
UA 760	Anschlagwesen				
760 1400	Mieten, Pachten	3.392,83	3.400,00		3.400,00
	Einnahmen	3.392,83	3.400,00	0,00	3.400,00
	Ausgaben	0,00	0,00	0,00	0,00
	Saldo	3.392,83	3.400,00	0,00	3.400,00
UA 771	Bauhof				
771 2100	Gewinnanteile	75.108,97	100,00		100,00
	Einnahmen	75.108,97	100,00	0,00	100,00
	Ausgaben	0,00	0,00	0,00	0,00
	Saldo	75.108,97	100,00	0,00	100,00
UA 790	Tourismus- und Wirtschaftsförd.				
790 1200	Tourismusabgabe	148.037,53	150.000,00		150.000,00
790 1760	Spenden	1.000,00	1.000,00		1.000,00
790 6007	Kosten für Anstrahlungen	2.194,37	2.500,00		2.500,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
790 6300	Kosten für Tourismusförderung	250.000,00	250.000,00		250.000,00
	Einnahmen	149.037,53	151.000,00	0,00	151.000,00
	Ausgaben	252.194,37	252.500,00	0,00	252.500,00
	Saldo	-103.156,84	-101.500,00	0,00	-101.500,00
UA 821	Industriestammgleis				
821 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	218,96	300,00		300,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	218,96	300,00	0,00	300,00
	Saldo	-218,96	-300,00	0,00	-300,00
UA 830	Kombin. Versorg.- u. Verkehrsunternehmen				
830 2100	Gewinnanteile Stadtwerke Ratzeburg GmbH	206.228,75	206.200,00	393.800,00	600.000,00
830 2200	Konzessionsabgaben	523.388,43	512.000,00	7.400,00	519.400,00
830 2350	Schuldendienstleistungen Investitionskostenzuschuss	190.568,14	185.700,00		185.700,00
830 2620	Bürgerschaftsprovisionen	3.857,78	1.900,00		1.900,00
830 7170	Zuschuss an RMVB (ÖPNV Stadtgebiet)	178.000,00	140.000,00		140.000,00
	Einnahmen	924.043,10	905.800,00	401.200,00	1.307.000,00
	Ausgaben	178.000,00	140.000,00	0,00	140.000,00
	Saldo	746.043,10	765.800,00	401.200,00	1.167.000,00
UA 855	Stadtforst				
855 1304	Erlöse Holzverkauf	10.699,92	12.600,00		12.600,00
855 1590	Umsatzsteuer	0,00	300,00		300,00
855 1730	Zuweisung Landwirtschaftskammer	0,00	1.000,00		1.000,00
855 5131	Unterhaltung Waldwege	668,34	1.500,00		1.500,00
855 5132	Kulturen	847,89	1.000,00		1.000,00
855 5133	Holzerntekosten	2.270,40	4.000,00		4.000,00
855 5138	Forstschutz	30,00	100,00		100,00
855 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	68,65	200,00		200,00
855 6405	Umsatzsteuer-Zahllast	0,00	600,00		600,00
855 6722	Beförderungskosten	5.897,83	6.200,00		6.200,00
855 6723	Durchforstungskosten/Baumeinschlag	6.738,59	7.000,00		7.000,00
	Einnahmen	10.699,92	13.900,00	0,00	13.900,00
	Ausgaben	16.521,70	20.600,00	0,00	20.600,00
	Saldo	-5.821,78	-6.700,00	0,00	-6.700,00
UA 880	Allgemeines Grundvermögen				
880 1400	Mieten	8.195,88	18.000,00		18.000,00
880 1401	Pachtzahlungen	13.397,44	300,00	12.700,00	13.000,00
880 1402	Ersätze Betriebskosten	2.372,60	5.700,00		5.700,00
880 1405	Pachten Ackerland, Plätze	12.465,82	13.000,00	-600,00	12.400,00
880 1407	anteilige Jagdpacht	228,00	300,00	-100,00	200,00
880 1408	Erbbauzinsen, Kanon	43.295,24	44.000,00		44.000,00
880 1409	Pachten für Tankstellengrundstücke	20.500,00	20.500,00		20.500,00
880 1410	Anerkennungsentgelte	6.112,00	1.000,00	500,00	1.500,00
880 1510	vermischte Einnahmen	1.371,00	900,00		900,00
880 5000	Gebäudeunterhaltung	8.265,34	10.000,00		10.000,00
880 5410	Heizung, Beleuchtung, Versorgung	2.188,14	2.500,00		2.500,00
880 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	12.697,53	13.500,00		13.500,00
880 5913	Kosten für Leistungen Bauhof	2.674,04	4.000,00		4.000,00
880 5914	Kosten Leistungen Dritter (Grünpflege)	16.884,16	17.000,00		17.000,00
880 6552	Gerichtskosten, Katasteramtsgebühren	4.871,52	3.500,00		3.500,00
	Einnahmen	107.937,98	103.700,00	12.500,00	116.200,00
	Ausgaben	47.580,73	50.500,00	0,00	50.500,00
	Saldo	60.357,25	53.200,00	12.500,00	65.700,00
UA 890	Stiftung Ratzeburger Wohltäter				
890 2051	Zinsen Rücklagenbestand	31,38	100,00		100,00
890 7161	Zuwendung an Stiftungsberechtigte	0,00	100,00		100,00
	Einnahmen	31,38	100,00	0,00	100,00
	Ausgaben	0,00	100,00	0,00	100,00
	Saldo	31,38	0,00	0,00	0,00
UA 891	Stiftung Altenhilfe Ratzeburg (bisher UA 430)				
891 1400	Mieten, Pachten	0,00	10.300,00		10.300,00
891 5420	Steuern, Abgaben, Versicherung	0,00	200,00		200,00
	Einnahmen	0,00	10.300,00	0,00	10.300,00
	Ausgaben	0,00	200,00	0,00	200,00
	Saldo	0,00	10.100,00	0,00	10.100,00
UA 900	Steuern, allgem. Zuweisungen u. Umlagen				
900 0000	Grundsteuer A	10.955,17	12.000,00		12.000,00
900 0010	Grundsteuer B	2.000.050,07	2.103.000,00	31.000,00	2.134.000,00
900 0030	Gewerbsteuer	3.574.585,68	3.500.000,00	-100.000,00	3.400.000,00
900 0100	Gemeindeanteil an der Einkommensteuer	4.299.807,00	4.680.700,00	83.900,00	4.764.600,00
900 0120	Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer	451.878,00	475.200,00	52.800,00	528.000,00
900 0210	Vergnügungssteuer f. das Halten von Spiel- und Geschicklichkeitsgeräten	119.944,94	124.000,00		124.000,00
900 0220	Hundesteuer	79.637,79	95.200,00	700,00	95.900,00
900 0270	Zweitwohnungssteuer	6.922,46	8.100,00	600,00	8.700,00
900 0410	Schlüsselzuweisungen	3.021.876,00	3.216.200,00	39.800,00	3.256.000,00
900 0510	Fehlbetragszuweisung	145.000,00	0,00		0,00
900 0611	Zuweisung übergemeindliche Aufgaben	1.003.560,00	1.308.300,00		1.308.300,00

HH-Stelle	Bezeichnung	Rechnungs- ergebnis 2014	Ursprung 2015	Nachtrag (+/-)	Ansatz 2015 (neu)
900 0612	Konnexitätsmittel des Landes	21.303,00	21.000,00		21.000,00
900 0910	Ausgleichsleistungen nach dem Familienleistungsausgleich	429.708,00	427.600,00	14.200,00	441.800,00
900 8100	Gewerbesteuerumlage	752.708,54	652.800,00	-116.100,00	536.700,00
900 8320	Kreisumlage	4.381.777,32	4.621.200,00	14.500,00	4.635.700,00
	Einnahmen	15.165.228,11	15.971.300,00	123.000,00	16.094.300,00
	Ausgaben	5.134.485,86	5.274.000,00	-101.600,00	5.172.400,00
	Saldo	10.030.742,25	10.697.300,00	224.600,00	10.921.900,00
UA 910	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft				
910 2050	Zinsen aus Geldanlagen	50,21	100,00		100,00
910 2140	Dividenden	63,93	100,00		100,00
910 2611	Stundungs- und Verzugszinsen	12.179,45	0,00		0,00
910 2660	Zinsen auf Steueransprüche	62.896,75	30.000,00		30.000,00
910 2700	kalkulatorische Abschreibungen	82.100,00	82.100,00		82.100,00
910 2750	Verzinsung des Anlagekapitals	125.600,00	125.600,00		125.600,00
910 2800	Zuführung vom Vermögenshaushalt	0,00	100,00		100,00
910 4110	Zuführung zur Versorgungsrücklage (Dienstbezüge)	5.230,10	5.300,00		5.300,00
910 4210	Zuführung zur Versorgungsrücklage (Versorgungsbezüge)	12.608,85	12.700,00		12.700,00
910 8000	Zinsen Bundesdarlehen	1.133,83	1.200,00		1.200,00
910 8080	Zinsen übrige Bereiche	287.097,17	302.900,00		302.900,00
910 8083	Zinsen Kassenkredite	20.700,82	30.000,00		30.000,00
910 8460	Zinsen auf Steueransprüche	14.222,90	10.000,00		10.000,00
910 8600	Zuführung zum Vermögenshaushalt	935.335,49	965.400,00		965.400,00
910 8601	Zuführung zum Vermögenshaushalt (Stiftung Altenhilfe)	11.256,19	11.000,00		11.000,00
910 8602	Zuführung zum Vermögenshaushalt (Stiftung Ratzeburger Wohltäter)	31,38	100,00		100,00
	Einnahmen	282.890,34	238.000,00	0,00	238.000,00
	Ausgaben	1.287.616,73	1.338.600,00	0,00	1.338.600,00
	Saldo	-1.004.726,39	-1.100.600,00	0,00	-1.100.600,00
UA 920	Abwicklung der Vorjahre				
920 2920	Soll-Fehlbetrag des Verwaltungshaushalts	0,00	0,00		0,00
920 8920	Deckung von Soll-Fehlbeträgen	1.241.689,19	0,00	1.622.700,00	1.622.700,00
	Einnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ausgaben	1.241.689,19	0,00	1.622.700,00	1.622.700,00
	Saldo	-1.241.689,19	0,00	-1.622.700,00	-1.622.700,00
	Einnahmen Verwaltungshaushalt	21.080.577,16	21.692.300,00	665.600,00	22.357.900,00
	Ausgaben Verwaltungshaushalt	22.703.207,13	22.608.800,00	1.236.800,00	23.845.600,00
	Saldo	-1.622.629,97	-916.500,00	-571.200,00	-1.487.700,00

Vermögenshaushalt 2015

		-987.200	220.300	-766.900	-672.600	-821.500	-189.400
HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
UA 020	Fachbereich Zentrale Dienste						
020 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	3.000		3.000	2.500	2.500	2.500
020 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage	11.000		11.000	11.000	11.000	11.000
020 x 9350	Erwerb von beweglichen Sachen (Möblierung Ratssaal)	0		0		50.000	
020 11 9400	Technischer Objektschutz und Beleuchtungssteuerung Rathaus	35.000	-35.000	0	35.000		
<i>Die Verwaltung weist daraufhin, dass die Haushaltsmittel dringend benötigt werden, um eine effektive Einbruchssicherung zu gewährleisten!</i>							
020 12 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (Erwerb ESX-Server)	16.500		16.500			
020 13 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (elektronische Erfassung im Gewerbebereich)	3.400		3.400		700	
020 14 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (Übern. Telefon-Anlage)	2.900		2.900			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	71.800	-35.000	36.800	48.500	64.200	13.500
	Saldo	-71.800	35.000	-36.800	-48.500	-64.200	-13.500
UA 130	Brandschutz						
130 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	35.000		35.000	15.000	15.000	15.000
130 9355	Erwerb Digitalfunk	0		0	68.000	33.000	
3621	Zuschuss Kreis (Erwerb Digitalfunk)	0		0	34.000	16.500	
130 3 9400	Bau- und Planungskosten (Blechfassade Halle 3, Fassadensanierung)	0		0			
130 7 9350	Erwerb von beweglichen Sachen (Beschaffung Drehleiter/Hubsteiger)	641.900	0	641.900	0		
7 3620	Zuschuss Kreis (Feuerschutzsteuer)	100.000	0	100.000	0		
7 36xx	Zuschuss (Sonderbedarfszuweisung nach §17 FAG)	350.000	50.000	400.000	0		
<i>Die Verschiebung der Beschaffung in das nächste Jahr ist nicht möglich, weil die Ausschreibung läuft und der effektive Brandschutz sichergestellt werden muss.</i>							
	Verkaufserlös altes Fahrzeug		15.000	15.000			
130 10 9400	Bau- und Planungskosten (Dachsanierung)	0		0	180.000	120.000	
	Einnahmen	450.000	65.000	515.000	34.000	16.500	0
	Ausgaben	676.900	0	676.900	263.000	168.000	15.000
	Saldo	-226.900	65.000	-161.900	-229.000	-151.500	-15.000
UA 160	Rettungsdienst						
160 x 9881	Zuschuss an DLRG (Einführung Digitalfunk)	0		0	5.500	2.000	
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	0	0	0	5.500	2.000	0
	Saldo	0	0	0	-5.500	-2.000	0
UA 230	Lauenburgische Gelehrtenschule						
230 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	25.000		25.000	20.000	20.000	20.000
230 2 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage (Neuausstattung PC-Räume)	40.000	-20.000	20.000	20.000		
<i>Eine angemessene EDV-Ausstattung ist für das Gymnasium unabdingbar, daher schlägt die Verwaltung vor, den Ansatz nicht ganz zu streichen sondern zu halbieren.</i>							
230 9352	Anschaffung langlebiger Sportgeräte		5.100	5.100			
230 3610	Zuweisung des Landes dazu		5.000	5.000			
	Einnahmen	0	5.000	5.000	0	0	0
	Ausgaben	65.000	-14.900	50.100	40.000	20.000	20.000
	Saldo	-65.000	19.900	-45.100	-40.000	-20.000	-20.000
UA 231	Sportplatz Lauenburgische Gelehrtenschule						
231 2 9500	Bau- und Planungskosten (Zaunbau Bolzplatz LG)	11.000	-11.000	0	0	11.000	
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	11.000	-11.000	0	0	11.000	0
	Saldo	-11.000	11.000	0	0	-11.000	0

HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
UA 350	Volkshochschule						
350 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage	8.000	-4.000	4.000			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	8.000	-4.000	4.000	0	0	0
	Saldo	-8.000	4.000	-4.000	0	0	0
UA 352	Stadtbücherei						
352 3620	Zuweisung Kreis	6.300		6.300	6.300	6.300	6.300
352 3670	Zuweisung von Gesellsch./Körperschaften	6.300		6.300	6300	6300	6300
352 9350	Erwerb von beweglichen Sachen	500		500	500	500	500
352 9351	Erwerb/Erweiterung EDV-Anlage	1.800		1.800	1800	1800	1800
352 9353	Anschaffung Bücher/Medien	25.600		25.600	25.600	25.600	25.600
	Einnahmen	12.600	0	12.600	12.600	12.600	12.600
	Ausgaben	27.900	0	27.900	27.900	27.900	27.900
	Saldo	-15.300	0	-15.300	-15.300	-15.300	-15.300
UA 4361	Unterbringung von Flüchtlingen						
4361 1 9400	Baukosten Schulstraße (215 T€)	0	215.000	215.000			
4361 1 3610	Zuschuss Land	0	25.000	25.000			
4361 2 9400	Baukosten Riemannstraße (53 T€)	0	53.300	53.300			
4361 1 3610	Zuschuss Land	0	25.000	25.000			
	Einnahmen	0	50.000	50.000	0	0	0
	Ausgaben	0	268.300	268.300	0	0	0
	Saldo	0	-218.300	-218.300	0	0	0
UA 4602	Jugend- und Sportheim Riemannstraße						
4602 5 9400	Bau- und Planungskosten (Fenstererneuerung Jobcenter)	57.500		57.500			
4602 x neu	Lüftungsanlage Dusch- u. Umkleideräume	0		0		120.000	
4602 7 neu	Umbau Gebäudeteil 1	40.000		40.000			
4602 8 neu	Sanierung WC-Anlagen	36.000	-36.000	0		36.000	
	<i>Die Verwaltung weist daraufhin, dass die Haushaltsmittel dringend benötigt werden, um eine auch für die OGS-Kinder zumutbare WC-Einrichtung bereit zu stellen!</i>						
4602 9 neu	Sanierung Außentreppenanlage	10.000		10.000	0		
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	143.500	-36.000	107.500	0	156.000	0
	Saldo	-143.500	36.000	-107.500	0	-156.000	0
UA 4644	Montessori Kinderhaus						
4644 9886	Zuschuss zweite Krippengruppe	27.300		27.300			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	27.300	0	27.300	0	0	0
	Saldo	-27.300	0	-27.300	0	0	0
UA 468	übrige Einrichtungen der Jugendhilfe						
468 9350	Erwerb v. beweglichen Sachen (Kinderspielplätze: Spielgeräte/Zaunanlage)	20.000	-10.000	10.000			
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	20.000	-10.000	10.000	0	0	0
	Saldo	-20.000	10.000	-10.000	0	0	0
UA 560	Sportplatz Riemannstraße						
560 x 9500	Tennislaufbahn Riemannsportplatz	0		0	80.000	0	
560 1 9500	Erneuerung Kunstrasenplatz Riemannstraße	230.000		230.000	0	0	

HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
	Zuschuss Aktiv-Region	0	100.000	100.000	0	0	0
	Kostenbeteiligung Dritte		130.000	130.000			
	Einnahmen	0	230.000	230.000			
	Ausgaben	230.000	0	230.000	80.000	0	0
	Saldo	-230.000	230.000	0	-80.000	0	0
UA 580	Park- und Gartenanlagen						
580 9350	Erwerb von beweglichen Sachen (Papierkörbe)	5.000		5.000	5.000	5.000	
580 9357	Erwerb von Sitzbänken	5.000		5.000	5000	5000	5000
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	10.000	0	10.000	10.000	10.000	5.000
	Saldo	-10.000	0	-10.000	-10.000	-10.000	-5.000
UA 610	Orts- und Regionalplanung						
610 0 3400	Erlöse aus Grundstücksverkäufen	50.000		50.000			
610 0 9407	Ortsplanung	30.000		30.000	30.000	30.000	30.000
610 3 3600	Zuweisung Bund (Städtebauförderung "Kleinere Städte und Gemeinden")	483.000		483.000	190.000	202.000	175.000
610 3 3610	Zuweisung Land (Städtebauförderung "Kleinere Städte und Gemeinden")	333.000		333.000	340.000	202.000	175.000
610 3 9402	<i>Umsetzung d. Städtebauförderungsmaßnahmen "Kleinere Städte u. Gemeinden"</i>	1.240.900		1.240.900	806.000	614.400	532.300
610 4 9500	Errichtung Pegelbrunnen "Alte Meierei" (Altlasten)	1.500		1.500			
	Einnahmen	866.000	0	866.000	530.000	404.000	350.000
	Ausgaben	1.272.400	0	1.272.400	836.000	644.400	562.300
	Saldo	-406.400	0	-406.400	-306.000	-240.400	-212.300
UA 620	Wohnungsbauförderung						
620 3271	Tilgung Baudarlehen	23.700		23.700	23.700	23.700	23.700
620 9823	Rückzahlung Kreismittel	12.000		12.000	12.000	12.000	12.000
	Einnahmen	23.700	0	23.700	23.700	23.700	23.700
	Ausgaben	12.000	0	12.000	12.000	12.000	12.000
	Saldo	11.700	0	11.700	11.700	11.700	11.700
UA 630	Gemeindestraßen						
630 8 9500	Ausbau- und Planungskosten (Anbindung Gewerbegebiet B 208)	69.000		69.000			
630 22 9500	Bau- und Planungskosten (Umbau Ziethener Straße)	0		0			
630 22 3xxx	KAG-Beiträge (Umbau Ziethener Straße)	0		0			
630 33 9500	Bau- und Planungskosten (Uferpromenade Reeperbahn)	0		0		110.000	
630 51 3600	Zuweisung Bund	913.100		913.100			
630 51 3650	Zuweisung (anteilig) Ratzeburger Wirtschaftsbetriebe	-94.100		-94.100			
630 51 3xxx	Beiträge dazu	389.000		389.000			
630 51 9500	Ausbau- und Planungskosten Südliche Sammelstraße	936.900		936.900			
630 67 9500	Bau- und Planungskosten (Ausbau Forellenweg)	0		0			
630 68 9500	Bau- und Planungskosten (Ausbau Bäker Weg)	0		0			
3xxx	Anliegerbeiträge (Ausbau Bäker Weg)	0		0			
630 73 9500	Ausbau- und Planungskosten (Ausbau Straße Domhof)	1.029.800	-1.029.800	0		1.029.800	
36xx	Zuweisung Bund / Land ("Städtebaulicher Denkmalschutz")	317.900	-317.900	0		317.900	
3650	Zuweisung (anteilig) Ratzeburger Wirtschaftsbetriebe	95.800	-95.800	0		95.800	
36xx	Zuweisung (anteilig) Versorger	227.600	-227.600	0		227.600	
3xxx	Anliegerbeiträge (Ausbau Domhof)	353.200	-353.200	0		353.200	
630 81 9500	Kleinbahnbrücke Aqua Siwa	200.000	-200.000	0	0		
81 3600	Zuweisung Bund	100.000	-100.000	0	0		
81 3610	Zuweisung Land	100.000	-100.000	0	0		

HH-Stelle	Bezeichnung	HH 2015	Änderungen	1. NT-HH 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
630 x 3610	Bushaltestelle Ziethener Str. (GVFG-Zuschuss)				20.000		
630 x 9500	Bushaltestelle Ziethener Str. (Bau- u. Planungskosten)				50.000		
630 87 9500	Shared Space, Schrangengstraße (Abschnitt Am Markt - Kl. Wallstraße)	500		500			
	Einnahmen	2.402.500	-1.194.500	1.208.000	20.000	994.500	0
	Ausgaben	2.236.200	-1.229.800	1.006.400	50.000	1.139.800	0
	Saldo	166.300	35.300	201.600	-30.000	-145.300	0
	<i>Durch die Verschiebung der Maßnahme "Domhof" tritt eine Verbesserung um 35.300 € ein</i>						
	<i>Die Maßnahme "Kleinbahnbrücke Aqua Siwa" wurde auf Null gesetzt, weil sie aus dem Sondervermögen "Städtebauförderung" bezahlt werden kann.</i>						
UA 670	Straßenbeleuchtung						
	Erneuerung Straßenlaternen					97.500	
	Einnahmen						
	Ausgaben			0	0	0	0
	Saldo			0	0	97.500	0
UA 690	Wasserläufe, Wasserbau						
690 2 9400	Bau- und Planungskosten	10.000	-5.000	5.000		-97.500	
	Einnahmen	0	0	0	0	0	0
	Ausgaben	10.000	-5.000	5.000	0	0	0
	Saldo	-10.000	5.000	-5.000	0	0	0
UA 880	Allgemeines Grundvermögen						
880 3400	Erlöse aus Grundstücksverkäufen	80.000		80.000	80.000	80.000	80.000
880 9320	KAG-Beiträge Ausgabe für verkauftes Grundst.		12.600	12.600			
	Einnahmen	80.000	0	80.000	80.000	80.000	80.000
	Ausgaben	0	12.600	12.600	0	0	0
	Saldo	80.000	-12.600	67.400	80.000	80.000	80.000
UA 910	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft						
910 3000	Zuführung vom Verwaltungshaushalt	965.400		965.400	1.022.500	1.059.300	1.041.800
910 3001	Zuführung vom Verwaltungshaushalt (Stiftung Altenhilfe)	11.000		11.000	11.000	11.000	11.000
910 3002	Zuführung vom Verwaltungshaushalt (Stiftung Ratzeburger Wohltäter)	100		100	100	100	100
910 3190	Entnahme aus Stiftungsrücklagen	100		100	0	100	0
910 3191	Entnahme Stiftungsrücklage 'Altenhilfe'	0		0	0	0	0
910 3778	Darlehen privaten Unternehmen	0		0	0	0	0
910 9000	Zuführung zum Verwaltungshaushalt	100		100	0	100	0
910 9100	Zuführung an Rücklagen	0		0	0	0	0
910 9190	Zuführung an die Stiftungsrücklage (Stiftung Altenhilfe)	11.000		11.000	11.000	11.000	11.000
910 9191	Zuführung an die Stiftungsrücklage (Stiftung Ratzeburger Wohltäter)	100		100	100	100	100
910 9708	Tilgung Bundesdarlehen	5.300		5.300	5.300	5.400	5.400
910 9788	Tilgung übrige Bereiche	960.100		960.100	1.017.200	1.053.900	1.036.400
	Einnahmen	976.600	0	976.600	1.033.600	1.070.500	1.052.900
	Ausgaben	976.600	0	976.600	1.033.600	1.070.500	1.052.900
	Saldo	0	0	0	0	0	0
	Einnahmen VMH	4.811.400	-844.500	3.966.900	1.733.900	2.601.800	1.519.200
	Ausgaben VMH	5.798.600	-1.064.800	4.733.800	2.406.500	3.423.300	1.708.600
	Saldo (= Kreditaufnahme)	-987.200	220.300	-766.900	-672.600	-821.500	-189.400

Berichtsvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2013 – 2018

Datum: 07.05.2015

SR/BerVoSr/201/2015

Gremium	Datum	Behandlung
Hauptausschuss	01.06.2015	Ö

Verfasser: Werner, Wolfgang

FB/Az:

Ergebnis der Querschnittsprüfung "ÖPNV in kommunaler Trägerschaft"

Zusammenfassung:

Vorlage des Prüfungsberichts des Landesrechnungshofes (LRH) zum ÖPNV

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Wolfgang Werner am 07.05.2015

Bürgermeister Voß am 07.05.2015

Sachverhalt:

Im letzten Jahr hat der LRH eine Abfrage der Modalitäten der Aufgabenwahrnehmung „ÖPNV“ durchgeführt und nunmehr das Ergebnis vorgelegt; dieses ist als Anlage beigefügt.

Um Kenntnisnahme wird gebeten.

Mitgezeichnet haben:



Prüfungsmitteilung

Ergebnis der

Querschnittsprüfung

„ÖPNV in kommunaler Trägerschaft“

	Inhaltsverzeichnis	Seite
I.	Einleitung	7
II.	Zusammengefasstes Prüfungsergebnis	8
III.	Prüfungsfeststellungen	12
1.	ÖPNV in kommunaler Trägerschaft	12
1.1	Was ist öffentlicher Personennahverkehr?	12
1.2	Gibt es einen Bedarf?	13
1.3	Wofür sind die Kommunen zuständig?	18
1.4	Organisation des übrigen ÖPNV (kommunale Aufgabe)	19
1.5	Auch Kommunen betreiben Schienenpersonennahverkehr	21
1.6	Finanzierung des kommunalen ÖPNV	22
1.6.1	Aus dem Landeshaushalt aufgebrachte Mittel	22
1.6.2	Einsatz von Mitteln aus den kommunalen Haushalten	26
1.6.3	Nettobedarf inklusive ÖPNV-Mittel	30
1.6.4	Auf welchen Parametern beruht der gegenwärtige Verteilungsschlüssel?	33
1.6.5	Zum Einfluss der Preisgestaltung auf den Zuschussbedarf	35
1.6.6	Zuzahlungen für die Anpassung an einheitliche Tarifsysteme	38
1.7	Im Spannungsfeld von Wünschenswertem und finanziell Möglichem	39
1.7.1	Wie sieht das Verkehrsangebot aus?	39
1.7.2	Kann man sich das Angebot auch leisten?	41
1.7.3	Mögliche Optimierungspotenziale ausmachen und nutzen	42
1.8	Demografische Entwicklung - Auswirkungen auf den ÖPNV	43
1.9	Kostenanstieg - Grenzen des Angebots von Beförderungsleistungen	46
1.10	Wettbewerbsrechtliche Vorgaben im ÖPNV- Vergaberecht	50
1.10.1	Umsetzung in Schleswig-Holstein	51
1.10.2	Exkurs: Kreise als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV und gleichzeitig Hauptkostenträger bei der Schülerbeförderung	54
1.10.3	Brutto- oder Netto-Verträge	59
1.10.4	Direktvergaben versus Wirtschaftlichkeit?	60
1.10.5	Sind Gemeinden als ÖPNV-Aufgabenträger sinnvoll?	61
1.10.6	„Jeder mischt mit“ oder ein Kreis und fast alle seine Gemeinden sind zusammen Aufgabenträger = Zweckverband ÖPNV Steinburg	63
1.10.7	Interkommunale Kooperationen denkbar	64
2.	Verträge der Aufgabenträger mit den Leistungserbringern	66
2.1	Die Verträge im Einzelnen	66
2.1.1	Stadt Flensburg	66
2.1.2	Landeshauptstadt Kiel	67
2.1.3	Hansestadt Lübeck	67
2.1.4	Stadt Neumünster	68
2.1.5	Kreis Dithmarschen	69
2.1.6	Kreis Nordfriesland	69
2.1.7	Kreis Ostholstein	70
2.1.8	Kreis Plön	72
2.1.9	Kreis Rendsburg-Eckernförde	73

2.1.10	Kreis Schleswig-Flensburg	73
2.1.11	Kreis Steinburg	74
2.1.12	Kreise im Hamburger Umland	75
2.2	Fazit	76
IV.	Stellungnahmen	78

Abkürzungsverzeichnis

ABI.	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AKN	AKN Eisenbahn AG
Amtsbl.	Amtsblatt für Schleswig-Holstein
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa (lateinisch: ungefähr)
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft
EU-VO	Verordnung (EG) 1370/2007
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
evtl.	eventuell
Ew	Einwohner
etc.	et cetera (lateinisch: und so weiter)
Fa.	Firma
FAG	Finanzausgleichsgesetz Schleswig-Holstein
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
GVOBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein
ha	Hektar
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVV-Tarif	Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes
i. S.	im Sinne
i. V. m.	in Verbindung mit
km	Kilometer
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
lfd.	laufend
LRH	Landesrechnungshof
Mio. €	Millionen EURO
MIV	motorisierter Individualverkehr
MRW	mittlere Reiseweite
o. a.	oben angeführte
o. g.	oben genannte
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefAusglV	Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr
PBefKostVO	Kostensatzverordnung Personenbeförderung

Pkm	Personenkilometer
RegG	Regionalisierungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
s.	siehe
SchulG	Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH
SGB IX	Neuntes Buch des Sozialgesetzbuches
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SL	Stadtverkehr Lübeck GmbH
sog.	sogenannt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
T€	Tausend Euro
TGL	Tarifgemeinschaft Lübeck
Tz.	Textziffer
u. a.	unter anderem
U-Bahn	U-Bahn
vgl.	vergleiche
VGN	Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

I. Einleitung

Nach § 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge qualifiziert. Gemäß § 1 Abs. 2 ÖPNVG soll der ÖPNV der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Nach den Zuständigkeitsregelungen des § 2 ÖPNVG ist das Land Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (Abs. 1), während den Kreisen und kreisfreien Städten (bzw. etwaigen ausschließlich von diesen Kommunen gebildete Zweckverbänden) die Aufgabenträgerschaft für den sog. übrigen ÖPNV obliegt (Abs. 2).

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG obliegt die Finanzverantwortung für die Teilbereiche des ÖPNV dem jeweiligen Aufgabenträger. Zur Finanzierung einer ausreichenden Verkehrsbedienung stehen den Kommunen Bundesmittel (sog. Regionalisierungsmittel) sowie Landesmittel zur Verfügung. Einen Teil der entstehenden Kosten müssen sie jedoch selbst tragen.

Bei der Organisation und der Durchführung eines landesweit abgestimmten ÖPNV handelt es sich um eine sehr komplexe Aufgabe. Die Vielfalt der Aufgabenträger (Land, 4 kreisfreie Städte, 10 Kreise, ein kommunaler Zweckverband und einzelne Gemeinden) einerseits sowie auf kommunaler Ebene die unterschiedlichen Strukturen auf der Anbieterseite, das heißt bei den die Verkehrsleistungen erbringenden Unternehmen (öffentliche Nahverkehrsunternehmen, viele private Omnibusunternehmen, Verkehrsgemeinschaften etc.), ließen vermuten, dass die Effizienz und Effektivität der Aufgabenerfüllung von Kommune zu Kommune differiert.

II. Zusammengefasstes Prüfungsergebnis

Für das Funktionieren moderner Gesellschaften ist die Mobilität von Personen von großer Bedeutung. Denn bereits die häufig vorhandene räumliche Trennung von Wohnen einerseits und Arbeiten bzw. (Schul-)Ausbildung andererseits erfordert regelmäßig die Überwindung räumlicher Distanzen. Für die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung spielt neben dem vorrangig genutzten motorisierten Individualverkehr mit privaten Kraftfahrzeugen vor allem der sog. öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit allgemein zugänglichen kollektiven Verkehrsmitteln - vor allem Bussen und Bahnen - die entscheidende Rolle. So sehen sowohl der Bundes- als auch der Landesgesetzgeber die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge an. Fakt ist somit, dass ein moderner und leistungsfähiger ÖPNV aus dem Gesamtverkehrssystem nicht wegzudenken ist, wobei er nicht nur eine wichtige Rolle in verkehrlicher, sondern auch in sozialer und nicht zuletzt ökologischer Sicht spielt. Zu bedenken ist aber auch, dass sich der ÖPNV-Anteil an den Gesamtverkehrsleistungen bundesweit seit 1990 stabilisiert hat und der öffentliche Straßenpersonenverkehr lediglich 8 % ausmacht. Genauso muss gesehen werden, dass der ÖPNV erhebliche öffentliche Mittel beansprucht und angesichts knapper Kassen und des demografischen Wandels vor großen Herausforderungen steht.

Mit der vorliegenden Querschnittsprüfung „ÖPNV in kommunaler Trägerschaft“ hat sich der Landesrechnungshof (LRH) einem Teilbereich des ÖPNV gewidmet, nämlich dem kommunalverantworteten sog. übrigen, das heißt dem straßengebundenen ÖPNV. Denn die Aufgabenverantwortung für den schienengebundenen ÖPNV liegt gemäß § 2 Abs. 1 des schleswig-holsteinischen ÖPNV-Gesetzes beim Land. Für den straßengebundenen ÖPNV sind dagegen seit Inkrafttreten des ÖPNV-Gesetzes 1996 im Wesentlichen die Kreise und kreisfreien Städte zuständig. Für einzelne Gemeinden, die bereits vor dem Inkrafttreten des ÖPNV-Gesetzes freiwillig die Planung und die Organisation des örtlichen ÖPNV sowie die Finanzverantwortung hierfür wahrgenommen haben, galt die Aufgabe als übertragen. Nach Einschätzung des LRH sollte die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft in den Kreisen sinnvollerweise ausschließlich auf der Kreisebene angesiedelt sein.

Aufgrund historischer Entwicklungen stellen sich Organisation und Durchführung des übrigen ÖPNV im Lande sehr heterogen dar. So erfolgt die Erbringung von Verkehrsleistungen sowohl durch eigene Verkehrsgesellschaften - vor allem in den kreisfreien Städten - genauso wie durch den Einkauf von ausgeschriebenen Leistungen für zuvor definierte Gebietsnetze (in unterschiedlichen Tarifgebieten SH-Tarif und HVV-Tarif). Zum Teil handelt es sich bei angebotenen Verkehrsleistungen allerdings auch um ein überkommendes Leistungsangebot, welches im Wesentlichen auf fortentwickelten alten Schülerbeförderungsverträgen der Schulträger mit örtlichen

Verkehrsgesellschaften beruht. Hier wird zukünftig die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zunehmend Wirkung entfalten. Diese verpflichtet die Aufgabenträger im Grundsatz dazu, die von ihnen für notwendig erachteten Verkehrsleistungen entweder nach den allgemeinen Vergaberegeln im Rahmen einer Ausschreibung auf dem Markt einzukaufen oder aber im Zuge eines transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der o. g. Verordnung abzuschließen. Ausnahmsweise ist auch eine Direktvergabe an ein eigenes Verkehrsunternehmen des Aufgabenträgers möglich, wobei das Überkompensationsverbot zu beachten und konkurrenzfähige Kosten des eigenen Unternehmens explizit nachzuweisen sind. Im Ergebnis werden einige kommunale Aufgabenträger sich ihrer Aufgabenstellung für den ÖPNV stärker bewusst werden müssen, während die Schulträgerkommunen bis auf wenige Ausnahmefälle aus ihrer Verantwortung für die Organisation der Schülerbeförderung zu entlassen sind (vgl. Tz. 1.10.2).

Eine nur schwer zu durchdringende Materie stellt die Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Mitteln dar, obwohl Bundes- und Landesmittel seit 2007 kommunalisiert sind. So werden die vom Land abschließend bereitgestellten Mittel auf Basis einer Finanzierungsverordnung nach einem festen Schlüssel an die Aufgabenträger verteilt. Daneben leistet das Land noch die Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach § 148 SGB IX¹. Hinzu treten die aus den kommunalen Haushalten stammenden Finanzierungsmittel, die je nach vorzufindender Organisationsform und dem Aufgabenverständnis vor Ort mitunter stark variieren. Zum einen handelt es sich hierbei um die Ausgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern - in Abhängigkeit von Klassenstufen und Entfernungen zum Schulort - gemäß § 114 Schulgesetz². Zum anderen um die Restfinanzierung, die den Verkehrsunternehmen je nach örtlicher Ausgestaltung des ÖPNV in sehr unterschiedlicher Art und Weise bereitgestellt wird (vgl. Tz. 1.6.2).

Im Ergebnis variierte der kommunale Mitteleinsatz für den ÖPNV im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2011 zwischen 16 €/Ew im Kreis Pinneberg und 78 €/Ew in der Hansestadt Lübeck und der gesamte Einsatz öffentlicher Finanzierungsmittel unter Einschluss der ÖPNV-Mittel des Landes zwischen 24 €/Ew in der Stadt Flensburg und 92 €/Ew in der Hansestadt Lübeck. Die beträchtlichen Unterschiede bei den Pro-Kopf-Werten der insgesamt für die Finanzierung des ÖPNV bereitgestellten öffentlichen Mittel dürften im Wesentlichen leistungsbedingt sein (z. B. Hansestadt Lübeck) oder auch struktur- bzw. flächenbedingt (z. B. Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg). So sind z. B. in der Hansestadt Lübeck auf Basis eines ent-

¹ Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen -, Art. 1 des Gesetzes vom 19.06.2001, BGBl. I S. 1046, zuletzt geändert durch Art. 1a des Gesetzes vom 07.01.2015, BGBl. II S. 15.

² Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz (Schulgesetz - SchulG) vom 24.01.2007, GVOBl. Schl.-H. S. 39, ber. S. 276, zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 11.12.2014, GVOBl. Schl.-H. S. 464.

sprechenden Gutachtens zwischenzeitlich Maßnahmen zur Reduzierung des Aufwands eingeleitet worden.

Nicht ganz erklärlich sind dagegen die ebenfalls starken Differenzen bei den kommunalisierten Landesmitteln, die - im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2011 - zwischen 4 €/Ew (Neumünster) und 32 €/Ew (Kreis Schleswig-Flensburg) variieren. Besonders deutlich fällt hierbei der Unterschied zwischen der Stadt Neumünster (4 €/Ew) und der Stadt Flensburg (24 €/Ew) aus. Grundlage dieser Differenz ist offenbar der seinerzeit bei der „Kommunalisierung“ der Landes-ÖPNV-Mittel zugrunde gelegte Bemessungsfaktor, der eine Besonderheit in der Stadt Flensburg hat deutlich zum Tragen kommen lassen (vgl. Tz. 1.6.4.). Trotz entsprechender Anläufe konnte eine mit der Finanzierungsverordnung 2007 vorgesehene Umstellung des Verteilungsschlüssels in den Folgejahren nicht einvernehmlich zustande gebracht werden.

Angesichts der erheblichen Unterschiede bei den genannten Pro-Kopf-Werten regt der LRH gleichwohl an, einen erneuten Versuch zu unternehmen, die ÖPNV-Mittel des Landes zukünftig nach neuen transparenten und sachgerechten Kriterien zu verteilen. Auch sollten mit Blick auf den demografischen Wandel und die unausweichliche Kostensteigerung (auch) im übrigen ÖPNV die 2009 eingeführte Deckelung der ÖPNV-Mittel des Landes aufgehoben und eine angemessene Dynamisierung eingeführt werden.

Im Übrigen bestehen in manchen Kommunen noch Unsicherheiten darüber, wie sie ihr bisheriges, auf hergebrachtem Bundesrecht beruhendes Verhalten den - mit Übergangsfristen ausgestalteten - europarechtlichen Vorgaben anpassen sollen. Aufgabenträger ohne eigene Verkehrsgesellschaften haben Linienbündel bzw. Teilnetze zu definieren und diese nach Festlegung konkreter Leistungsvorgaben in den Wettbewerb zu stellen - als Netto- oder vorzugsweise als Brutto-Verträge.

In diesem Zusammenhang wird im Prüfungsbericht auch deutlich gemacht, dass es eine Schülerbeförderung im überkommenen Sinne mit einer Aufgabenträgerschaft bei den Schulträgern - bis auf ganz wenige Ausnahmen - seit dem Inkrafttreten des ÖPNV-Gesetzes 1996 nicht mehr gibt. Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern hat vorrangig im Rahmen des ÖPNV stattzufinden und die Aufgabenträgerschaft hierfür liegt im ländlichen Raum im Regelfall bei den Kreisen.

Hiermit verbunden ist auch die Feststellung, dass es keinen Rechtsanspruch für Schülerinnen und Schüler auf Beförderung gibt. Der jeweilige Aufgabenträger sollte bei der Festlegung seines Leistungskatalogs für Verkehrsleistungen generell abwägen, ob die Bedienung bestimmter Orte unter finanziellen Gesichtspunkten als noch verhältnismäßig angesehen werden kann oder ggf. nicht mehr.

Aufgrund der fachlichen Komplexität bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft (z. B. Verkehrsplanung, spezielles Vergaberecht, Vertragsmanagement und Abrechnung der Verkehrsverträge) sieht der LRH weitere Optimierungsmöglichkeiten. Ein probates Hilfsmittel stellt die interkommunale Kooperation dar, die weiter ausgebaut werden sollte. Dieses ist nicht zu verwechseln mit dem Auftrag der NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (ehemals Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH - LVS), die u. a. den übrigen ÖPNV landesweit und über die Landesgrenzen hinaus koordinieren soll.

III. Prüfungsfeststellungen

1. ÖPNV in kommunaler Trägerschaft

1.1 Was ist öffentlicher Personennahverkehr?

Für den landläufig genutzten Begriff des Öffentlichen Personennahverkehrs - im Folgenden als ÖPNV bezeichnet - gibt es unterschiedliche rechtliche Definitionen.

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gilt als öffentlicher Personennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen³, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 8 Abs. 1 PBefG).

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) setzt auf den Begriff des Linienverkehrs⁴ auf und ergänzt diesen um den Schienenpersonennahverkehr⁵. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) entspricht dieser Definition.

Während der Bundesgesetzgeber im RegG die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge erachtet, sieht die Zielbestimmung des Landesgesetzgebers im ÖPNVG die ausreichende Bedienung explizit **in allen Teilen des Landes** vor (§ 1 Abs. 1).

Der ÖPNV soll hiernach

- der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie
- der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit.

dienen.

Bei der Planung und Gestaltung 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 Behinderung und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 4 ÖPNVG). Des Weiteren ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im ÖPNV, der besonderen Verkehrsnachfrage des Tourismus

³ Vgl. Definition in § 4 Abs. 1 und 2 PBefG.

⁴ Vgl. Legaldefinition in § 42 PBefG.

⁵ Vgl. § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. - (AEG) vom 27.12.1993, BGBl. I 1994 S. 2378, zuletzt geändert durch Art. 4 Abs. 120 des Gesetzes am 07.08.2013, BGBl. I S. 3154.

sowie dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung Rechnung zu tragen (§ 1 Abs. 5 und 6 ÖPNVG).

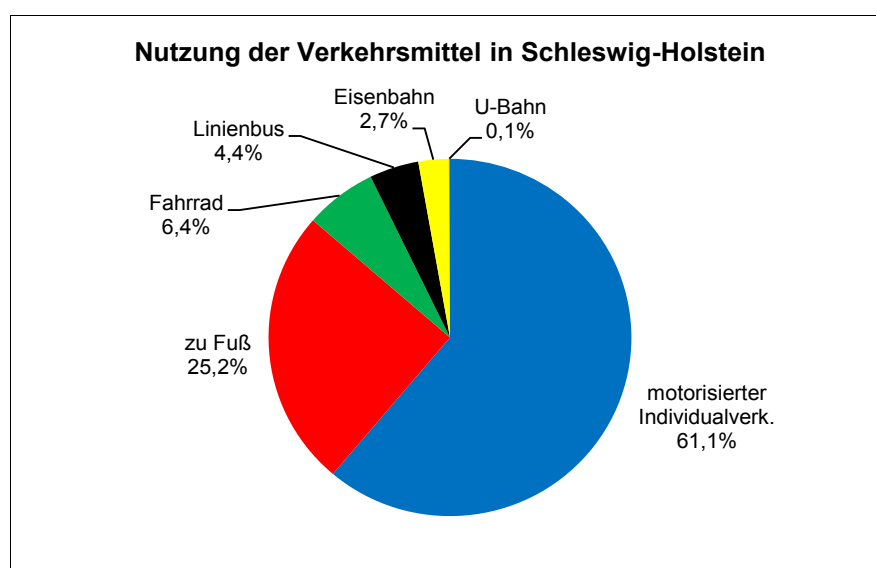
Nach der Zielsetzung des Landesgesetzgebers soll die Attraktivität des ÖPNV den motorisierten Individualverkehr insbesondere in den Verdichtungsräumen möglichst reduzieren, zumindest aber nicht weiter ansteigen lassen (§ 1 Abs. 2 ÖPNVG).

1.2 Gibt es einen Bedarf?

Die Mobilität von Personen ist für das Funktionieren moderner Gesellschaften von großer Bedeutung. Insbesondere die räumliche Differenzierung von Wohnen und Arbeiten bzw. (Schul-)Ausbildung sowie die zunehmende Zentralisierung von öffentlichen und privaten (Dienst-)Leistungen erfordern regelmäßig die Überwindung räumlicher Distanzen. Gleiches gilt für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben durch Wahrnehmung überörtlicher Kontakte oder aber Entfaltung von Freizeitaktivitäten. Dabei bestehen die Mobilitätsbedürfnisse überwiegend im Nahbereich um den Lebensmittelpunkt/Wohnort herum (Nahverkehr).

Um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ausreichend zu befriedigen, bedarf es eines entwickelten Verkehrswesens. Neben den - nicht zu unterschätzenden - Möglichkeiten, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzubewegen, spielen vor allem der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit privaten Kraftfahrzeugen aber auch die öffentlich zugängliche Beförderung mit kollektiven Verkehrsmitteln die entscheidende Rolle.

Die Nutzung der einzelnen Fortbewegungsmittel (einschließlich der eigenen Beine) an einem durchschnittlichen Tag in 2011 in Schleswig-Holstein verteilte sich beispielsweise wie folgt⁶:



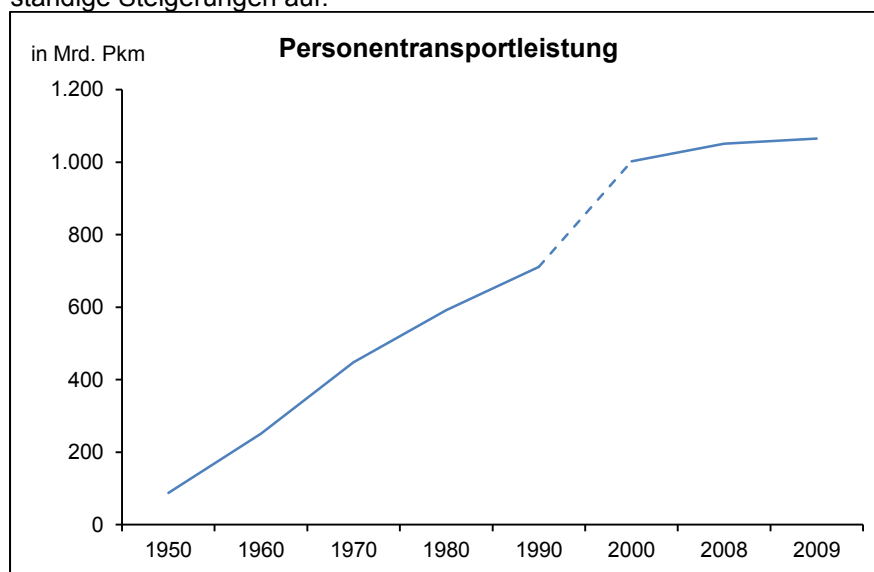
Die Prozentzahlen sind gerundet.

⁶ Vgl. www.nah.sh/lvs/die-lvs/daten-s-h/

Es zeigt sich, dass mit über 60 % der weitaus größte Anteil der Personen mit Mobilitätsbedürfnissen den MIV nutzte, gefolgt von der Nutzung der eigenen Beine mit 25 %. Die öffentlichen Verkehrsmittel (Linienbus, Eisenbahn, U-Bahn) lagen anteilmäßig dagegen zusammen nur leicht über dem Niveau der Fahrradnutzung. Die Anzahl der Personen in Schleswig-Holstein, die den ÖPNV für ihre Mobilitätsbedürfnisse nutzen (müssen), lag auch nach neueren Zahlen aus 2013 weiter deutlich unter 10 %.

Bei dieser ersten Betrachtung soll allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass die Fortbewegung zu Fuß und z. T. auch mit dem Fahrrad an Grenzen stößt, sobald längere Strecken in akzeptabler Zeit zurückgelegt werden sollen bzw. müssen oder wenn andere, z. B. gesundheitliche Gründe diese Art der Fortbewegung ausschließen. Insoweit stellen die o. g. Fortbewegungsmöglichkeiten keine vollständig vergleichbaren Handlungsalternativen dar. Vor diesem Hintergrund werden Betrachtungen zum ÖPNV häufig ausschließlich im Vergleich mit dem MIV vorgenommen, da beide Beförderungsarten im Nahverkehr - unabhängig von Zeit-, Kosten- und Bequemlichkeitsfragen - als grundsätzlich gegeneinander substituierbar gelten können.

Die motorisierte Gesamt-Personentransportleistung (motorisierter Individual-, öffentlicher Straßenpersonen- und Eisenbahnverkehr) weist - bundesweit - ständige Steigerungen auf:



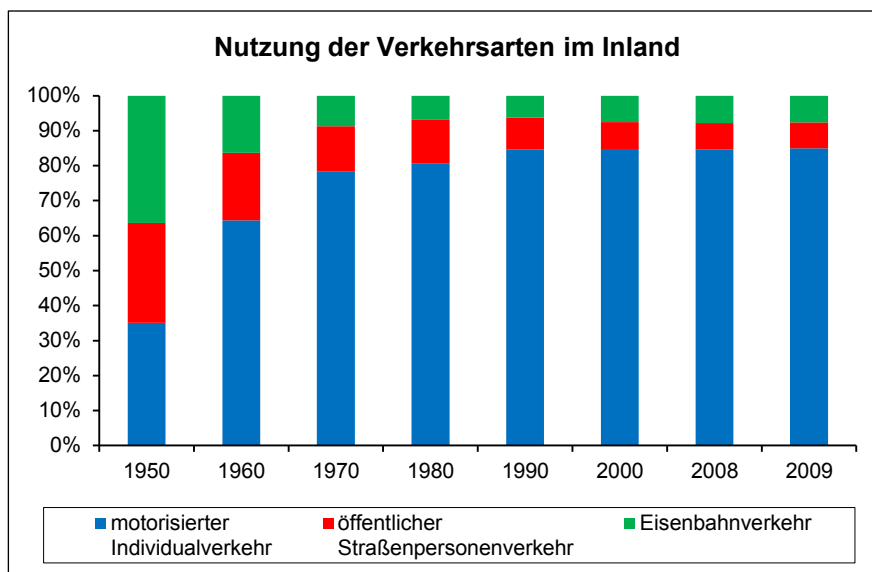
Das Diagramm wurde aus den Werten des Statistischen Bundesamtes - Datenreport 2011, S. 308 - entwickelt. Bis einschließlich 1990 früheres Bundesgebiet, ab 2000 Deutschland

„Die Beförderungsleistung im Personenverkehr wird in der Maßeinheit Personenkilometer (Pkm) gemessen und durch Multiplikation der Zahl der beförderten Personen mit den von ihnen zurückgelegten Kilometern (Fahrt- bzw. Reiseweiten) errechnet. Fahren z. B. in einem Bus 30 Personen über

eine Entfernung von 20 km zwischen den Orten A und B, so wird eine Beförderungsleistung von 600 Pkm nachgewiesen.“⁷

Der Sprung von 1990 nach 2000 beruht auf der Einbeziehung der neuen Bundesländer. Seit 2000 folgt der jährliche Anstieg der Personentransportleistung einem flacheren Wachstumspfad.

Betrachtet man nun das Verhältnis der motorisierten Verkehrsarten zueinander, den sog. modal split, so zeigen sich folgende Relationen:

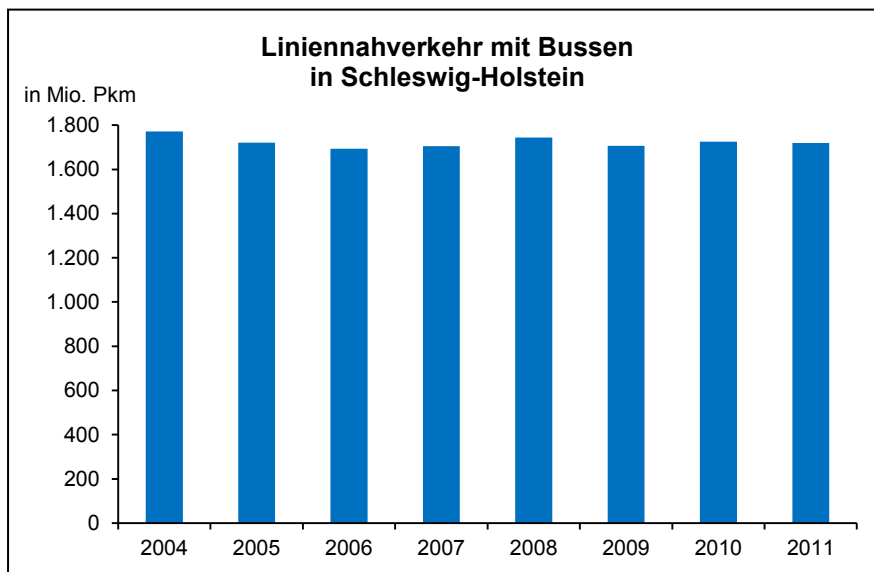


Das Diagramm wurde aus den Werten des Statistischen Bundesamtes - Datenreport 2011, S. 308 - entwickelt. Bis einschließlich 1990 früheres Bundesgebiet. Vernachlässigt wurde der Luftverkehr, da dieser lediglich knapp über 0 % liegt.

Infolge der Massenmotorisierung büßte der ÖPNV in seiner Gesamtheit bis etwa 1990 erhebliche Anteile an der Gesamtverkehrsentwicklung ein. Trotz der Anstrengungen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV einerseits sowie gestiegener Kraftstoffpreise und finanzwirtschaftlicher Auswirkungen von Konjunkturschwankungen auf das verfügbare Einkommen der Bürgerinnen und Bürger andererseits ist es dem ÖPNV in den vergangenen Jahren nicht gelungen, Marktanteile zurückzugewinnen. Anders herum kann aber auch festgestellt werden, dass sich offenbar ein gewisses Aufteilungsverhältnis zwischen dem MIV und dem ÖPNV stabilisiert hat. Seit 1990 sind die Anteile der Verkehrsarten fast unverändert. Der Individualverkehr (insbesondere mit Pkw) prägt den Personenverkehr in Deutschland mit 85 %. Auch die Anteile der Verkehrsleistungen von Bus und Bahn mit jeweils etwa 8 % haben sich auf feste Größen eingependelt. Selbst verhaltene Konjunkturerwicklungen und gestiegene Kraftstoffpreise haben an den Anteilsverhältnissen zueinander nichts verändert.

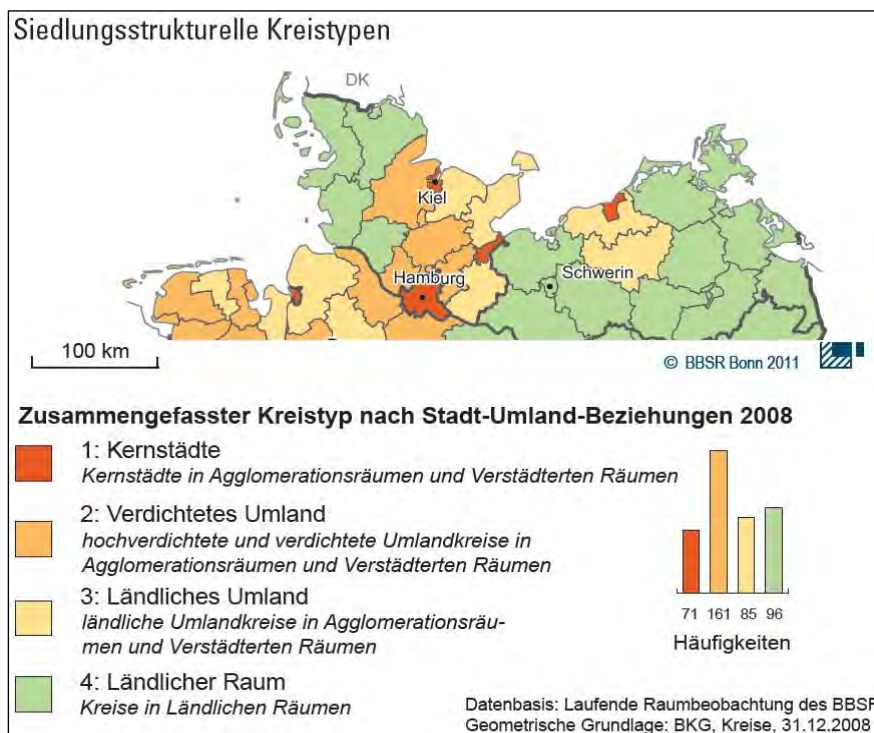
⁷ Statistisches Bundesamt, Auszug aus dem Datenreport 2011 - Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede S. 309.

Auch die Zahlen für Schleswig-Holstein bestätigen eine in etwa konstante Verkehrsleistung mit Bussen im Liniennahverkehr:



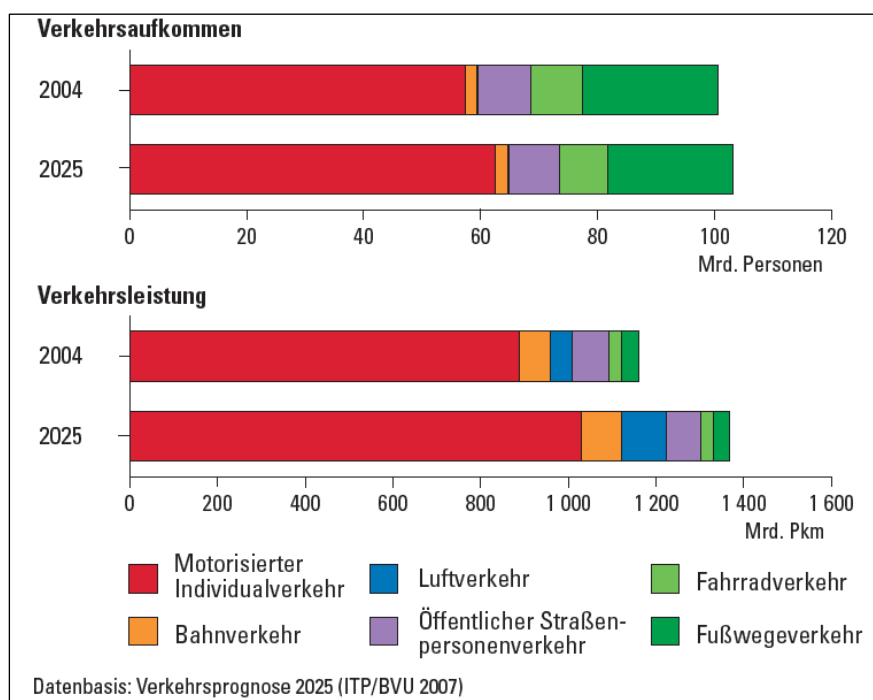
Werte wurden der Statistik „Verkehr aktuell“ der Fachserie 8 Reihe 1.1, 01/2013, des Statistischen Bundesamtes entnommen.

Während in den Verdichtungsräumen (Kiel, Lübeck, Hamburger Randbereiche) auch eine spürbare Nutzung durch Berufspendler zu verzeichnen ist, beschränkt sich der ÖPNV im ländlichen Raum im Grunde weitgehend auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern (nach verwaltungsseitiger Auskunft der Aufgabenträger bis zu 90 %). Dies entspricht der Siedlungsstruktur (Raumordnungsbericht 2011 des BBSR - Auszug aus Karte 1).



An dieser Stelle soll nun nicht näher der Frage nachgegangen werden, aus welchen Gründen sich die Personen mit Mobilitätsbedürfnissen für die eine oder die andere Alternative zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse entschieden haben bzw. entscheiden mussten. Fakt ist, dass ein moderner und leistungsfähiger ÖPNV Nachfrage auf sich zieht und nicht aus dem Gesamtverkehrssystem wegzudenken ist. Sei es, um die Mobilitätsbedürfnisse in Ballungsgebieten ohne Verkehrsinfarkt zu befriedigen, sei es, um im ländlichen Raum die Beförderung von Schülerinnen und Schülern sicherzustellen sowie im Rahmen der Daseinsfürsorge ein zur Befriedigung der Grundbedürfnisse des täglichen Lebens ausreichendes Maß an Beförderungsleistungen in der Fläche bereitzustellen. Der ÖPNV spielt insoweit ohne Zweifel eine wichtige gesellschaftliche Rolle in verkehrlicher, sozialer und nicht zuletzt auch ökologischer Sicht. Gleichwohl darf nicht verkannt werden, dass der weitgehend öffentlich finanzierte ÖPNV nur eine von vielen öffentlichen Aufgaben darstellt und angesichts endlicher finanzieller Ressourcen der Aufgabenträger insoweit in Konkurrenz zu vielen anderen sozial- und gesellschaftspolitisch unabweisbaren bzw. wünschenswerten Aufgaben steht. Insoweit sind auch Entscheidungen zum ÖPNV unter Beachtung der Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu treffen. Dies gilt vor allem dann, wenn sich maßgebliche Rahmenbedingungen ändern, wie dies aufgrund des demografischen Wandels und seiner Auswirkungen auf die Anzahl der potenziellen Nachfrager von ÖPNV-Leistungen der Fall ist.

So gehen Verkehrsprognosen zwar von einem Gesamtanstieg der Verkehrsleistung bis 2025 aus. Im Gegensatz zum Bahnverkehr soll sich dieser Anstieg aber nicht auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr auswirken. Hier wird eine rückläufige Verkehrsleistung prognostiziert.



Quelle: Raumordnungsbericht 2011 des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung - Abbildung 10.

1.3 Wofür sind die Kommunen zuständig?

Das Land ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Schienenpersonennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG). Hierzu zählen jedoch nicht Untergrundbahnen (U-Bahnen). Diese fallen nicht in den Anwendungsbereich des Eisenbahngesetzes (§ 1 Abs. 2 Satz 2 AEG), sondern sind den Straßenbahnen zuzuordnen (§ 4 Abs. 2 PBefG).

Im **übrigen ÖPNV** (inklusive U-Bahnen) sind die Kreise, kreisfreien Städte oder ihre jeweiligen Zweckverbände, die ausschließlich aus kommunalen Körperschaften bestehen, Träger dieser Selbstverwaltungsaufgabe. Soweit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNVG (01.01.1996) kreisangehörige Gemeinden bereits freiwillig die Planung und die Organisation des örtlichen ÖPNV sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV wahrgenommen haben, gelten diese Aufgaben als übertragen auf die gemeindliche Ebene. Diese Fallgestaltungen sind bei den etablierten Stadtverkehren zu beobachten.

Gemeindliche ÖPNV-Aufgabenträger

in den Kreisen	Gemeinde/Stadt
Dithmarschen	Heide
Herzogtum Lauenburg	Mölln, Ratzeburg
Nordfriesland	Husum, St. Peter-Ording, Sylt
Ostholstein	Heiligenhafen, Eutin
Pinneberg	Elmshorn, Quickborn, Uetersen*
Segeberg	Bad Bramstedt, Bad Segeberg, Kaltenkirchen, Norderstedt
Stormarn	Bad Oldesloe, Reinfeld

* Die Stadt Uetersen hat 2008 auf eigenen Wunsch die örtliche Aufgabenträgerschaft niedergelegt (vgl. 3. RNVP des Kreises Pinneberg), beteiligt sich aber an den Kosten des Kreises.

Zwar spricht das ÖPNV-Gesetz in § 2 Abs. 2 davon, dass es sich bei der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe handele, diese rechtliche Einordnung erscheint jedoch fragwürdig. Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe entscheiden die Kommunen selbst, **ob** und **wie** sie die Aufgabe umsetzen und damit das ÖPNV-Angebot gestalten. Die Finanzverantwortung obliegt den jeweiligen Aufgabenträgern. Der Gesamtzusammenhang sowie die vom

Landesgesetzgeber im Gesetz formulierten Zielbestimmungen (Sinn und Zweck des Gesetzes) deuten hier aber faktisch auf eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe hin. Wie bei anderen pflichtigen Aufgaben auch, steht den Aufgabenträgern bei der Ausgestaltung des ÖPNV damit ein Ermessensspielraum zur Verfügung, sofern dem Gesetz nicht ausdrückliche Vorgaben zu entnehmen sind. Im Ergebnis sind weder eine vom Land durchsetzbare konkrete Verpflichtung noch ein Anspruch eines (potenziellen) Fahrgastes gegenüber dem Aufgabenträger auf eine bestimmte Verkehrsleistung ableitbar.

1.4 **Organisation des übrigen ÖPNV (kommunale Aufgabe)**

Nach dem ÖPNV-Gesetz sind die Kommunen in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger zuständig für die ÖPNV-Planung und Koordinierung (Streckenführung und Taktung von Linien, Tarifgestaltung). Hierbei sind u. a. insbesondere die Belange der Schülerinnen und Schüler (Sicherstellung der Verkehrsleistung für die Schülerbeförderung) zu berücksichtigen. Sie sind auch zuständig für die Abwicklung der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (§ 2 Abs. 2 Satz 2 ÖPNV-Gesetz).

Nach § 2 Abs. 4 ÖPNV-Gesetz sind sie als Aufgabenträger auch Besteller der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und tragen die damit verbundene Finanzverantwortung.

Exkurs - gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen:

Nach den Bestimmungen des PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen. *„Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) [z. B. Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr oder für Höchsttarife in Verkehrsverbänden] und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden“* (§ 8 Abs. 4 Satz 1 und 2 PBefG - Stand 01.01.2013).

Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nach Vorgabe des Aufgabenträgers (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie) nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, sind die Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden EU-VO) auszugestalten (vgl. § 8a Abs. 1 PBefG). Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

ist somit überall dort gegeben, wo ein Betreiber die öffentlichen Verkehrsleistungen unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte.

Diese EU-VO aus dem Jahre 2007 ist in ihren wesentlichen Teilen seit 03.12.2009 in Kraft, sie ist verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat (zeitgleich wurde die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben). Die neue EU-VO lässt jetzt keine Ausnahmen von der Anwendung im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr (= ÖPNV i. S. des PBefG) über die Eigenwirtschaftlichkeit mehr zu. Auch das Genehmigungskriterium der „geringsten Kosten für die Allgemeinheit“ (vgl. § 13 a PBefG-alt) bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren ist entfallen. Das EU-Recht verlangt in Bezug auf die öffentlichen Zuschüsse die Einhaltung von Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung (bei Direktvergaben gemäß Anhang der Verordnung). Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Parameter zur Bemessung der Ausgleichsleistung sind klar zu definieren. Eine übermäßige Ausgleichsleistung ist zu vermeiden (Verbot der Überkompensation).

Zum Teil bedienen sich die Aufgabenträger bei entscheidungsvorbereitenden Arbeiten sowie für die operative Durchführung ihrer Aufgabenträgerschaft einer Verkehrsservicegesellschaft (Kreise Pinneberg und Segeberg). In der Landeshauptstadt Kiel ist der Eigenbetrieb Beteiligungen mit diesen Angelegenheiten beauftragt.

In Neumünster wurde die SWN Beteiligungen GmbH mit der ÖPNV-Durchführung betraut. Für die Erbringung der Verkehrsleistungen ist jedoch ein Verkehrsunternehmen auf der Grundlage eines Verkehrsvertrages eingesetzt. In der Praxis zeigt sich, dass die SWN Beteiligungen GmbH im Grunde die operativen Aufgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers wahrnimmt.

Die Kommunen sind teilweise aber auch zugleich Erbringer von Verkehrsleistungen durch ihre eigenen kommunalen Verkehrsunternehmen (Städte Flensburg, Kiel und Lübeck sowie Kreise Pinneberg, Plön und Segeberg). Diese Direktvergaben sind als sog. Inhouse-Vergaben nach EU-Recht zulässig, wenn der Aufgabenträger einen beherrschenden Einfluss und eine entsprechende Kontrolle ausübt.

Problematisch können Mischkonstellationen (Hansestadt Lübeck und Plön) ausfallen, bei denen eine faktische Vermengung von Aufgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers mit den Interessen der Betreiber von Verkehrsleistungen stattfindet. In erster Linie sind die Verkehrsunternehmen an der Realisierung ihrer eigenen wirtschaftlichen Ziele interessiert. Sie verfügen auch über einen Informationsvorsprung gegenüber dem Aufgabenträger. Die Delegation von entscheidungsvorbereitenden Arbeiten wie beispielsweise die Planung des ÖPNV-Angebots mit der Linienführung und den Fahrplänen ist daher stets vor diesem Hintergrund zu bewerten. Der Kreis Plön nimmt neben seiner

traditionellen Funktion als Gesellschafter erst in den letzten Jahren aktiver auch seine Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger wahr.

Im Ergebnis besteht eine sehr heterogene Struktur des kommunalen ÖPNV.

Neben der Besteller-Funktion der Aufgabenträger nach dem ÖPNV-Gesetz stehen die ordnungsrechtlichen Genehmigungs-Zuständigkeiten nach dem PBefG. Diese wurden früher für die den übrigen ÖPNV betreffenden Bereiche vom Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr wahrgenommen. Zum 01.01.2013 ist eine Verlagerung der Genehmigungszuständigkeit für die Busverkehre auf die Kreise und kreisfreien Städte erfolgt.⁸ Damit besteht dort nun eine Bündelung der Zuständigkeiten sowohl als ÖPNV-Aufgabenträger und als Genehmigungsbehörde. Ob dies auch sinnvoll im Hinblick auf Verwaltungseffizienz ist, bleibt zu hinterfragen. Der übertragene Aufgabenumfang nach PBefG auf die Kreise und kreisfreien Städte nimmt lediglich kleinere Stellenanteile ein. Für nicht laufend anfallende Spezialaufgaben stellt die Bündelung von Know-how an zentraler Stelle grundsätzlich eine sinnvollere Organisationsform dar. Die Hilfskonstruktion über vereinzelte interkommunale Kooperationen dient der Optimierung, erreicht aber nicht den früheren Zentralisierungszustand (= gebündelte Zuständigkeit für das ganze Land).

1.5 **Auch Kommunen betreiben Schienenpersonennahverkehr**

Nach dem ÖPNVG ist das Land zuständig für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (§ 2 Abs. 1 ÖPNVG). Es bestellt die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und trägt die Finanzverantwortung für den SPNV (§ 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG).

Eine besondere Ausnahme stellt somit die Eisenbahnstrecke zwischen Norderstedt-Mitte und Ulzburg-Süd (A2) mit 7,6 km dar. Diese Strecke gehört der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH (VGN), zu deren Aufgabenbereich auch der U-Bahn-Abschnitt zwischen Norderstedt-Mitte und Norderstedt-Garstedt gehört. Die Betriebsführung für die Eisenbahnlinie (A2) wurde der AKN Eisenbahn AG (AKN) übertragen. Die von der VGN beschafften Triebwagen sind in den Fuhrpark der AKN integriert. Gesellschafter der VGN sind die Stadtwerke Norderstedt (75 %) und der Kreis Segeberg (25 %). Auf Basis einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung von 1987 beteiligt sich auch das Land Schleswig-Holstein an den Investitionen dieses Schienenpersonenverkehrs (A2).

Im Ergebnis betreiben auch Kommunen einen SPNV, obwohl nach dem ÖPNVG diese Aufgabe und Finanzverantwortung explizit dem Land zugeordnet wurde. Vor diesem Hintergrund beteiligt sich - neben dem Kreis

⁸ Vgl. § 3 Nr. 1 in Art. 1 der Landesverordnung über die Änderung von Zuständigkeitsverordnungen im Bereich des Personenbeförderungsrechts vom 11.01.2012, GVObI. Schl.-H. S.270.

Segeberg - das Land laufend zu jeweils 1/3 an den Verlusten der VGN für die Eisenbahnstrecke von Norderstedt-Mitte bis Ulzburg-Süd.⁹

Die verbleibenden Verluste der VGN (auch bezogen auf die Eisenbahnlinie) werden von den Stadtwerken Norderstedt ausgeglichen.

Eine Aufgabenübertragung auf die gemeindliche Ebene lässt sich nicht über § 2 Abs. 3 ÖPNVG ableiten, da es sich in dieser Bestimmung um Aufgaben handelt, die der Kreisebene zugewiesen worden sind (= übriger ÖPNV, außerhalb von SPNV). Im Ergebnis müsste daher das Land die Verluste dieser Eisenbahnstrecke zu 100 % tragen.

1.6 Finanzierung des kommunalen ÖPNV

Die Finanzierung des laufenden ÖPNV-Betriebes setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen:

- Fahrgeldeinnahmen,
- Landeszuwendungen,
 - Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehr,
 - zusätzliche Leistungen,
 - Ausgleichsleistungen für die Beförderung schwerbehinderter Menschen,
- Kommunale Zuwendungen.

Aus Sicht der Finanzkontrolle ist von besonderem Interesse, in welcher Größenordnung Steuermittel in die Aufgabenwahrnehmung fließen. Dabei gestaltet sich die Informationsgewinnung bei den (privaten) Verkehrsunternehmen wegen des Einwands bestehender Geschäftsgeheimnisse schwierig und folglich nicht umfassend. Die finanzielle Dimension erschließt sich somit im Rahmen dieser Prüfung vielmehr auf Basis einer Netto-Betrachtung, also wieviel Mittel aus öffentlichen Quellen aufgebracht werden.

1.6.1 Aus dem Landeshaushalt aufgebrachte Mittel

Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um

- ÖPNV-Mittel (Regionalisierungs- und Landesmittel) und
- Fahrgelderstattungen für die Schwerbehindertenbeförderung.

Von dem aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes (Basis 2008 = 6.675 Mio. € und einer jährlichen Steigerung um 1,5 %) zur Verfügung gestellten Betrag fließen über das RegG 3,11 % dem Land Schleswig-Holstein zu. Diese Mittel dienen insbesondere der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs. Die Regionalisierungsmittel gewährt der Bund den Ländern seit der Eisenbahnstrukturreform in den 90er-Jahren zum Ausgleich für die Übernahme der Aufgaben- und Finanzverantwortung des Schienenpersonennahverkehrs.

⁹ Vgl. Haushaltsansatz 2013 bei Tit. 06 14 - 693 02 = 385 T€/Jahr.

Aus den verbleibenden Mitteln des RegG und aus ergänzenden Landesmitteln erhalten die kommunalen Aufgabenträger seit 2007 jährlich Pauschalen

- zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV,
- zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwands, für die länderverbindenden Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund, für Investitionen in Haltestellen und
- zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (vgl. § 45a PBefG).

Das Land hat zum 01.01.2007 durch entsprechende Änderung des ÖPNVG von der Öffnungsklausel des § 64a PBefG Gebrauch gemacht und den Aufgabenträgern die Haushaltsmittel zur pauschalen Abgeltung der Ansprüche übertragen (kommunalisiert). Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr wurden zuvor direkt an die Verkehrsunternehmen gezahlt. Die Mittel gehen jetzt an die Kreise und kreisfreien Städte, die entsprechende Finanzierungsvereinbarungen mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen abschließen oder diese in Verkehrsverträge integrieren und über einen entsprechend erhöhten Finanzierungsbeitrag abwickeln.

Die Verteilung dieser seit 2009 auf 57,26 Mio. € eingefrorenen Mittel auf die kommunalen Aufgabenträger erfolgt nach festen Prozentsätzen. Die Regelung in der seinerzeitigen Finanzierungsverordnung¹⁰, nach der in den Jahren 2009 bis 2012 ein noch festzulegender Anteil der ÖPNV-Mittel nach Anreizkomponenten verteilt werden sollte, wurde nicht umgesetzt, da keine Einigung über die zugrunde zu legende Methodik erzielt werden konnte. Die kommunalen Aufgabenträger waren bis einschließlich 2012 gehalten, 90 % der empfangenen Mittel zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung (Bus) einzusetzen. Diese Mittel beinhalteten auch die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr. Die verbleibenden 10 % dienten der Finanzierung von

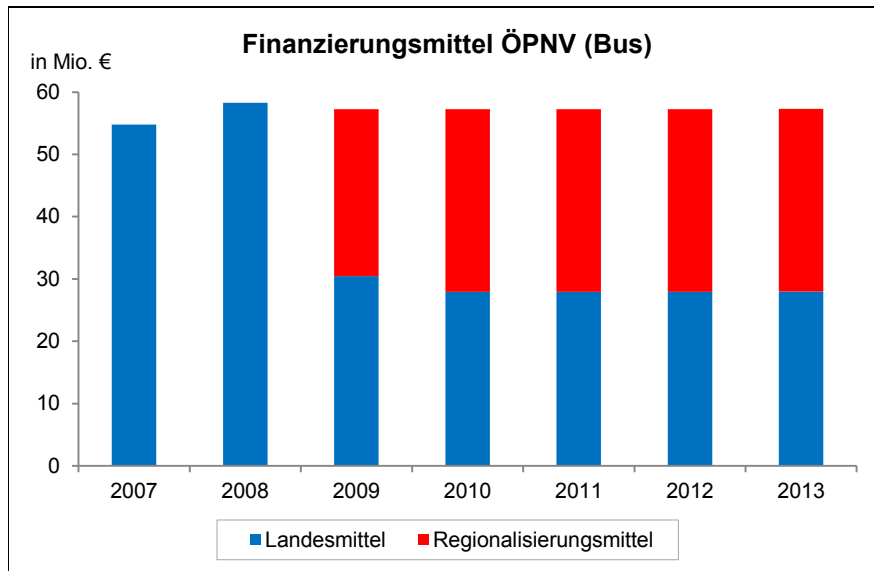
- Investitionen insbesondere in Haltestellen,
- Marketingmaßnahmen für den ÖPNV,
- Untersuchungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes,
- Aufwendungen, die mit der Regionalisierung verbunden sind.

Seit 2013 werden nach einer neuen Finanzierungsverordnung¹¹ jährlich 57,313 Mio. € (davon 29,307 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln und 28,006 Mio. € aus Landesmitteln) nach einem festen Schlüssel verteilt. An der ursprünglichen prozentualen Aufteilung von 2007 hat sich nur marginal etwas verändert (Veränderungen in Prozentpunkten: Neumünster -0,01, Pinneberg -0,01, Segeberg +0,34 und Stormarn -0,32). Die Regelung zu

¹⁰ Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein vom 31.05.2007, GVOBl. Schl.-H. S. 301.

¹¹ Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012, GVOBl. Schl.-H. S. 471.

einer möglichen Mittelverteilung nach Anreizkomponenten sowie die Quotierung 90 % (Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung) zu 10 % (übrige Verwendungszwecke) sind entfallen. Die neue „Förderung des Gesamtsystems Bus und Bahn“ ersetzt die Förderung der „Aufwendungen, die mit der Regionalisierung verbunden sind“.



Gemäß der haushaltsmäßigen Abbildung im Landeshaushalt; getrennte Darstellung erst ab 2009.

Für U-Bahn-Strecken in den Kreisen Segeberg und Stormarn, die ebenfalls zum übrigen ÖPNV zählen, fließen zusätzlich anteilig Regionalisierungsmittel gemäß § 8 der neuen Finanzierungsverordnung von 2.145,4 T€/Jahr im Jahr 2013. Diese Zuweisungen sind bis 2017 mit einem jährlichen Prozentsatz von 1,5 % dynamisiert.

Daneben werden die durch die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen entstehenden Fahrgeldausfälle gemäß § 148 des Neunten Buchs des Sozialgesetzbuches (SGB IX) erstattet.¹² Die Aufwendungen tragen in dem in § 151 SGB IX bestimmten Umfang der Bund und das Land, in dem der Verkehr stattfindet. Für Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, trägt der Bund die Kosten. Alle anderen Verkehrsunternehmen rechnen diese Erstattungsbeträge direkt mit dem Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr ab; bis Ende 2012 war der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein sog. Erstattungsbehörde.

Für den ÖPNV in kommunaler Trägerschaft ergaben sich in den Jahren 2007 bis 2011 Erstattungsleistungen des Landes mit deutlich steigender Tendenz.

¹² Grundsätze des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr nach § 148 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen -, Amtsbl. Schl.-H. 2011, S. 650.

**Fahrgelderstattungen
für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter in Mio. €**

2007	2008	2009	2010	2011
8,3	9,2	9,3	11,5	12,1
	+ 11 %	+ 1 %	+ 24 %	+ 5 %

Titel des Landeshaushalts 682 04 (bis 2008), 682 73 und 683 73 jeweils nach Abzug der Erstattungsleistungen an die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Diese Beträge beinhalten nicht die Fahrgelderstattungen an die Fa. Auto-kraft, da diese aufgrund der zuvor beschriebenen Zuständigkeit vom Bund getragen werden.

Zwischen 2007 und 2011 zeigte sich eine Steigerung um 46 %. Die Steigerungen bei den Preisen für Dieselmotorkraftstoffe sowie bei den Tarifverdiensten betragen im selben Zeitraum 20,4 % und 10,4 %.¹³ Die Entwicklung bei den Erstattungsleistungen lässt sich daher nur z. T. mit allgemein gestiegenen Fahrpreisen erklären. Ursächlich war die Erhöhung des Abrechnungs-Prozentsatzes um 64 % (von 5,76 % auf 9,44 % der Fahrgeldeinnahmen) bei einer größeren Verkehrsgesellschaft, die sich seit 2010 in den Haushaltszahlen des Landes entsprechend signifikant bemerkbar macht.

Bis einschließlich 2008 wurde im Landeshaushalt die Schwerbehindertenbeförderung z. T. aus den vom Bund empfangenen Regionalisierungsmitteln geleistet (2008 = 5,1 Mio. €). Seit 2009 wird die Finanzierung der Schwerbehindertenbeförderung zutreffend vollständig aus Landesmitteln aufgebracht.

Außerdem werden seit 2007 diverse ÖPNV-Investitionsvorhaben auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes - Schleswig-Holstein (GVFG-SH)¹⁴ bezuschusst. Für den kommunalen ÖPNV-Bereich kommen insbesondere folgende förderfähige Vorhaben in Betracht:

- besondere Fahrspuren für Omnibusse,
- Verkehrsleitsysteme sowie Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
- Verkehrswege für Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen,
- Zentrale Omnibusbahnhöfe und Haltestelleneinrichtungen,
- Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen.

¹³ Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise gewerblicher Produkte - Lange Reihen ab 1976 bis Dezember 2012, Preise für Dieselmotorkraftstoffe an Großverbraucher, Statistisches Bundesamt, Verdienste und Arbeitskosten - Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten, tarifliche Stundenverdienste im Landverkehr, Ausgabe: Oktober 2012.

¹⁴ Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Art. 143 c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein vom 15.12.2006, GVBl. Schl.-H., S. 358.

Soweit die Kommunen Maßnahmenträger sind (insbesondere die gemeindliche Ebene u. a. als Straßenbaulastträger), engagieren sich diese mit entsprechenden Eigenanteilen von mindestens 25 % an diesen Investitionen. Diese Investitionsauszahlungen waren jedoch nicht Gegenstand dieser Prüfung und hätten zudem weitreichende Erhebungen in allen Gemeinden erfordert. Aus prüfungsökonomischen Erwägungen wurden diese Investitionsmaßnahmen vernachlässigt.

1.6.2 **Einsatz von Mitteln aus den kommunalen Haushalten**

Um - neben der bereits dargelegten Finanzierung aus dem Landeshaushalt - auch die zusammengefassten Finanzierungsmittel der kommunalen Ebene für die Bereitstellung von ÖPNV-Verkehrsleistungen darstellen zu können, ist zu berücksichtigen, dass neben den ÖPNV-Aufgabenträgern auch andere Kommunen auf die eine oder andere Weise an der Finanzierung der Verkehrsleistungen beteiligt sind. Während die ÖPNV-Aufgabenträger quasi die Restfinanzierung übernehmen, sind die Kreise sowie auch andere Kommunen darüber hinaus aufgrund von Spezialvorschriften oder ggf. auch freiwillig involviert.

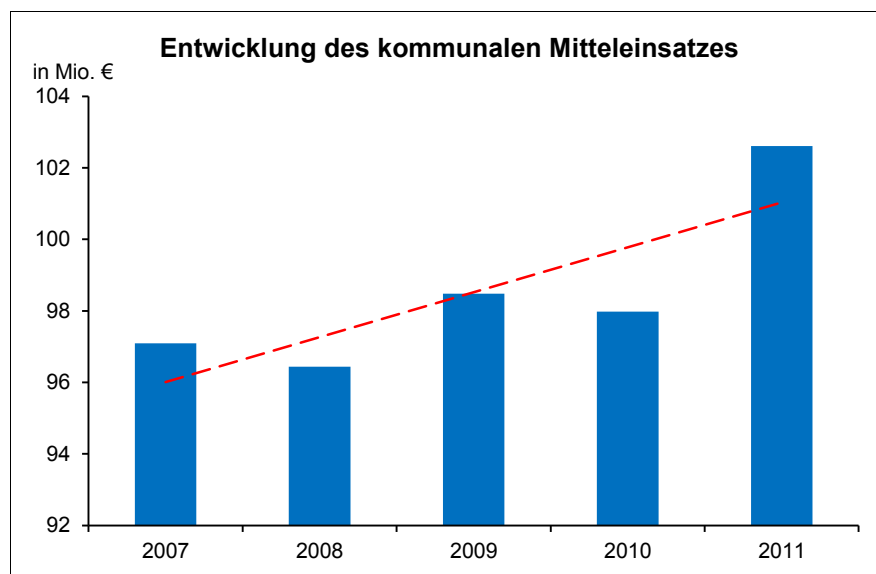
So sind manche Städte gemäß § 2 Abs. 3 ÖPNVG ebenfalls als ÖPNV-Aufgabenträger weiterhin für die Organisation und Finanzierung ihrer traditionellen Stadtverkehre zuständig. Auch entstehen einzelnen Gemeinden Kosten aufgrund besonderer Vereinbarungen mit den Aufgabenträgern (beispielsweise Kostenbeteiligungen an einem Disco-Bus, Markt-Bus, wegen zusätzlicher Verbindungen in Tagesrandzeiten etc.).

Eine erhebliche Kostenbeteiligung der kommunalen Ebene außerhalb der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft entsteht insbesondere aus der Zuständigkeit der kreisangehörigen Schulträgerkommunen - und z. T. der Kreise selbst - für die Schülerbeförderung gemäß § 114 Schulgesetz. Die dort festgelegten Finanzierungsregelungen für die - neben einer Elternbeteiligung - weitgehend kostenlose Bereitstellung von Schülerfahrausweisen für bestimmte Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1 bis 10 (in Abhängigkeit von der Entfernung zwischen Wohnort und Schule) belasten zu einem Drittel die Schulträger und die Wohnsitzkommunen und zu zwei Dritteln den jeweiligen Kreis. Diese Zwei-Drittel-Finanzierungsbeteiligung der Kreise an den Schülerbeförderungskosten sowie die Schülerbeförderungskosten in eigener Zuständigkeit werden bei den Kreisen quasi aus einem anderen Topf bezahlt, vermindern damit aber den Rest-Finanzierungsbedarf des jeweiligen Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger, weil es sich beim Einkauf von Schülerzeitfahrkarten durch die Schulträger um Einnahmen des ÖPNV handelt. Die ermittelten Belastungen aus der Schülerbeförderung umfassen somit sowohl die der Kreisebene als auch die gemeindliche Beteiligung (ein Drittel); überschlägig abgeleitet aus der sog. Zwei-Drittel-Regelung des § 114 Abs. 3 Satz 1 SchulG.

Schließlich gibt es bei denjenigen ÖPNV-Aufgabenträgern, die eigene Verkehrsgesellschaften unterhalten, historisch bedingt die unterschiedlichsten organisatorischen und finanzwirtschaftlichen Ausgestaltungen, durch die der Aufgabenträger die Bereitstellung der Verkehrsleistungen häufig zwar nicht direkt finanziert, dafür aber indirekt über die finanzielle Unterstützung seiner Gesellschaft. Dies geschieht aus dem kommunalen Haushalt oder auch auf andere Weise, z. B. in folgenden Formen:

- Zuschusszahlungen (Betriebsmittel-, Investitionszuschüsse etc.),
- Verlustausgleich,
- reduzierten Gewinnausschüttungen durch Verlustverrechnungen,
- geringerer Eigenkapitalausstattung bei eigenen Gesellschaften, weil thesaurierte Gewinne durch die vorherige Verrechnung mit ÖPNV-Verlusten niedriger ausfallen (z. B. bei Stadtwerken),
- Verzicht auf Eigenkapitalverzinsung¹⁵,
- Eigenkapitalerhöhungen zum Zweck des Verlustausgleichs,
- Verzicht auf Dividendenausschüttungen (wenn Aktien beim Verkehrsunternehmen eingelegt worden sind),
- Einräumung von Nießbrauchsrechten an Aktien etc. und
- Personalaufwand für die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft.

Das insgesamt von kommunaler Seite bereitgestellte Finanzierungsvolumen für die Erbringung von ÖPNV-Verkehrsleistungen aus unmittelbar von den ÖPNV-Aufgabenträgern aufgebracht Mitteln, der Finanzierung der Schülerverkehre bzw. dem Einkauf von Schülerzeitfahrkarten sowie der wie auch immer gestalteten finanziellen Unterstützung eigener Verkehrsgesellschaften hat sich seit 2007 wie folgt entwickelt. Die zugrundeliegenden Werte beruhen dabei auf von den Kommunen gemeldeten Daten.



Demnach hat der Umfang kommunaler Mittel für den ÖPNV im Zeitraum 2007 bis 2011 unter Schwankungen um 5,6 % zugenommen mit einem

¹⁵ Zum Zweck der Auswertung wurde ein Zinssatz von 5 % pro Jahr zugrunde gelegt.

markanten Anstieg im Jahr 2011. Die Trendlinie (rot) weist eine Steigerung von jährlich plus 1,275 % auf.

Bei den nun folgenden Betrachtungen sind die ÖPNV-Aufgabenträger folgenden Klassen zugeordnet worden:

- kreisfreie Städte (SH-Tarif),
- ländlich geprägter ÖPNV (SH-Tarif),
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV-Tarif).

Ø kommunaler Mitteleinsatz 2007 bis 2011 - in € je Einwohner

	ÖPNV kreisfreie Städte/ Kreise	Schüler- beförderung	Gemeinden	Σ
FL	0*	-	-	0
HL	74	4	-	78
KI	36	-	-	36
NMS	37	-	-	37
HEI	0	22	1	23
IZ	4	22	-	26
NF	0	31	4	35
OH	5	29	2	36
PLÖ	13	27	-	40
RD	9	25	-	34
SL	0	41	-	41
OD	13	17	1	31
PI	9	4	3	16
RZ	17	16	2	35
SE	10	15	11	36

* Stadt Flensburg: Städtische Zahlungen saldieren sich mit Gewinnausschüttungen.

Der weit überdurchschnittlich hohe Wert in der **Hansestadt Lübeck** resultiert aus Verlustausgleichen an die Stadtverkehr Lübeck GmbH im Rahmen des Querverbands mit der Stadtwerke Lübeck GmbH. Ursächlich dafür sind nach Auskunft der städtischen Verkehrsgesellschaft insbesondere

- sog. Regieleistungen (2009: 4,8 Mio. €), die der Verkehrsgesellschaft angelastet worden sind, aber nach dortigem Verständnis dem Aufgabenträger zuzurechnen seien (z. B. Marketing, Vertrieb, Verkehrsplanung, Kundenzentrum, Fahrscheinprüfer, Leitstelle, Verkehrsaufsicht); diese gehören hingegen andernorts selbstverständlich originär zur Leistungserstellung - also zum eigentlichen Fahrbetrieb -,
- Infrastrukturkosten (z. B. Haltestellenservice inklusive Müllbeseitigung und Winterdienst),
- vergleichsweise höhere Belastungen aus einem Ende der 90er-Jahre neu errichteten Betriebshof auf einer Konversionsfläche, dessen Standort aus verkehrsbetrieblicher Sicht nicht ganz optimal gelegen ist,

- Abnahmeverpflichtungen für diverse Dienstleistungen innerhalb der Holding der Stadtwerke (IT, Buchhaltung, Innenrevision, Einkauf, Arbeitssicherheit, Personalsachbearbeitung), die allein wegen des Tarifniveaus des Tarifvertrags für Versorgungsbetriebe (TV-V) deutlich höher ausfallen,
- der Betrieb der Priwallfähren (2009: 0,5 Mio. €) und
- personalwirtschaftliche Verpflichtungen für Altbeschäftigte, denen die Differenzbeträge zwischen altem und neuem Tarifvertragslohniveau aus Gründen des Bestandsschutzes auszugleichen sind (1,6 Mio. €/Jahr).

Durch vorgenommene Optimierungen des gesamten Liniennetzes mit Wirkung ab Mitte 2012 gelang es der Verkehrsgesellschaft, ein Einsparpotenzial von 2,5 Mio. €/Jahr zu heben. Die Zahlen in der Tabelle für den Zeitraum 2007 bis 2011 beinhalten folglich noch Mehraufwendungen in Höhe von 2,5 Mio. €/Jahr (12 €/Ew).

Daneben wurde der frühere günstigere Fahrgeldtarif der Tarifgemeinschaft Lübeck (TGL) erst zum 01.08.2011 durch den SH-Tarif abgelöst. Das Fahrgeldaufkommen im Zeitraum 2007 bis 2011 blieb u. a. auch aus diesem Grund zurück. *„Dass die Hansestadt Lübeck im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größe heute über eines der attraktivsten Bussysteme in Deutschland verfügt“*¹⁶, mag unter Umständen ein weiterer Mosaikstein für die Erklärung der hohen Verluste sein.

Der Wert der **Landeshauptstadt Kiel** beinhaltet auch die von der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK) wahrgenommene Fördeschiffahrt, die Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in Kiel ist (Verlust: Ø 1.076 T€/Jahr). Seitens der Stadt wurden diese Kosten bislang nicht dem ÖPNV zugerechnet, da innerhalb der SFK die Gewinne der Schleppsparte zum Ausgleich der Sparte Fördefahrt eingesetzt worden sind. Dennoch stellen verminderte Gewinnausschüttungen aufgrund von Verlustausgleichen ebenfalls eine Belastung für die Landeshauptstadt Kiel aus der Aufgabenwahrnehmung ÖPNV dar.

Die Belastungen der Landeshauptstadt Kiel umfassen genauso Nachteilsausgleiche für die Altbeschäftigten sowie laufende Altverpflichtungen an Betriebsrentner. Der Landeshauptstadt Kiel gelang es jedoch - anders als in der Hansestadt Lübeck -, Höhergruppierungsansprüche (Ausgleich zwischen altem und neuem Tariflohn) durch Einmalzahlungen an die betroffenen Beschäftigten abzufinden (2010: 5,3 Mio. € - in den Beträgen oben bereits enthalten).

Beim **Kreis Plön** ergibt sich die ÖPNV-Kostenbelastung durch den Verzicht auf Dividendenausschüttungen aufgrund der Einräumung eines Nießbrauchsrechts an E.ON Hanse-Aktien zugunsten der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft.

¹⁶ 2. RNVP der Hansestadt Lübeck, S. 15.

Der ÖPNV-Durchschnittswert des **Kreises Nordfriesland** (0 €/Ew) beinhaltet nicht die in 2012 erfolgten Nachzahlungen an die Verkehrsunternehmen für die Jahre 2010 und 2011; unter Berücksichtigung dieser Zahlen ergäbe sich ein Wert von 2 €/Ew.

Ähnlich verhält es sich im **Kreis Steinburg**, wo sich Nachzahlungen für den Zeitraum 2007 bis 2011 von über 1 Mio. € ergaben. Hierdurch würde sich der Durchschnittswert von 4 €/Ew auf 5 €/Ew erhöhen.

Die geringe Belastung mit Schülerbeförderungskosten im **Kreis Pinneberg** resultiert aus der städtischen Struktur des Kreises mit seiner Vielzahl an Schulstandorten. Die Entfernungen zu den Schulen fallen folglich kürzer aus und verursachen tendenziell geringere Schülerbeförderungskosten. Auch die Vorgaben der örtlichen Satzungsregelungen in Pinneberg, wonach in der Zeit vom 01.04. bis 31.10. ab der Jahrgangsstufe 5 die zumutbare Entfernung 6 km beträgt, bewirken weitergehend geringere Schülerbeförderungskosten. Im Übrigen spiegeln sich auch die unterschiedlichen Kreis-Regelungen bei den Elternbeteiligungen in den Netto-Belastungen der Schülerbeförderung wider.

Die höhere gemeindliche Belastung im **Kreis Segeberg** dürfte mit den städtischen Verkehren der gemeindlichen ÖPNV-Aufgabenträger (Städte Bad Bramstedt, Bad Segeberg, Kaltenkirchen, und Norderstedt) sowie mit den zusätzlichen Kostenbelastungen für die kommunale Eisenbahnstrecke (vgl. Tz. 1.5) in Zusammenhang stehen.

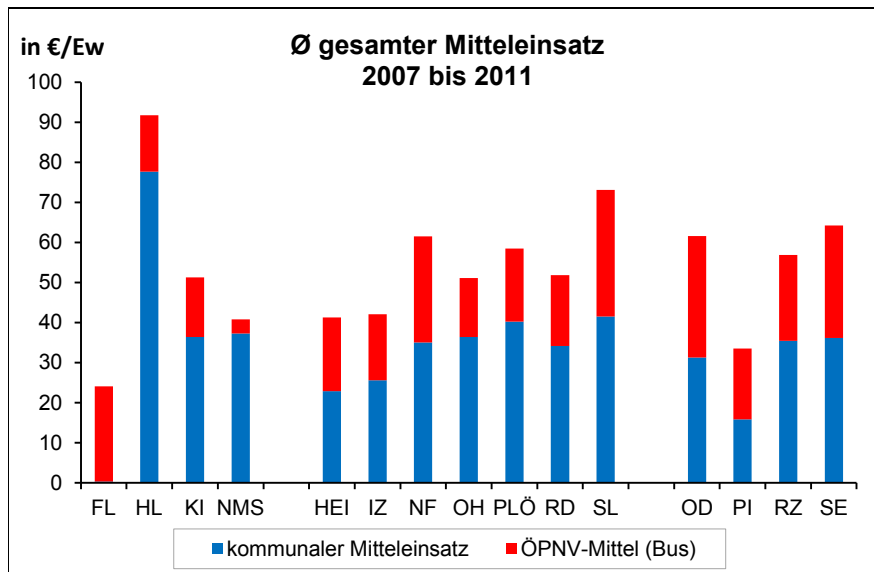
Da die ÖPNV-Mittel (Regionalisierungs- und Landesmittel) seit 2009 eingefroren sind, müssen die zwischenzeitlich eingetretenen Kostensteigerungen (beispielsweise zwischen 2008 und 2012 bei Dieselmotoren von +9,8 % und bei den Tarifverdiensten von +8,2 %¹⁷) einerseits über moderate Fahrgeldanpassungen, aber auch über höhere kommunale Kostenanteile aufgefangen werden.

1.6.3 **Nettobedarf inklusive ÖPNV-Mittel**

Die isolierte Betrachtung des kommunalen Mitteleinsatzes macht nicht deutlich, in welcher Größenordnung der ÖPNV insgesamt defizitär betrieben wird. Daneben beeinflusst u. a. auch der Umfang der ÖPNV-Mittelzuteilung vom Land, in welcher Höhe die ÖPNV-Aufgabenträger den jeweils fehlenden Differenzbetrag aufzubringen haben.

Das folgende Schaubild und die folgende Wertetabelle zeigen den Gesamtmitteleinsatz und zugleich auch die Verhältnisse zwischen den kommunalen und den Landes-ÖPNV-Mitteln (hier: nur Bus) auf:

¹⁷ Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise gewerblicher Produkte - Lange Reihen ab 1976 bis Dezember 2012, Preise für Dieselmotoren an Großverbraucher Statistisches Bundesamt, Verdienste und Arbeitskosten - Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten, tarifliche Stundenverdienste im Landverkehr, Ausgabe: Oktober 2012.



Den größten Finanzierungsbedarf zeigten hiernach die Hansestadt Lübeck bei den kreisfreien Städten und der Kreis Schleswig-Flensburg bei den Kreisen.

Im Zusammenspiel von kommunaler Finanzierung und ÖPNV-Mitteln des Landes ist eine Bandbreite beim Verhältnis Kommunalfinanzierung zur Finanzierung aus ÖPNV-Mitteln von 0 % : 100 % bis zu 90 % : 10 % zu beobachten.

Ø gesamtter Mitteleinsatz 2007 bis 2011 - in € je Einwohner

	kommunale Anteile	ÖPNV-Mittel	Σ	Verhältnis in %
FL	0*	24	24	0 / 100
HL	78	14	92	85 / 15
KI	36	15	51	71 / 19
NMS	37	4	41	90 / 10
HEI	23	18	41	56 / 44
IZ	26	16	42	62 / 38
NF	35	26	61	57 / 43
OH	36	15	51	71 / 29
PLÖ	40	18	58	69 / 31
RD	34	18	52	65 / 35
SL	41	32	73	56 / 44
OD	31	30	61	51 / 49
PI	16	18	34	47 / 53
RZ	35	22	57	61 / 39
SE	36	28	64	56 / 44

* Stadt Flensburg: Städtische Zahlungen saldieren sich mit Gewinnausschüttungen.

Die Anteile an ÖPNV-Mitteln des Landes variieren mitunter sehr stark und stellen einen wichtigen Parameter innerhalb der ÖPNV-Finanzierung dar.

Für Flensburg ergibt sich hierdurch sogar die Möglichkeit des weitgehenden Verzichts auf eine städtische Kofinanzierung.

Bis Ende 2012 sollten in der Regel 90 % der Regionalisierungsmittel zur Abgeltung möglicher Ansprüche von Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr eingesetzt werden.¹⁸ Der Verteilungsschlüssel für die Regionalisierungsmittel seit 2007 orientierte sich vorrangig an den bis dato tatsächlich abgerechneten Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG.

Im Jahr 2012 sollte nach den gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG (§ 11) die Höhe der pauschalisierten Zuweisung überprüft und angepasst werden. Die Änderungen ab 2013¹⁹ sind allenfalls marginal und schreiben den Status quo von Anfang 2007 weiterhin fest. Dagegen wäre nichts einzuwenden, wenn der Verteilungsschlüssel als sachgerecht angenommen werden könnte. Die Prozentwerte und die Pro-Kopf-Werte lassen hieran erste Zweifel aufkommen.

Verteilungsschlüssel für Busverkehre in 2013

	Vomhundertsatz gemäß Verordnung	entspricht €/Ew
FL	3,61	23
HL	5,09	14
KI	6,09	14
NMS	0,46	3
		Ø 14
HEI	4,31	18
IZ	3,80	16
NF	7,59	26
OH	5,20	15
PLÖ	4,25	18
RD	8,26	18
SL	10,80	31
		Ø 21
OD	11,57	29
PI	9,21	17
RZ	6,92	21
SE	12,84	28
		Ø 24
	100,00	

¹⁸ § 3 Abs. 1 der Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein vom 31.05.2007, GVOBl. Schl.-H. S. 301.

¹⁹ §§ 1 und 2 der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012, GVOBl. Schl.-H. S. 471.

Beträchtliche Unterschiede bei der ÖPNV-Mittelverteilung zeigen bereits die Prozentsätze. Diese werden aber in ihrer Ausprägung noch signifikanter, wenn die ÖPNV-Mittel als Pro-Kopf-Werte ausgewiesen werden. Die Abstände von Schleswig-Flensburg zu den anderen Kreisen und insbesondere zum Kreis Ostholstein provozieren geradezu Fragestellungen. Ähnliche Konstellationen ergeben sich auch im HVV-Gebiet (Pinneberg und Stormarn). Die größte Diskrepanz zeigt sich aber bei Flensburg und Neumünster. Flensburg erhält einwohnerbezogen relativ viele ÖPNV-Mittel und kann offenbar nicht zuletzt aus diesem Grund seinen ÖPNV fast ohne kommunalen Zuschussbedarf betreiben. An dieser Stelle sei jedoch auch angemerkt, dass Flensburg zugleich auch den deutlich geringsten Gesamtmiteinsatz aufweist, also auch sparsam ist.

Da die Neuverteilung eines gleichen Volumens an ÖPNV-Mitteln (Landes- und Regionalisierungsmittel) bedingt, dass es innerhalb der kommunalen Familie Gewinner und Verlierer gibt, war trotz erfolgter Erörterungen bislang eine einvernehmliche Lösung nicht erzielbar, sodass es bei der bisherigen Verteilung blieb.

1.6.4 **Auf welchen Parametern beruht der gegenwärtige Verteilungsschlüssel?**

Als Grundlage für die erstmalige Verteilung der kommunalisierten ÖPNV-Mittel wurden die vom Land erbrachten Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Durchschnitt von 3 Jahren herangezogen.

Die Ausgleichsleistungen betragen 50 % der Differenz zwischen dem Erlös aus dem Verkauf von ermäßigten Fahrausweisen und dem Produkt aus den bei der Beförderung von Auszubildenden geleisteten Personenkilometern und den durch Verordnung festgesetzten verkehrsspezifischen Kosten pro Personenkilometer. Die Personenkilometer ergaben sich durch Multiplikation der Beförderungsfälle mit der mittleren Reiseweite (MRW).

Berechnungsformel nach § 45a Abs. 2 PBefG und PBefAusgIV²⁰

Ausgleich = ((Beförderungsfälle x MRW x Kostensatz) - Einnahmen) / 2	
Beförderungsfälle	= Produkt aus der Anzahl der verkauften Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr, der Fahrtenhäufigkeit für einen Zeitfahrausweis je Gültigkeitstag, der Anzahl der Gültigkeitstage für einen Zeitfahrausweis und ggf. eines Verbundzuschlags
MRW	= mittlere Reiseweite in km
Kostensatz	= spezifischer Kostensatz je Personenkilometer*
Einnahmen	= Einnahmen aus den verkauften Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr

* gemäß Kostensatzverordnung Personenbeförderung - PBefKostVO -)²¹.

²⁰ Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusgIV), BGBl. I 1977, S. 1460, zuletzt geändert durch Art. 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23.03.2005, BGBl. I S. 931.

Im Fall von Flensburg machten die 2 dort tätigen Verkehrsunternehmen nachweislich noch bis zur Einführung der Pauschalierung im Jahr 2007 Verbundzuschläge von jeweils über 50 % geltend.

Ein Verbundzuschlag erhöht rechnerisch die Zahl der Beförderungsfälle um 10 %, wenn ein von mehreren Unternehmern gebildetes zusammenhängendes Liniennetz mit einheitlichen oder verbundenen Beförderungsentgelten besteht und je beförderte Person nur ein Fahrausweis ausgegeben wird (§ 3 Abs. 3 PBefAusgIV). Mit dieser Regelung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Beförderungsfälle einem anderen Kooperationspartner des Verkehrsverbunds zugeordnet werden, obwohl ein gewisser Anteil dieser Auszubildenden auch mit Fahrzeugen des antragstellenden Verkehrsunternehmens befördert wird. Wenn nachgewiesen wird, dass von diesem 10 %-Durchschnittswert um mehr als 25 % abgewichen wird, ist der nachgewiesene Wert zugrunde zu legen (§ 3 Abs. 5 PBefAusgIV). Der Nachweis ist durch Verkehrszählung oder in anderer geeigneter Weise zu erbringen.

Ausgehend von vorliegenden Verkehrszählungen des reinen Ausbildungsverkehrs (Schüler, Auszubildende, Studenten etc.), machten beide Unternehmen in Flensburg geltend, dass jeder 2. Fahrgast des Ausbildungsverkehrs mindestens 2 unterschiedliche Verkehrsunternehmen zur Beförderung zwischen seinem Ausgangs- und Zielort in Anspruch nimmt. Im Ergebnis haben beide Unternehmen ihre Beförderungsfälle um mehr als 50 % nach oben gesetzt. Hierdurch erhöhte sich der Kostenausgleich entsprechend.

Die folgende Modellbetrachtung verdeutlicht diese Zusammenhänge.

Im Jahr 2006 betrug der Preis für eine Schülermonatskarte in Flensburg 28,00 €. Bei beiden Verkehrsunternehmen (A und B) löst jeweils ein Schüler einen solchen Fahrausweis. Die Fahrtenhäufigkeit je Gültigkeitstag wurde mit 2,3 Fahrten angesetzt und die Karte war an 21,8 Tagen im Monat nutzbar. Die Verkehrsunternehmen hätten nach praktiziertem Verfahren mit einem Verbundzuschlag von 50 % folgende Ausgleichsleistungen erhalten (vgl. o. a. Berechnungsformel):

$$\begin{aligned} A & ((1 P \times 2,3 \times 21,8 \times 1,5 \times 5 \text{ km} \times 0,2156 \text{ €/Pkm}) - 28,00 \text{ €}) / 2 = 26,54 \text{ €} \\ B & ((1 P \times 2,3 \times 21,8 \times 1,5 \times 5 \text{ km} \times 0,2156 \text{ €/Pkm}) - 28,00 \text{ €}) / 2 = \underline{26,54 \text{ €}} \\ \text{zusammen:} & \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad 53,08 \text{ €} \end{aligned}$$

Im Vergleich dazu ein Einzelunternehmen:

$$C \quad ((2 P \times 2,3 \times 21,8 \times 5 \text{ km} \times 0,2156 \text{ €/Pkm}) - 56,00 \text{ €}) / 2 = \quad 26,05 \text{ €}$$

²¹ Landesverordnung über die Festlegung der pauschalen Kostensätze für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonen- und im Eisenbahnverkehr vom 14.05.2004, GVOBl. Schl.-H. S. 139.

Hätte es in Flensburg nur ein Verkehrsunternehmen C (ohne Verkehrsverbund) gegeben, hätte dieses für die beiden Schüler eine Ausgleichsleistung von gerade einmal 26,05 € erhalten, also weniger als die Hälfte.

Die Summe aus Fahrgeldeinnahme für die Schülermonatskarte und Ausgleichsleistung (28,00 € + 26,54 € = 54,54 €) überstieg dabei sogar den Normalpreis für eine Monatskarte (39,50 € im Jahre 2006).

Nach Auffassung des LRH führten die Ausgleichsleistungen damit seinerzeit zu einer Überkompensation. Die Ausgleichsleistungen ersetzten nicht nur die Fahrgeldausfälle durch die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs vollständig, sondern finanzierten auch die übrigen Verkehrsdienstleistungen mit, wodurch sich das städtische Engagement aus dem Haushalt der Stadt Flensburg verminderte bzw. es sogar entbehrlich wurde.

Das erklärt die früher relativ hohen Ausgleichsleistungen bzw. die noch aktuell hohe ÖPNV-Mittel-Verteilungsquote für die Stadt Flensburg.

Umgekehrt gab es beispielsweise im Kreis Ostholstein vielfach Verträge für die Schülerbeförderung, ohne dass Zeitfahrausweise eingekauft worden waren. Der fehlende Einkauf von Zeitfahrausweisen bewirkte den Verzicht auf die Ausgleichsleistung und könnte die niedrigere Quote für Ostholstein erklären. Andere Kreise nutzten diesen Zusammenhang im Rahmen der Einrichtung von Linienverkehren. Der Kauf verbilligter Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs führte für die Kommunen als Schulträger in der Regel zu niedrigeren Kosten als die Beauftragung von Schulbusverkehren wegen der Kofinanzierung des Ausgleichs nach § 45a PBefG. Daher sehen viele Schülerbeförderungsverträge den Kauf von Schülerzeitkarten im Linienverkehr in Kombination mit einer Zuzahlung vor. In Kombination mit der oben beschriebenen Verbundregelung konnten die Busunternehmen Ausgleichsmittel geltend machen.

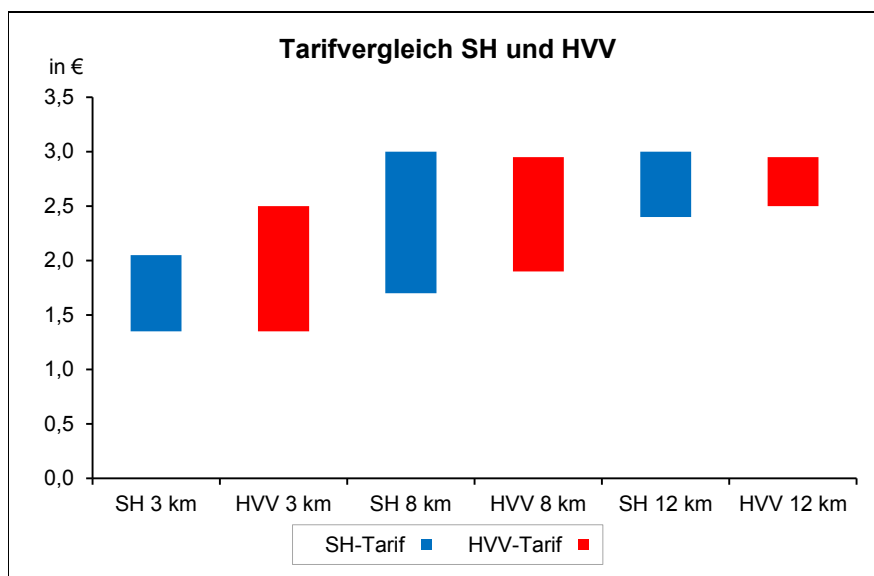
Die früher vom Land gezahlten Ausgleichsleistungen stellen folglich keinen geeigneten Verteilungsschlüssel für die ÖPNV-Mittel (Landes- und Regionalisierungsmittel) dar. Dem Ordnungsgeber wird empfohlen, die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen so zu modifizieren, dass eine Verteilung verursachungsgerecht nach einheitlichen und transparenten Kriterien erfolgt.

1.6.5 **Zum Einfluss der Preisgestaltung auf den Zuschussbedarf**

Neben der Kostenentwicklung und den zuvor beschriebenen externen Mittelzuweisungen bestimmen auch die Fahrgelderlöse die Zuschussbedarfe bei den ÖPNV-Aufgabenträgern. Das Fahrgeldaufkommen ist wiederum abhängig von der Anzahl der Fahrgäste und den Tarifstrukturen.

Während die Tarifgestaltung, bei der die Verkehrsunternehmen ein Vorschlagsrecht haben, im HVV letztlich durch die ÖPNV-Aufgabenträger erfolgt, geschieht dies beim SH-Tarif durch die der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH angeschlossenen Verkehrsunternehmen in eigener Regie.

Für eine erste grobe Einschätzung der Frage, welches Tarifsystem günstiger ist, sind exemplarisch Standarddienstleistungen mit Beförderungs-Entfernungen von 3, 5 und 12 km für ausgewählte Strecken zugrunde gelegt worden.²² Es ergeben sich hierbei folgende Spannweiten (Einzelfahrkarten jeweils günstigste und teuerste Variante):

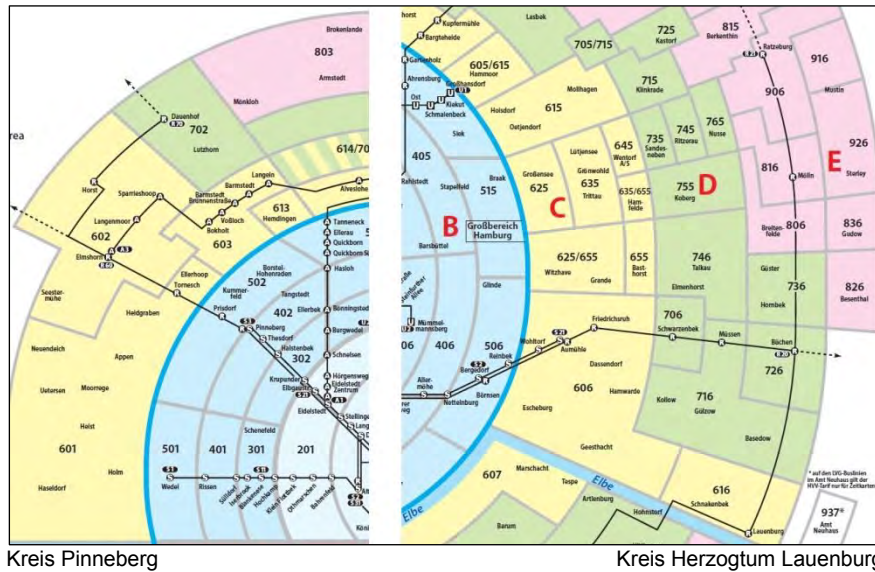


Eine eindeutige Trendaussage lässt sich nicht machen. Während der Maximalwert im HVV-Tarif bei der 3 km-Entfernung erkennbar höher liegt als im SH-Tarif, fallen die Maximalwerte ab 8 km im HVV-Tarif mit 2,95 € geringfügig günstiger aus als im SH-Tarif mit 3,00 €.

Innerhalb der beiden Systeme gibt es zwar halbwegs einheitliche Tarifstrukturen in Gestalt von Regelpreisstufen, die tatsächliche Differenzierung erfolgt jedoch bei beiden über den konkreten Zuschnitt (Größe) der jeweiligen Tarifzonen. Die Unterschiede bei der Preisgestaltung erfolgen somit über die Zonenbildung.

Die Tarifzonenkarte des HVV weist zum Beispiel deutliche Größenunterschiede bei der Zonenbildung in den Kreisen Pinneberg und Herzogtum Lauenburg auf (vgl. nachstehende Auszüge aus dem Tarifplan des HVV).

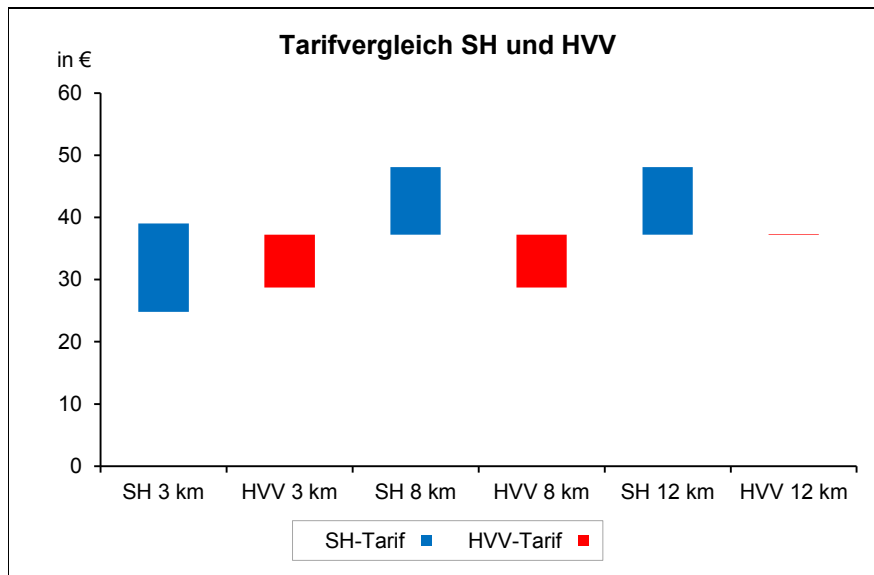
²² Der Tarifvergleich beruht auf Zahlen der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH und der Hamburger Verkehrsverbund GmbH.



Dieser Zuschnitt hat zur Folge, dass beispielsweise eine Einzelfahrt von Appen nach Uetersen (innerhalb der Zone 601 ca. 10 km) 1,90 € kostet, während für eine vergleichbare Einzelfahrt von Nusse nach Sandesneben (in den Zonen 735, 745, 765 ebenfalls ca. 10 km) 2,95 € (+55 %) entrichtet werden müssen. Aber auch innerhalb des Kreises Herzogtum Lauenburg gibt es eine großräumige Zone (606), die sich von den übrigen sehr kleinteiligen im Kreis abhebt. Ähnliche Konstellationen gibt es auch im SH Tarifgebiet. Obwohl es einheitliche Preissysteme (SH-Tarif und HVV Tarif) gibt, richten sich die tatsächlichen Preise nach den historischen Zuschnitten der Zonen durch die örtlich etablierten Busverkehrsgesellschaften.

Eine eindeutige Trendaussage zugunsten des HVV ergibt sich hingegen bei den Zeitfahrausweisen für Schüler (Abo).²³ Bei den für die Schülerbeförderung maßgeblichen Entfernungen von mehr als 4 km ist der HVV Tarif deutlich günstiger im Vergleich zum SH-Tarif:

²³ Der Tarifvergleich beruht auf Zahlen der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH und der Hamburger Verkehrsverbund GmbH.



Aus diesem Grund fallen die Schülerbeförderungskosten der Hamburg-Randkreise tendenziell günstiger aus. Umgekehrt weisen diese Kreise jedoch tendenziell höhere originäre Zuschussbedarfe für den ÖPNV auf, wenn die Fahrgeldeinnahmen aus diesen Zeitfahrausweisen geringer sind.

Ähnliche Konstellationen zeigen sich auch bei den allgemeinen Zeitfahrausweisen insbesondere in verdichteteren Siedlungsräumen (Städte über 20.000 Ew) und deren Randgebieten.

1.6.6 Zuzahlungen für die Anpassung an einheitliche Tarifsysteme

Die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems erforderte systembedingt zu Beginn mancherorts die Zahlung von Ausgleichen für dadurch verursachte Mindererträge. Beispielsweise wurde 1998 der Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) gegründet. „Die Zusammenführung der zuvor gültigen Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen und der Tarifgemeinschaften im Bereich Kiel führte dabei zu einer erheblichen Reduzierung der Fahr-scheinarten von 227 auf nunmehr 66 und brachte damit eine deutliche Steigerung der Übersichtlichkeit mit sich. Darüber hinaus ermöglichte die Gründung des VRK vielfach eine preiswertere Bus- und Bahnnutzung.“²⁴ Aufgrund der Durchtarifizierung durch das VRK-Gebiet ergaben sich somit für die Verkehrsgesellschaften vereinzelt Mindererträge, die es - um eine Akzeptanz zu finden - seitens der ÖPNV-Aufgabenträger auszugleichen galt. Solche Verteilungszahlungsströme sind allerdings noch immer anzutreffen.

Soweit noch aktuell Ausgleichsleistungen seitens der ÖPNV-Aufgabenträger wegen der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems (z. B. auch SH-Tarif) gezahlt werden, erscheint eine Überprüfung in Bezug auf ihre Erforderlichkeit und Angemessenheit angezeigt. Insbesondere wenn die aktuellen Fahrgastzahlen im Vergleich zu früher deutlich gestiegen sein sollten, könnten

²⁴ www.vrk-sh.de/Wirueberuns/indexp.htm.

sog. Harmonisierungsausgleiche entbehrlich geworden sein und lediglich noch Mitnahmeeffekte darstellen.

1.7 **Im Spannungsfeld von Wünschenswertem und finanziell Möglichem**

Eine befriedigende Bedienung mit Verkehrsmitteln hängt ab von:²⁵

- der Streckenführung,
- der zeitlichen Dichte der Verkehrsbedienung,
- den angefahrenen Haltestellen,
- der davon abhängigen Vernetzung mit anderen Relationen,
- der Reisegeschwindigkeit,
- dem Reisekomfort und
- der Höhe der Fahrpreise (ggf. mit Einbindung in ein Tarifsystem).

All diese Parameter und noch viele weitere (u. a. Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Verkehrsunternehmen) beeinflussen letztlich den Umfang des Einsatzes von Steuermitteln für die Bereitstellung der Verkehrsleistungen. Angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen einerseits und ggf. zu setzender höherer Prioritäten an anderer Stelle des öffentlichen Aufgabenspektrums andererseits, bedarf es einer Standortbestimmung der ÖPNV-Aufgabe im Lichte der finanziellen Situation der ÖPNV-Aufgabenträger.

1.7.1 **Wie sieht das Verkehrsangebot aus?**

Die Beurteilung der unter Einsatz der erheblichen öffentlichen Mittel schließlich bereitgestellten und tatsächlich genutzten ÖPNV-Verkehrsleistungen gestaltet sich schwierig. Die Personenkilometer spiegeln am ehesten die Verkehrsleistung wider, die sich aus der Multiplikation der Anzahl der Personen mit der zurückgelegten Entfernung ergibt. Im Rahmen dieser Prüfung konnte lediglich die Hälfte der ÖPNV-Aufgabenträger die in ihrer Zuständigkeit geleisteten Personenkilometer benennen. Die gemeldeten Zahlen waren zudem mit Unsicherheiten und Vorbehalten behaftet.

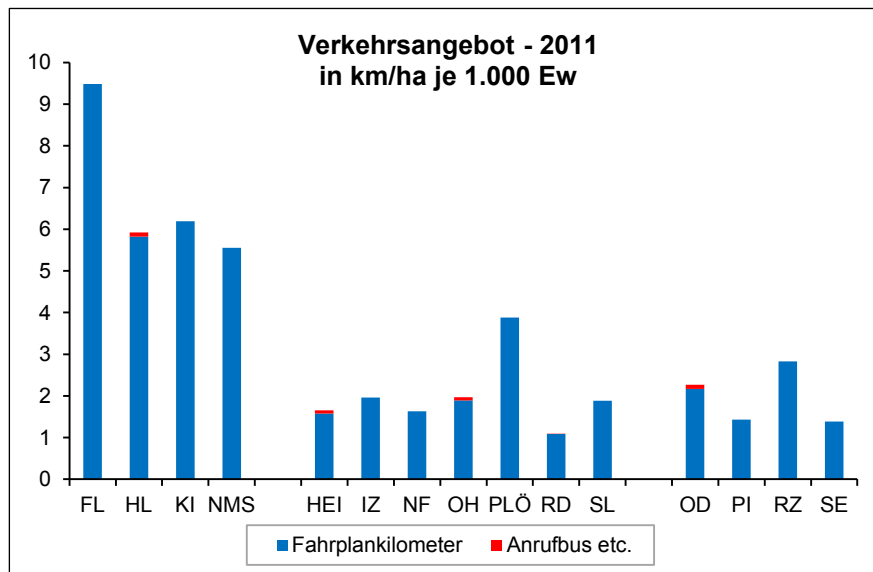
Allein die Fahrplankilometer für die Busverkehre waren für alle ÖPNV-Aufgabenträger (kreisfreie Städte und Kreise) verfügbar. Fahrplankilometer sind Linienkilometer, multipliziert mit der Bedienungshäufigkeit entsprechend dem genehmigten Fahrplan. Diese Zahl sagt jedoch allein nichts darüber aus, ob die Verkehrsmittel auch wirklich genutzt worden sind. Also selbst Fahrten mit leeren Bussen, bei denen lediglich der genehmigte Fahrplan ordnungsgemäß abgefahren wird, fließen in diesen Wert ein. Dennoch bietet dieser Wert einen gewissen Anhalt, welches Verkehrsangebot überhaupt vorgehalten wird. Das Verkehrsangebot steht nach Auffassung des LRH in einer Wechselbeziehung mit der Ausdehnung der erschlossenen Fläche sowie der Einwohnerzahl.

²⁵ Vgl. BVerwG 24.06.2010; Az.: 3 C 14.09.

Zum Zweck der Vergleichbarkeit von verdichteten Siedlungsräumen (viele Einwohner auf kleinem Gebiet) und ländlich strukturierten Gebieten (wenige Einwohner auf großem Gebiet) wurden die Fahrplankilometer des Jahres 2011 in Relation zur Fläche (hier: Siedlungs- und Verkehrsfläche²⁶) und den Einwohnern gesetzt. Die Kennzahl ist ausgedrückt in Fahrplankilometer/ha je 1.000 Ew:

$$\frac{\text{Fahrplankilometer}}{\text{Fläche} \times \text{Einwohner}} \times 1.000$$

Hiernach stellt sich das Angebot für die Busverkehre (2011) wie folgt dar:



Bei den kreisfreien Städten und Kreisen, die zwar über Angebote an Bedarfsverkehren verfügen, die aber in der Grafik nicht gesondert dargestellt werden (rot), sind diese Kilometerleistungen zwar in den Fahrplankilometern eingerechnet, ihr Umfang war aber zu vernachlässigen oder diese Daten lagen nicht differenziert vor.

Die kreisfreien Städte Hansestadt Lübeck, Landeshauptstadt Kiel und Neumünster halten in Bezug auf ihre Flächen und ihre Einwohnerzahlen ein etwa gleiches Bus-Verkehrsangebot vor. Die **Stadt Flensburg** weist angesichts ihrer kleineren Fläche ein im Vergleich höheres Angebot auf.

Bei den Kreisen fallen zunächst die Kreise Plön und Herzogtum Lauenburg mit höheren Werten auf. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hingegen zeichnet sich durch ein ausgedünntes Angebot aus. Die relativ niedrigen Werte in den Kreisen Pinneberg und Segeberg werden durch die zusätzlichen Schienenanbindungen beeinflusst, die Busverkehre insoweit nicht erforderlich machen.

²⁶ Statistikamt Nord „Bodenflächen in Hamburg und Schleswig-Holstein am 31.12.2011 nach Art der tatsächlichen Nutzung“ vom 15.11.2012.

Der **Kreis Herzogtum Lauenburg** zeichnet sich durch eine Vielzahl an eingesetzten etablierten Verkehrsunternehmen aus. Daneben wurde in den Jahren 2009/2010 das Verkehrsangebot u. a. wegen der Umstrukturierung der Schullandschaft (Ganztagsangebote und Schließung von Schulstandorten) neu ausgerichtet. Das neue Verkehrsangebot besteht aus einem Bus-Grundliniennetz, welches auf die Verknüpfungspunkte Bahn-Bus ausgerichtet die zentralen Orte verbindet, und einem Bus-Ergänzungsnetz, das bedarfsorientiert als ein reines Schülerliniennetz zwischen Wohn- und Schulstandorten das Grundliniennetz erweitert. Die Fahrplankilometer haben sich in dieser Zeit wie folgt entwickelt:

Entwicklung der Fahrplankilometer im Kreis Herzogtum Lauenburg

2009 km	2010 km	2011 km
6.527.676	7.144.322	7.517.371

Dieser deutliche Anstieg der angebotenen Verkehrsleistung um 15 % ging mit entsprechenden Kostenbelastungen für den Kreis einher. Zwischenzeitlich erkannte verkehrliche Parallelstrukturen sind nach Einschätzung der Verwaltung bereits wieder bereinigt worden.

Im **Kreis Plön** zeigt sich ein im Vergleich zu den übrigen Kreisen deutlich stärkeres Verkehrsangebot (z. B. höhere Taktung). Dieses könnte u. a. auf stärkere Schüler- und Pendlerströme nach Kiel - außerhalb des Einzugsbereichs der Kieler Verkehrsgesellschaft - schließen lassen.

1.7.2 Kann man sich das Angebot auch leisten?

Die Beurteilung eines höheren Verkehrsangebotes ist verknüpft mit den finanzwirtschaftlichen Konsequenzen für den ÖPNV-Aufgabenträger. Soweit das Verkehrsangebot auch tatsächlich von den Fahrgästen angenommen wird, folglich durch höhere Fahrgeldeinnahmen belegt wird und keinen spürbar überdurchschnittlichen Mitteleinsatz der öffentlichen Hand erfordert, ist ein größeres Verkehrsangebot finanzwirtschaftlich zu rechtfertigen. Im Einzelfall kann das Vorhalten eines Angebots, das andernorts durch andere Verkehrsträger (Schiene) gewährleistet wird, ebenfalls eine höhere Mittelverwendung begründen.

Sollten jedoch die beiden vorgenannten Fallgestaltungen nicht vorliegen und dennoch ein höheres Verkehrsangebot bei überdurchschnittlichem Mitteleinsatz gegeben sein, stellen sich die Fragen der Erforderlichkeit und der Leistbarkeit vor dem Hintergrund der finanzwirtschaftlichen Situation der jeweiligen Kommune.

In den Kreisen Herzogtum Lauenburg und Plön würde es sich anbieten, das Verkehrsangebot in Bezug auf o. g. Gesichtspunkte zu überprüfen.

Die Bereitstellung eines ausreichenden und verkehrlich sinnvollen ÖPNV-Angebots muss sich letztlich auch an dessen Finanzierbarkeit messen lassen.

1.7.3 Mögliche Optimierungspotenziale ausmachen und nutzen

Nicht nur die erkennbar vergleichsweise größeren Verkehrsangebote bedürfen des Abgleichs mit den dadurch entstehenden Kosten. Genauso verdienen vergleichbare Verkehrsangebote, die aber örtlich mit einem deutlich höheren monetären Input betrieben werden, eine entsprechende Beachtung (Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die Hansestadt Lübeck - vgl. Tz 1.6.3).

In den Kreisen **Nordfriesland** und **Schleswig-Flensburg** könnte bereits das Sichten der diversen Schülerbeförderungs-Einzelverträge und die Integration in das ÖPNV-Finanzierungssystem ein erster Schritt sein.

Eine weitergehende Optimierung des Verkehrsangebotes aufgrund der gebündelten Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers „von oben“ unter Abwägung der ÖPNV-Erfordernisse und der Möglichkeiten des vorhandenen Systems sollten folgen.

In der **Hansestadt Lübeck** fallen die Kosten außerordentlich hoch aus (vgl. Tz. 1.6.2). Da die 3 kreisfreien Städte Flensburg, Kiel und Lübeck über eigene Verkehrsunternehmen und damit über zugängliche Informationen verfügen, bot sich auch der Vergleich von konkreten (Leistungs-) Kennzahlen an, um weitere Besonderheiten zu identifizieren.

Kennzahlen eigener Busverkehrsunternehmen im Linienverkehr (2011)*

	Flensburg	Kiel	Lübeck
Ertragskraft:			
a) Fahrgeldeinnahme je Fahrgast	0,43 €	0,86 €	0,84 €
b) Fahrgeldeinnahme je Nutzwagenkilometer**	2,76 €	2,86 €	2,62 €
Nutzungsgrad:			
a) Nutzwagenkilometer** je Fahrgast	0,16 km	0,30 km	0,32 km
b) Fahrgäste je Ew***	144	99	85
c) Nutzwagenkilometer** je Ew	22 km	30 km	27 km
nachrichtlich: Einwohner im Bedienungsgebiet	63.000	319.568	275.000

* Gemäß den von den Verkehrsunternehmen an den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen gemeldeten Daten für die VDV-Statistik 2011.

** Nutzwagenkilometer = Anzahl der Kilometer im Linienverkehr ohne Leerkilometer.

***Ew = Einwohner im Bedienungsgebiet.

Der Bus-ÖPNV wird in Kiel stärker genutzt als in Lübeck. Rein rechnerisch entfallen in Kiel auf jeden Einwohner 99 Fahrten pro Jahr mit dem ÖPNV (in Lübeck: 85). Aus diesem Grunde fällt der Kennzahlenwert „Nutzwagenkilometer je Fahrgast“ für Lübeck höher aus, während die „Nutzwagenkilometer je Ew“ zurückbleiben. Auch die „Fahrgeldeinnahme je Nutzwagenkilometer“ korrespondiert mit der unterschiedlichen Auslastung. Verstärkt wird dieser Effekt durch ein niedrigeres Fahrpreisniveau in Lübeck (erst seit 01.08.2011 gilt der SH-Tarif in Lübeck).

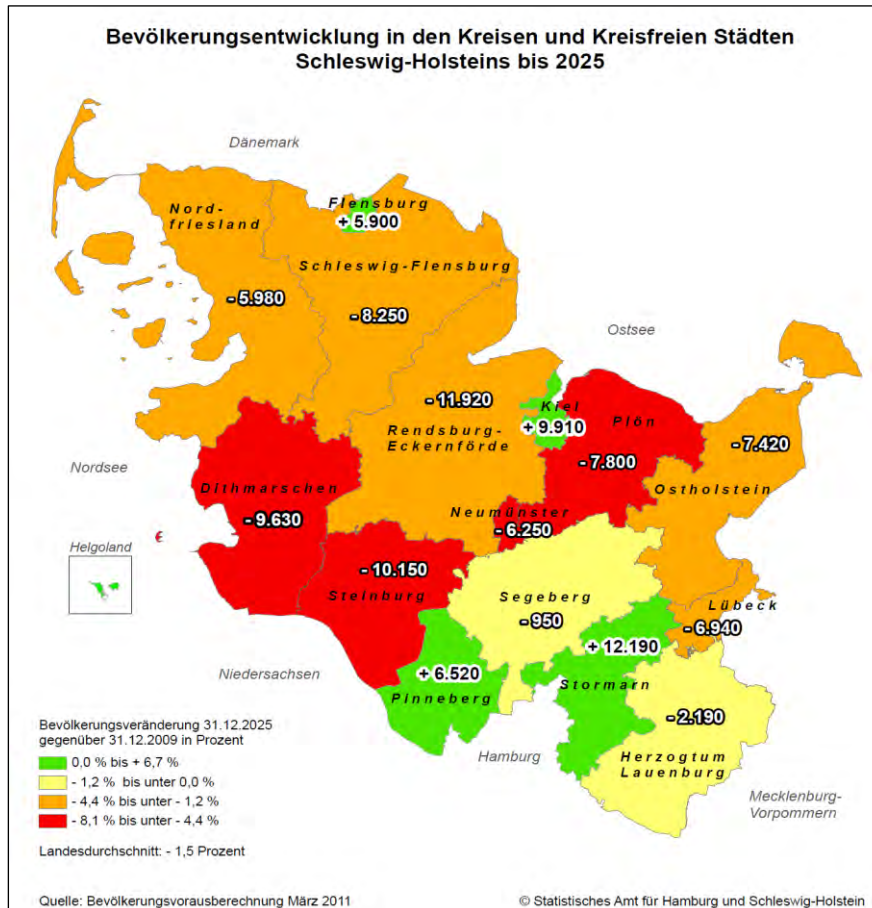
In Flensburg deckt die städtische Busverkehrsgesellschaft lediglich 65 % des Stadtgebiets ab - die Einwohnerzahl des Bedienungsgebiets beträgt daher auch nur 63.000 Einwohner. Aufgrund der starken Verflechtungen mit dem anderen in Flensburg tätigen Busunternehmen und dessen Bedienungsgebiet in einem Gemeinschaftstarif ergeben sich vergleichsweise hohe Fahrgastzahlen. In der Folge ergibt sich rechnerisch ein extrem hoher Nutzungsgrad bei gleichzeitig extrem niedrigen Kennzahlenwerten pro Fahrgast.

1.8 **Demografische Entwicklung - Auswirkungen auf den ÖPNV**

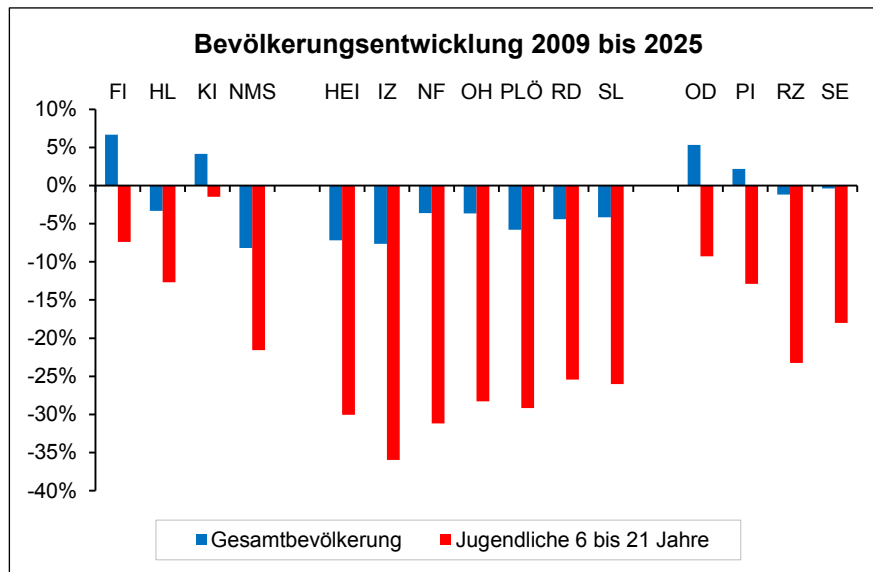
*„Nach der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins wird die Einwohnerzahl Schleswig-Holsteins in Zukunft rückläufig sein: 2020 werden nur noch 2,817 Mio. Menschen im Land leben, 2025 noch 2,789 Mio., was einem Rückgang von 1,5 Prozent bzw. knapp 43.000 Personen gegenüber 2009 entspräche. [...] Der demographische Wandel zeigt sich aber nicht nur in einer insgesamt zurückgehenden Bevölkerungszahl, sondern vor allem in den zeitgleich stattfindenden Verschiebungen in der Altersstruktur, d. h. die Zahl der jüngeren Menschen geht zurück und die der älteren steigt. Während Ende 2009 in Schleswig-Holstein rund ein Fünftel der Bevölkerung (20 Prozent bzw. 559.000) jünger als 20 Jahre war, wird es 2025 nur noch ein Sechstel sein (17 Prozent bzw. 466.000). Umgekehrt wird mehr als ein Viertel (27 Prozent bzw. gut 740.000) dann älter als 65 Jahre sein, während es Ende 2009 lediglich ein gutes Fünftel (22 Prozent bzw. gut 612.000) war“.*²⁷

Für die kreisfreien Städte und Kreise stellt sich die prognostizierte Veränderung (2009 zu 2025) absolut und prozentual wie folgt dar:

²⁷ Statistikamt Nord, Statistik informiert ... SPEZIAL Nr. III/2011 vom 16.03.2011.



Bereits eine schwindende Bevölkerungszahl bedeutet tendenziell auch rückläufige Fahrgastzahlen. Dies gilt vor allem dann, wenn insbesondere die Zahl der Kinder und Jugendlichen zurückgeht, die gerade im ländlichen Raum im Rahmen der Schülerbeförderung den Großteil der Fahrgäste im ÖPNV bilden. Das folgende Schaubild zeigt die prognostizierten prozentualen Veränderungen der gesamten Bevölkerung und der Jugendlichen zwischen 6 und 21 Jahren (Klasseneinteilung der amtlichen Statistik 6 bis 10 Jahre, 10 bis 15 Jahre und 15 bis 21 Jahre):



Auch wenn regional die Bevölkerungsabnahme gemäßigt ausfällt oder sogar eine Zunahme absehbar sein sollte, sehr viel stärker wird sich die Verschiebung der Altersgruppen bemerkbar machen. Die Gruppe der Jugendlichen 6 bis 21 Jahre umfasst weitgehend die Schüler und Auszubildenden (Fahrgastgruppe der 6- bis 19-Jährigen). Diese Entwicklung wird Probleme in Bezug auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV verursachen. Das gilt insbesondere in den Regionen, wo sich das heutige ÖPNV-Angebot letztlich auf die Schülerbeförderung (mit bis zu 90 % Schülerbeförderungsanteil) stützt. In Steinburg droht allein aus diesem Grund ein Fahrgastrückgang von über 30 % (= 36 % x 0,9). Allerdings kann sich, wo es aufgrund von schrumpfenden Schülerzahlen zur Schließung von Schulstandorten kommt, auch eine gegenläufige Entwicklung bei den Fahrschülerzahlen ergeben, wenn diese entfernter gelegene Schulen aufsuchen müssen. Darauf müssen sich die ÖPNV-Aufgabenträger frühzeitig einstellen und Konzepte erarbeiten. Inwieweit es gelingen wird, die Altersklasse „65 Jahre und älter“ neu oder stärker für den ÖPNV zu gewinnen und damit die nachlassende Nachfrage bei den Schülern und Auszubildenden zu kompensieren, wird die Zukunft zeigen. Die Ausrichtung auf diese ältere und tendenziell eher PKW-orientierte Nachfragegruppe geht jedoch zwingend einher mit anderen technische Anforderungen an die Verkehrsmittel. Aus diesem Grund hat beispielsweise der Bundesgesetzgeber in § 8 Abs. 3 PBefG vorgesehen, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Auch werden die Zuschussmittel für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen steigen. Da es sich bei der Schwerbehindertenbeförderung um eine vollumfängliche Erstattung des Fahrgeldausfalls handelt, werden die eigentlich rückläufigen Erstattungserfordernisse aus den pauschalisierten Ausgleichsleistungen für die Ausbildungsverkehre (= anteilige Kostenerstattung) diese Entwicklung lediglich dämpfen, aber nicht gänzlich auffangen.

1.9 **Kostenanstieg - Grenzen des Angebots von Beförderungsleistungen**

Wie bereits ausgeführt, orientiert sich die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsleistungen im ländlichen Raum jenseits der Zentralorte und der Zentren verbindenden Achsen faktisch vorrangig an der von den Schülerinnen und Schülern artikulierten Nachfrage. Nach Aussagen der Kreise liegt der Anteil der Beförderungen dieser Nachfragegruppe zwischen 80 und 90 % der Gesamtinanspruchnahme des dortigen ÖPNV.

In der Vergangenheit trat die Nachfrage nach Verkehrsleistungen durch Schülerinnen und Schüler aufgrund der hergebrachten Standorte der Grundschulen und der weiterführenden Schulen i. V. m. der Vorgabe von Schuleinzugsbereichen und der ehemals üblichen Begrenzung des Unterrichts bis maximal 14:00 Uhr zwar gebündelt zu bestimmten Zeiten auf, dabei aber auch konzentriert auf bestimmte Streckenabschnitte zwischen den Wohnorten und den Schulstandorten. Hierauf hatte sich das Angebot an ÖPNV-Verkehrsleistungen eingestellt.

In den letzten Jahren haben allerdings diverse Reformen des Schulgesetzes zu erheblichen Veränderungen der Schullandschaft geführt. Dies sind u. a.:

- Einführung der freien Schulwahl,
- Schließung/Zusammenlegung von Schulstandorten und
- Offene Ganztagschule.

Diese schulrechtlichen Modifikationen haben Verlagerungen bei den Schülerströmen ausgelöst, wodurch es auch zu Auswirkungen auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen seitens der Schülerinnen und Schüler gekommen ist. So wurde z. B. die Bedienung neuer Streckenabschnitte erforderlich (freie Schulwahl), ebenso wie zusätzliche Fahrten (Verlängerung des Unterrichts in den Nachmittag) und nicht zuletzt erstmalig erforderliche Fahrten für diejenigen Schülerinnen und Schüler, die nicht mehr am Wohnort besult werden. (Schließung bzw. Zusammenlegung von Schulstandorten). Aus der hiermit verbundenen Ausweitung der Fahrplankilometer sowie der Erhöhung der Zahl der Leistungsempfänger resultierte wiederum eine Kostensteigerung bei den kostentragungspflichtigen Kommunen, das heißt insbesondere bei den Kreisen. Und zwar zusätzlich zu der ohnehin vorhandenen allgemeinen Kostenentwicklung für Personal und Kraftstoffe.

Berücksichtigt man zudem, dass sich die Zahl der Schülerinnen und Schüler aufgrund des demografischen Wandels in den kommenden Jahren stark vermindern wird, so offenbaren sich erhebliche negative Auswirkungen auf die Effizienz der Beförderung im Rahmen des ÖPNV in der Fläche.

Um bei diesen Rahmenbedingungen einer ansonsten zu befürchtenden Kostenexplosion entgegenwirken zu können, müssen die betroffenen Kreise Forderungen nach der Bereitstellung zusätzlicher Beförderungsleistungen besonders kritisch prüfen. Der LRH gibt in diesem Zusammenhang folgende

Hinweise zur Frage der rechtlichen Notwendigkeit der Bereitstellung von Verkehrsleistungen für die Schülerbeförderung durch die ÖPNV-Aufgabenträger sowie die Träger der Schülerbeförderung.

Die Frage der konkreten Ausgestaltung des Verkehrsangebots (Linienführung, Bedienungszeiten, Taktung etc.) hat sich grundsätzlich an der Nachfrage zu orientieren (egal ob diese durch Schülerinnen und Schüler oder andere Nutzer des ÖPNV artikuliert wird), hierbei sind allerdings auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen. Angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen ist deshalb im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) zu konkretisieren, anhand welcher Maßstäbe entschieden wird, ob ein Verkehrsangebot bereitgestellt bzw. aufrechterhalten wird oder nicht (Verhältnismäßigkeits- bzw. Wirtschaftlichkeitsprinzip). Dies bedingt - wie dies zu Tagesrandzeiten und an Wochenenden bereits heute für andere grundsätzlich auf ÖPNV-Leistungen angewiesene Nutzergruppen wie etwa Arbeitnehmer mit ungünstigen Arbeitszeiten, ältere oder auch mobilitäts eingeschränkte Personen etc. der Fall ist -, dass im Extremfall nicht allen Schülerinnen und Schülern zu jeder wünschenswerten Zeit und auf jeder wünschenswerten Strecke Verkehrsleistungen angeboten werden können. Denn der Staat kann - wie in vielen anderen öffentlichen Aufgabenbereichen auch - keine vollständige Gleichbehandlung garantieren.

Soweit die Verlagerung von Schülerströmen zu anderen Schulstandorten und/oder auf andere Abfahrtszeiten dazu führt, dass dadurch auf den neuen Relationen bzw. zu den neuen Zeiten gleichwohl eine als ausreichend zu bewertende Nachfrage nach Verkehrsleistungen existiert, wird diese im Hinblick auf die Vorgaben des ÖPNVG vom zuständigen Aufgabenträger auch zu befriedigen sein. Liegt die neu entstandene Nachfrage allerdings unter einem bestimmten, vom Aufgabenträger festzulegenden Mindestmaß, so ist der ÖPNV-Aufgabenträger - auch im Falle der Beförderung von Schülerinnen und Schülern - nicht gezwungen, das Angebot neu bereitzustellen. Auch können bestehende Relationen betroffen sein, wenn durch die Verlagerung der Nachfrage das oben genannte Mindestmaß unterschritten werden sollte. Auch in diesem Fall ist der Aufgabenträger rechtlich nicht gezwungen, das bisherige Angebot aufrechtzuerhalten.

Im konkreten Fall der Abwägung und Entscheidung über eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Verhältnis zu den dabei zwangsläufig entstehenden Kosten wird es daher wie bisher vorkommen, dass für kleinere Ortschaften - und damit für die dort wohnenden Schülerinnen und Schüler - keine unmittelbare Anbindung an die im Kreisgebiet bereitgestellten Verkehre gewährleistet ist. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass öffentliche Dienste bzw. in großem Umfang öffentlich geförderte Dienstleistungen aus Wirtschaftlichkeitsgründen regelmäßig nie vollständig flächendeckend angeboten werden können. Zwar soll es der ÖPNV der Bevölkerung gerade auch ermöglichen, die in anderen, vor allem den zentralen Orten angebotenen öffentlichen und privaten (Dienst-)Leistungen zu

erreichen. Aber auch hier ist es wirtschaftlich unmöglich, auch die letzte Ortschaft an das Liniennetz anzubinden. So unbefriedigend das für die Betroffenen - auch die dortigen Schülerinnen und Schüler - sein mag: Einen Rechtsanspruch auf Teilhabe an Verkehrsleistungen in unmittelbarer Nähe zum Wohnort gibt es nicht und kann es aus finanzwirtschaftlichen Gründen auch nicht geben.

Im Ergebnis muss der jeweilige Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger auf Basis der in seinem RNVP niedergelegten Vorgaben über die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in seinem Gebiet (§ 1 Abs. 1 ÖPNVG) entscheiden, wobei er gemäß § 1 Abs. 4 ÖPNVG - natürlich - insbesondere die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler zu berücksichtigen hat.

Ein gleichgelagerter Entscheidungsspielraum wie für die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV besteht in Schleswig-Holstein ebenfalls für die Träger der Schülerbeförderung. Denn wie noch unter Tz. 1.10.2 näher ausgeführt werden wird, beinhalten die Vorschriften des SchulG keine Anforderungen an die pflichtige Bereitstellung von Beförderungsleistungen für Schülerinnen und Schüler, sondern lediglich Bestimmungen über die etwaige Kostenübernahme. Entsprechend beziehen sich die Aussagen zur Zumutbarkeit in den Schülerbeförderungssatzungen der Kreise auf das Eintreten der Kostenübernahmepflicht, nicht aber auf einen Anspruch auf Beförderung. Dies ergibt sich aus § 136 SchulG, nach dem die Bestimmungen im Sechsten Teil des SchulG (Schullastenausgleich und Schülerbeförderung) *„keine Ansprüche der [...] Eltern, Schülerinnen und Schüler gegen den Schulträger, den Träger der Schülerbeförderung oder das Land“* begründen.

Im Falle einer vom ÖPNV-Aufgabenträger für nicht realisierbar erachteten ÖPNV-Einbindung hat der jeweils betroffene Schulträger gleichwohl zu prüfen, ob aufgrund der besonderen tatsächlichen Umstände vor Ort ausnahmsweise ein freigestellter Schülerverkehr angezeigt ist, und dies mit dem Kreis als Hauptkostenträger entsprechend der jeweiligen Schülerbeförderungssatzung abzustimmen.

Im Ergebnis kann die durch die schulgesetzlichen Änderungen ausgelöste Diversifizierung der Schülerströme in Abwägung mit den von den Aufgabenträgern zu beachtenden Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit dazu führen, dass für Einzelne wünschenswerte Verkehrsleistungen weder im Rahmen des ÖPNV noch im freigestellten Schülerverkehr angeboten werden.

Unabhängig hiervon bleibt es jeder Schulträgergemeinde sowie den Umlandgemeinden selbstverständlich unbenommen, in eigener (Kosten-)Verantwortung eine Beförderung ihrer Schülerinnen und Schüler zu organisieren, sollte der Kreis eine finanzielle Beteiligung ablehnen. In den restlichen Einzelfällen ist es den öffentlichen Aufgabenträgern schließlich mit Blick

auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht zuzumuten, die Bereitstellung von tatsächlichen Verkehrsleistungen zu gewährleisten. In diesen Fällen kann lediglich noch eine pauschale Kostenerstattung in Betracht kommen.

Hinsichtlich des bisher lediglich abstrakt angesprochenen Maßstabs für eine wirtschaftliche und sparsame Bereitstellung von Beförderungsleistungen zumindest für Schülerinnen und Schüler mag ein Blick nach Rheinland-Pfalz hilfreich sein. Obwohl hier das Schulgesetz den Kreisen und kreisfreien Städten die (tatsächliche) Beförderung der Schülerinnen und Schüler zur nächstgelegenen Schule als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe auferlegt, sind sie nach der Rechtsprechung des dortigen OVG ausnahmsweise dann nicht zur Einrichtung eines Schulbusverkehrs für die Schülerinnen und Schüler der in ihrem Gebiet liegenden Schulen verpflichtet, wenn sich der Einsatz des Schulbusses als vollkommen unwirtschaftlich erweist. Nach Auffassung des Gerichts räumt das Gesetz in diesem Falle dem Interesse an einer wirtschaftlichen Verwaltungsführung den Vorrang ein vor dem Bedürfnis nach öffentlicher Schülerbeförderung. Den Betroffenen wird damit zugemutet, die aus der persönlichen Lebensgestaltung resultierenden Nachteile - etwa im Hinblick auf eine vereinzelte und abgelegene Wohnlage - selbst zu tragen.

Was den konkreten Maßstab betrifft, den das Gericht seinerzeit hinsichtlich der Frage der Unwirtschaftlichkeit eines Schulbuseinsatzes zu beurteilen hatte, so findet sich - wie seinerzeit in Rheinland-Pfalz landesweit abgestimmt - auch heute noch in den aktuellen Richtlinien zur Schülerbeförderung rheinland-pfälzischer Kreise die folgende Festlegung:

„Sind in der Regel weniger als fünf Schülerinnen bzw. Schüler gemeinsam zu befördern, gilt der Einsatz eines Schulbusses als unwirtschaftlich.“

Nichts anderes kann nach Auffassung des LRH dann gelten, wenn sich die persönliche Lebensgestaltung z. B. in der Form der freien Schulwahl äußert. Die Lösung des damit in der Praxis ggf. ausgelösten Beförderungsproblems kann nicht uneingeschränkt dem Staat angelastet werden, sondern fällt - nach vorheriger Abwägung aller Umstände durch die Aufgabenträger - in letzter Konsequenz schließlich den die Entscheidungsmöglichkeiten des Schulgesetzes nutzenden Schülerinnen und Schülern bzw. deren Eltern zu. Gleiches gilt auch bei der Veränderung von Unterrichtsbeginns- und -endzeiten, wenn die Anzahl der dann (noch) regelmäßig zu befördernden Schülerinnen und Schüler unter ein bestimmendes Mindestmaß fällt und sich damit eine völlige Unwirtschaftlichkeit einstellt.

1.10 Wettbewerbsrechtliche Vorgaben im ÖPNV- Vergaberecht

Seit dem 03.12.2009 sind Dienstleistungsaufträge für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007 zu vergeben (im Folgenden EU-VO). Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne dieser Verordnung sind nicht mit entsprechenden vergaberechtlichen Begriffen in Deutschland zu verwechseln. Sie stellen eine Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dar. § 62 PBefG räumte unter Nutzung der Übergangsregelung des Artikel 8 Abs. 2 EU-VO eine Übergangsfrist in Deutschland bis zum 31.12.2013 ein. Hiernach konnten abweichend von Art. 5 Abs. 2 bis 4 EU-VO noch Direktvergaben (auch für Dienstleistungskonzessionen) vorgenommen werden.

Das gilt aber nicht für Dienstleistungsaufträge für den Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen, die zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen sind (vgl. Art. 5 Abs. 1 Satz 2 und 3 EU-VO). Diese sind seit 03.12.2009 pflichtig auszuschreiben. Die Verpflichtung zur Ausschreibung auf Basis dieses Rechtsrahmens betrifft die Fälle der sog. Bruttoverträge mit genau festgelegtem Leistungsinhalt und -umfang. Das Verkehrsunternehmen rechnet seine erbrachte Leistung bei gleichzeitiger Ablieferung der erzielten Einnahmen ab und trägt kein Risiko aus Schwankungen beim Fahrgastaufkommen. Es handelt sich hierbei um Dienstleistungsaufträge im Sinne der in Art. 5 Abs. 1 Satz 2 EU-VO genannten Vergaberichtlinien (Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG).

Im Gegensatz dazu stehen die Nettoverträge, bei denen das Erlösrisiko beim Verkehrsbetreiber liegt. Lediglich der vom Aufgabenträger zu zahlende Zuschuss wird ausgeschrieben. Den Zuschlag erhält das Verkehrsunternehmen mit dem geringsten Zuschussbedarf. Hierbei handelt es sich nicht um einen Dienstleistungsauftrag im Sinne des allgemeinen Vergaberechts, sondern um eine Dienstleistungskonzession. Eine Dienstleistungskonzession liegt nach einem Urteil des EuGH (Urteil vom 06.04.2006 - C-410/04) dann vor, wenn sich der Verkehrsbetreiber zumindest teilweise aus Fahrgeldeinnahmen finanziert. Der EuGH verschärfte in seinem Urteil vom 10.11.2011 (C-348/10) das Risikokriterium insoweit, als dass der Konzessionsnehmer einen wesentlichen Teil des Risikos, den Unwägbarkeiten des Marktes ausgesetzt zu sein, übernehmen müsse. Ein vertraglich vereinbarter umfassender Verlustausgleich käme im Ergebnis einem Dienstleistungsauftrag nach allgemeinem Vergaberecht gleich.

Bei Bus und Straßenbahn erfolgt die Vergabe nach Art. 5 Abs. 2 bis 6 der EU-VO bei Vorliegen einer Dienstleistungskonzession, sonst nach den o. g. Vergaberichtlinien (Art. 5 Abs. 1 Satz 2 EU-VO).

Bei einer Inhouse-Vergabe handelt es sich nicht um einen Dienstleistungsauftrag gemäß Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG. Daher sind Inhouse-Vergaben nur nach Maßgabe des Art. 5 Abs. 2 ff. EU-VO zu vergeben (ggf. unter Anwendung der Übergangsbestimmung des § 62

PBefG). Altvergaben, die nicht auf der Verordnung Nr. 1370/2007 beruhen, müssen jedoch auch weiterhin die Altmark-Trans-Kriterien²⁸

- Betrauungsakt mit klar definierten Leistungen,
- vorherige transparente Festlegung objektiver Ausgleichsparameter,
- Vermeidung von Überkompensationen und
- Kostenvergleich mit einem durchschnittlich gut geführten Unternehmen kumulativ erfüllen, damit der Ausgleich nicht als Beihilfe zu qualifizieren ist.

1.10.1 Umsetzung in Schleswig-Holstein

Die Durchführung der ÖPNV-Verkehrsleistungen erfolgte 2011 durch Einbindung der Busverkehrsunternehmen in folgenden Konstellationen:

Durchführung der Busverkehre in 2011

	eigen- wirtsch.* Verkehre	Netto- Verträge	Brutto- Verträge	Inhouse- Vergabe
Flensburg	1	-	-	1
Kiel	-	-	-	1
Lübeck	-	-	-	2
Neumünster	-	-	-	1
Dithmarschen	2	-	-	-
Nordfriesland	2	9	-	-
Ostholstein	-	3	-	-
Plön	2	-	-	1
Rendsburg-Eckernförde	-	3	1	-
Schleswig-Flensburg	4	1	-	-
Steinburg	7	1	-	-
Herzogtum Lauenburg	3	-	9	-
Pinneberg	-	-	4	1
Segeberg	-	-	6	-
Stormarn	-	-	6	-

kreisfreie Städte, Kreise und Zweckverband Steinburg als Aufgabenträger - ohne Stadtverkehre in gemeindlicher Aufgabenträgerschaft.

* tatsächlich bzw. nach Angaben der ÖPNV-Aufgabenträger eigenwirtschaftlich.

In **Neumünster** bedient sich die mit dem ÖPNV betraute städtische GmbH für die tatsächliche Leistungserbringung eines anderen Verkehrsunternehmens. Dies steht an sich im Widerspruch zu Art. 5 Abs. 2 e der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wonach bei Einschaltung von Subunternehmen der interne Betreiber verpflichtet ist, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen. Da aber die Betrauung noch am letzten Tag vor Inkrafttreten der EU-Verordnung zustande kam (Bestandsbetrauung), gilt diese aufgrund bestehender Übergangsbestimmungen bis zu ihrem Auslaufen Ende 2015. Die Stadt wird bestrebt sein müssen, für die Zeit ab 01.01.2016 ein rechtliches Konstrukt zu finden,

²⁸ EuGH-Urteil vom 24.07.2003 - Rechtssache C-280/00.

dass einerseits den europarechtlichen Vorgaben entspricht und zugleich den steuerlichen Querverbund nicht gefährdet.

Brutto-Verträge sind bisher in erster Linie im **Hamburger Umland** (im Tarifgebiet des Hamburger Verkehrsverbundes - HVV) anzutreffen.

Die Inhouse-Vergabe beim **Kreis Plön** wird aus dortiger Sicht als eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung eingeordnet, obwohl das bestehende Verkehrsangebot nur aufrechterhalten werden kann, weil der Kreis u. a. auf nennenswerte jährliche Dividendenausschüttungen der E.ON Hanse AG zugunsten seiner Verkehrsgesellschaft verzichtet. Die Eigenwirtschaftlichkeit steht jedoch im Widerspruch zur Einholung eines Gutachtens, mit dem die Kostensituation eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens bestätigt wurde (4. Altmark-Trans-Kriterium).

Die von den Aufgabenträgern als eigenwirtschaftlich erachteten Verkehre stellen sich nach genauer Betrachtung (weitestgehend) als gemeinwirtschaftliche im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und des § 8 Abs. 4 PBefG (neu) dar.

Auf Basis der ÖPNV-Finanzierungs-Verordnung²⁹, die bis 31.12.2012 galt, haben die Aufgabenträger *„mit den in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen Finanzierungsvereinbarungen zur Abgeltung von finanziellen Aufwendungen, die dem Unternehmen mit der Durchführung des vereinbarten oder genehmigten Verkehrsangebotes entstehen,“* geschlossen. Alternativ wurde dies in Verkehrsverträge integriert und über einen entsprechend erhöhten Finanzierungsbeitrag abgewickelt. Als Beitrag zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung flossen bzw. fließen - auf Basis bestehender Verträge - 90 % der den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellten ÖPNV-Mittel an die Verkehrsunternehmen. Damit ist auch ein möglicher Anspruch auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr abgegolten.

Seit 01.01.2013 ist die 90 %-Regelung entfallen.³⁰ Bis zum Auslaufen bestehender Verträge fließen den Verkehrsunternehmen jedoch auch weiterhin Mittel zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung inklusive der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr zu.

Die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG bzw. die pauschale Abgeltung gemäß § 64 a PbefG und ÖPNV-Finanzierungsverordnung) allein beeinträchtigen grundsätzlich nicht den Charakter der Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne von § 8 Abs. 4 PBefG, wenn sie maximal dem Umfang der auszugleichenden Mindererlöse aus den Schüler- bzw. Auszubildendenfahrkarten entsprechen. Daneben berufen sich die ÖPNV-Aufgabenträger auch darauf, dass sie zusätzlich Ausgleichszahlungen für

²⁹ Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein vom 31.05.2007, GVOBl. Schl.-H. S. 301.

³⁰ Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012, GVOBl. Schl.-H. S. 471.

festgelegte Höchsttarife in Verkehrsverbänden gemäß Artikel 3 Abs. 2 der EU-VO leisten würden. Der SH-Tarif ist aber ein Konstrukt der in der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH zusammengeschlossenen Verkehrsgesellschaften. Die ÖPNV-Aufgabenträger haben - anders als beim HVV - auf die Preisgestaltung keinen bzw. allenfalls geringen Einfluss. Inwieweit der SH-Tarif die Anforderungen an eine „allgemeine Vorschrift“ im Sinne der EU-VO erfüllt, sei dahingestellt. Die Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung müssten in jedem Fall objektiv sein und transparent gemacht werden (vgl. Art. 4 der EU-VO). Den Finanzierungsvereinbarungen liegen aber vielerorts lediglich Gutachten zur Beurteilung der Angemessenheit der Ausgleichsleistung zwecks Vermeidung einer beihilfenrechtlich unzulässigen Überkompensation zugrunde. Hierbei werden in Anlehnung an das Altmark Trans-Urteil die tatsächlichen Kilometerkostensätze mit denen eines durchschnittlich gut geführten Busverkehrsunternehmens abgeglichen. Für die Beurteilung eines angemessenen Gewinns werden branchenübliche Umsatzrenditen angelegt. Inwieweit die Einnahmesituation explizit durch vorgegebene Höchsttarife auf Basis allgemeiner Vorschriften beeinflusst wird, die es auszugleichen gilt, bleibt hierbei unberücksichtigt. Beispielsweise ein Vergleich mit der Situation, wenn es die Vorgaben nicht gäbe, könnte ein taugliches Instrumentarium darstellen.

Sobald der oben beschriebene Umfang für den Ausgleich des Ausbildungsverkehrs überschritten wird und nachprüfbar Parameter für einen weiteren Ausgleich - wegen von den Busverkehrsunternehmen selbstbestimmter Höchsttarife - fehlen, ist ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 der EU-VO gegeben. Die Finanzierungsvereinbarungen beinhalten folglich - allgemein - auch die Ausgleichsleistung für eine ausreichende Verkehrsbedienung.

Neben diesen Finanzierungsvereinbarungen existieren auch noch andere Kostenbeteiligungen. So bestehen beispielsweise im Kreis Schleswig-Flensburg 49 Schülerbeförderungsverträge zwischen den Schulträgern und den Busverkehrsunternehmen. Die Schülerbeförderung wird im Rahmen des normalen ÖPNV-Liniverkehrs abgewickelt. Die sich aus den Verträgen ergebenden Pauschalen lassen sich differenzieren in einen Zuschuss für Schülerbeförderung aus einer Zeitkartenabrechnung (77 %) und in einen sog. „ÖPNV-Anteil“ (23 %), der die tatsächlichen Kosten des Buseinsatzes mit abdecken soll. Dieser „ÖPNV-Anteil“, der beim Kreis haushaltsmäßig zwar separat, aber dennoch innerhalb der Schülerbeförderung nachgewiesen wird, stellt eine zusätzliche Zahlung der öffentlichen Hand dar, um eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen. Ohne diese Zahlungen würden nämlich die Verkehrsunternehmen aller Voraussicht nach die Leistungen nicht bzw. nicht in der gewünschten Weise anbieten. Damit handelt es sich aber eindeutig um eine weitere Ausgleichsleistung für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehre. Nebenbei sei angemerkt, dass zuständige Behörde für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im ÖPNV in diesem Fall der Kreis (Kreistag) ist (§ 2

Abs. 4 ÖPNVG). Soweit also die Schülerbeförderung im Rahmen des Linienverkehrs nach § 42 PBefG wahrgenommen wird, verbieten sich derartige Verträge zwischen gemeindlichen Schulträgern und den Busverkehrsunternehmen.

Auch in anderen Kreisen (z. B. Nordfriesland) waren ähnliche systemfremde ÖPNV-Finanzierungs-Konstellationen über die Schülerbeförderung vorzufinden.

Die eigenwirtschaftlichen Verkehre in Gestalt der vorgefundenen Finanzierungsvereinbarungen und ggf. besonderen Schülerbeförderungsverträgen nehmen somit vielmehr den Charakter von Netto-Verträgen und damit von Dienstleistungskonzessionen (Betrabung mit Ausgleichsleistung) an.

1.10.2 **Exkurs: Kreise als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV und gleichzeitig Hauptkostenträger bei der Schülerbeförderung**

Im Gegensatz zu den kreisfreien Städten sind die Kreise in doppelter Hinsicht in die Bereitstellung von Verkehrsleistungen involviert. Einerseits obliegt ihnen die Zuständigkeit als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV in ihrem Gebiet. Andererseits tragen sie seit Jahrzehnten die finanzielle Hauptlast für die Schülerbeförderung nach dem Schleswig-Holsteinischen Schulgesetz (SchulG). Insoweit nahmen und nehmen sie über ihre Schülerbeförderungssatzungen Einfluss auf die den Schülerinnen und Schülern durch die Träger der Schülerbeförderung zugänglich gemachten Verkehrsleistungen.

Da die Finanzierungszuständigkeit der Kreise für die Schülerbeförderung bereits vor Inkrafttreten des ÖPNVG und der damit verbundenen Zuweisung der Aufgabenträgerschaft für den übrigen ÖPNV auf die Kreise bestand, haben sich nach Schaffung der neuen Rechtslage offenbar sehr unterschiedliche Entwicklungen ergeben. Der LRH hat im Zuge der Prüfung den Eindruck gewonnen, dass das Festhalten an dem hergebrachten Begriff der Schülerbeförderung in einigen Kreisen den Blick für notwendige Änderungen verstellt hat. Denn der Begriff der Schülerbeförderung suggeriert eine vorrangige Zuständigkeit der Schulträger für die Organisation des Transports der Schülerinnen und Schüler. Tatsächlich werden die Schülerinnen und Schüler allerdings weit überwiegend im normalen Linienverkehr befördert, was nach den Schülerbeförderungssatzungen der Kreise auch so sein soll. Für die Organisation des öffentlichen Linienverkehrs liegt die gesetzliche Zuständigkeit allerdings bei den Kreisen und nicht bei den Schulträgern.

Mit Blick auf die in einzelnen Kreisen vorgefundenen besonderen Konstruktionen bei der Organisation des ÖPNV wird im Folgenden das Verhältnis der Vorschriften des ÖPNVG und des SchulG und die daraus resultierenden Zuständigkeiten gegeneinander abgegrenzt und hieraus Handlungsbedarf für die betroffenen Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger abgeleitet.

Wohl aus historischen Gründen wird die schulgesetzlich geregelte Trägerschaft für die Schülerbeförderung (§ 114 SchulG) teilweise offenbar immer noch verstanden als Zuweisung auch der Planungs- und Durchführungsverantwortung für diese Verkehre. Hintergrund hierfür dürfte sein, dass die Schülerbeförderung in der Fläche bis Anfang der 1990er Jahre in weiten Teilen im sog.n freigestellten Schülerverkehr stattfand, also ohne dass Dritte diese Verkehrsleistungen nutzen konnten. Seinerzeit schlossen die Schulträger entsprechende Leistungsverträge mit den Verkehrsunternehmen vor Ort, um die Schülerbeförderung sicherzustellen. Auch stellt die Beförderung von Schülerinnen und Schülern im ländlichen Raum auch heutzutage den mit Abstand größten Anteil an der dortigen Beförderungsleistung dar.

Seit damals haben sich die Rahmenbedingungen allerdings grundlegend geändert. Die ehemals freigestellten Schülerverkehre sind im Laufe der Jahre - was ihre Streckenverläufe betrifft - weitestgehend in für jedermann offene Linienverkehre umgewandelt worden, da die Verkehrsgesellschaften im Rahmen von Verkehrsgemeinschaften kreisweite, für jedermann offene ÖPNV-Verkehrsangebote entwickelt haben. Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern findet damit weit überwiegend im normalen ÖPNV statt.

Im Ergebnis ist die Frage zu klären, wer aufgrund welcher Zuständigkeit vorrangig für die Bereitstellung der öffentlichen Verkehrsleistungen zu sorgen hat. Denn ein Nebeneinander der Zuständigkeiten zweier Aufgabenträger für die Bereitstellung von Verkehrsleistungen wäre allgemein unbefriedigend. Dabei stellt sich die rechtliche Situation wie folgt dar.

Gemäß § 1 Abs. 1 RegG stellt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrzunehmen haben, werden durch Landesrecht bestimmt (§ 1 Abs. 2 RegG).

Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG obliegt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung im Übrigen, das heißt dem straßengebundenen ÖPNV, den Kreisen und kreisfreien Städten oder ihren jeweiligen Zweckverbänden. Aus § 1 Abs. 1 ÖPNVG ergibt sich, dass die ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung in allen Teilen des Landes zu erfolgen hat. Gemäß § 1 Abs. 4 ÖPNVG sind bei der Planung und Gestaltung des ÖPNV-Angebots - neben den Bedürfnissen anderer Nutzergruppen - vor allem auch die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler zu berücksichtigen.

Die Kreise haben demnach als ÖPNV-Aufgabenträger die Gesamtbevölkerung in ihrem Zuständigkeitsgebiet einschließlich der Schülerinnen und Schüler in den Blick zu nehmen. Da letztere im ländlichen Raum mit Abstand

die größte Nachfragegruppe nach Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV darstellen, erfolgt die Berücksichtigung ihrer Interessen bei nachfrageorientierter Angebotspolitik quasi automatisch.

Parallel zur allgemeinen ÖPNV-Zuständigkeit der Kreise für eine ausreichende Verkehrsbedienung - einschließlich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern - kodifiziert das SchulG eine spezielle Zuständigkeit für die Schülerbeförderung. Nach § 114 Abs. 1 SchulG sind grundsätzlich die Schulträger der in den Kreisen liegenden Schulen auch Träger der Schülerbeförderung, das heißt vor allem die kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Bei kreiseigenen Schulen und in weiteren im SchulG ausdrücklich festgelegten Fällen obliegt die Trägerschaft der Schülerbeförderung den Kreisen.

Betrachtet man nunmehr die Zuständigkeiten für die Schülerbeförderung nach dem SchulG genauer, so ist zunächst festzustellen, dass das hiesige SchulG - im Gegensatz zu einigen Schulgesetzen anderer Länder - keinerlei Anspruch auf die Beförderung der Schülerinnen und Schüler kodifiziert. Die Analyse zeigt, dass es sich bei der Vorschrift des § 114 SchulG materiell lediglich um eine Vorschrift zur Kostenträgerschaft handelt. Erst durch die Ausgestaltung der in § 114 Abs. 2 SchulG erwähnten (Schülerbeförderungs-)Satzung durch den jeweiligen Kreis bestimmt dieser, welche Kosten für die Schülerbeförderung als notwendig anerkannt werden. Dabei werden - neben Fragen der Kostenträgerschaft - teilweise auch Anforderungen formuliert, aus denen sich Ansprüche im Hinblick auf Beförderungsleistungen ablesen lassen.

Aus den relevanten gesetzlichen Vorschriften ergibt sich damit hinsichtlich der Entscheidung über konkrete Beförderungsleistung im jeweiligen Kreisgebiet eine eindeutige Zuständigkeit ausschließlich für den Träger des übrigen ÖPNV. Schulträger dagegen haben keinerlei Zuständigkeiten im Zusammenhang mit (Linien-)Verkehrsangeboten des ÖPNV.

Dass der ÖPNV Vorrang vor anderen Verkehrsleistungen haben soll ergibt sich mittelbar auch aus dem SchulG. Dort werden in § 114 Abs. 5 Regelungen zum Einsatz von Schulbussen im freigestellten Schülerverkehr getroffen. Die Kosten für den Einsatz eines solchen Schulbusses sind gegenüber dem Träger der Schülerbeförderung danach nur dann erstattungsfähig, wenn der Kreis seinen Einsatz zugelassen hat, *„weil die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich, der Schülerin oder dem Schüler nicht zumutbar oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist.“*

Schülerbeförderung im hergebrachten Sinne, das heißt in der Organisations- und Durchführungsverantwortung des jeweiligen Schulträgers, ist subsidiär zum ÖPNV damit ausnahmsweise nur in besonders gelagerten Fällen vorgesehen. Diese Zuständigkeitsreihenfolge findet sich auch in den Schülerbeförderungssatzungen der Kreise wieder, wenn dort regelmäßig darauf hingewiesen wird, dass vorrangig der ÖPNV in Anspruch zu nehmen ist.

Im Ergebnis sind vorrangig die Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger für das Angebot der Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV zuständig. Laut Schulgesetz übernehmen die Schulträger grundsätzlich lediglich die aufgrund der Schülerbeförderungssatzung entstehenden Kosten für den Einkauf von Zeitfahrkarten beim zuständigen Verkehrsunternehmen. Diese Kosten werden anschließend mit dem Kreis und ggf. der Wohnsitzkommune abgerechnet.

Die auch 17 Jahre nach Inkrafttreten des ÖPNVG in mehreren Kreisen vorgefundenen (Alt)Verträge von Schulträger-Gemeinden - z. T. gemeinschaftlich mit dem Kreis - mit den Verkehrsunternehmen über die Bereitstellung von Verkehren, die Teil des öffentlichen Linienverkehrs sind, stellen insofern einen Anachronismus dar, der nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des Europarechts einer Änderung bedarf.

Unabhängig von seinen Entscheidungen als ÖPNV-Aufgabenträger kann sich der jeweilige Kreis in besonders gelagerten Einzelfällen über die Regelungen seiner Schülerbeförderungssatzung an einem vom jeweiligen Schulträger für erforderlich gehaltenen freigestellten Schülerverkehr mit seiner Zwei-Drittel-Kostenübernahme finanziell beteiligen. In darüber noch hinausgehenden Ausnahmefällen bleibt es jeder Schulträgergemeinde sowie den Umlandgemeinden selbstverständlich unbenommen, in eigener (Kosten-) Verantwortung einen freigestellten Schülerverkehr zu organisieren, sollte der Kreis eine finanzielle Beteiligung ablehnen. In den restlichen Einzelfällen ist es den öffentlichen Aufgabenträgern schließlich mit Blick auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht zuzumuten, tatsächliche Beförderungsleistungen zu gewährleisten. In diesen Fällen kann lediglich noch eine pauschale Kostenerstattung in Betracht kommen.

Dass es klarer Zuständigkeitsabgrenzungen hinsichtlich der Aufgabenverantwortung für die öffentlichen (Linien-)Verkehrsleistungen bedarf, zeigen auch die folgenden Überlegungen, die die europarechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Mit der EU-VO hat die Kommission klargestellt, dass die Bereitstellung angemessener bzw. ausreichender Verkehrsleistungen in den Mitgliedstaaten als eine öffentliche Leistung der Daseinsvorsorge bzw. als eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse angesehen wird. Begründet wird dies damit, dass die gewünschte Verkehrsleistung ohne Bereitstellung öffentlicher Mittel vom Markt nicht in dem als erforderlich angesehenen Maße angeboten würde. In diesen Fällen obliegt die Gewährleistung der gewünschten Verkehrsleistungen öffentlichen Aufgabenträgern bzw. - im Wortlaut der EU-VO - zuständigen örtlichen Behörden. Da diese mit ihren Finanzierungszahlungen Einfluss auf den Wettbewerb zwischen den am Markt existierenden und in die konkrete Leistungserbringung eingeschalteten Verkehrsunternehmen ausüben könnten, hat sich die EU veranlasst gesehen,

mit der o. g. Verordnung Regelungen über öffentliche Personenverkehrs-
dienste auf Schiene und Straße zu erlassen.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, schreibt die Verordnung Regu-
larien vor, an die sich die Aufgabenträger bzw. zuständigen Behörden -
nach bestimmten Übergangsfristen - zu halten haben. Hierzu gehören vor
allem die grundsätzliche Pflicht zur Vergabe der für erforderlich gehaltenen
Verkehrsleistungen entweder nach den allgemeinen Vergabevorschriften
(Bruttoverträge), über den Abschluss von öffentlichen Dienstleistungsauf-
trägen im Sinne der EU-VO oder aber durch die direkte Vergabe des
Dienstleistungsauftrags an einen internen Betreiber, das heißt ein eigenes
Verkehrsunternehmen des Aufgabenträgers bzw. der zuständigen Behörde.

Im Zusammenspiel der europarechtlichen Regelungen mit den bundes- und
landesgesetzlichen Vorschriften kann es sich bei den zuständigen Behörden,
denen die Gewährleistung der Verkehre obliegt, nur um die ÖPNV-Aufgaben-
träger gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG handeln. Damit sie ihrer Verant-
wortung auch gerecht werden können, müssen die betroffenen Kreise ihre
ÖPNV-Aufgabenträgerschaft annehmen und für den ÖPNV, das heißt den
Linienverkehr, in ihre zukünftige Bestellerfunktion hineinwachsen.

Maßgeblich für die Umsetzung der notwendigen Veränderungen ist dabei
eine Vorgehensweise, wie sie vom LRH in denjenigen Kreisen angetroffen
wurde, die ihre ÖPNV-Aufgabenträgerfunktion bereits zeitnah nach Inkraft-
treten des ÖPNVG aktiv wahrgenommen haben, und zwar:

1. Bildung von Linienbündeln im RNVP als Grundlage für die europä-
rechtlich zukünftig erforderliche Ausschreibung der gewünschten Ver-
kehrsleistungen.
2. Harmonisierung der innerhalb der gebildeten Linienbündel enthaltenen
Zeiträume, für die bisher die Linienkonzessionen an die Verkehrsunter-
nehmen vergeben wurden. Dies muss in Absprache mit der Genehmi-
gungsbehörde auf der Grundlage der im RNVP gebildeten Linienbündel
geschehen. Die am längsten laufende Konzession determiniert dabei
den frühesten Zeitpunkt für eine Ausschreibung des Bündels.
3. Übernahme der bisher noch von Gemeinden mit den Verkehrsunter-
nehmen geschlossenen Verträge, bei denen eine Vertragsverlängerung
bei gleichzeitiger befristeter Neukonzessionierung vor Ablauf der zeitlich
letzten Konzession innerhalb des gebildeten Linienbündels erforderlich
wird.
4. Ausschreibung der gewünschten Verkehrsleistungen der einzelnen
Linienbündel nach den allgemeinen Vergaberegulungen (Bruttover-
trag) oder durch Abschluss von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen
im Sinne der EU-VO.

1.10.3 **Brutto- oder Netto-Verträge**

Bei der Neuvergabe ist genau zu überlegen, welcher Vertragsvariante der Vorzug einzuräumen ist.

- Bei **Bruttoverträgen** wird allein die Erbringung der Verkehrsleistung eingekauft (die Fahrgeldeinnahmen werden an den Aufgabenträger abgeführt). Die Verkehrsunternehmen können folglich relativ genau kalkulieren und über die Abrechnungsparameter für den Fahrzeug- und Personaleinsatz (inklusive objektiver Preisgleitklauseln) die entstehenden Kosten (inklusive Gewinnzuschläge) erstattet bekommen. Die entscheidenden Risiken (Schwankungen beim Fahrgastaufkommen) liegen beim Aufgabenträger als Besteller, sodass auf das Einkalkulieren von zusätzlichen Wagnissen (Risikomargen) weitergehend verzichtet werden könnte. Dies müsste sich bei der Vergabe der Verkehrsleistungen folglich in den Angebotspreisen widerspiegeln. Auf Basis der vereinbarten Abrechnungssätze (beispielsweise Kostensatz pro Kilometer, Stundenkostensatz für das Fahrpersonal) lässt sich bei Bedarf die zu erbringende Verkehrsleistung flexibel und sehr transparent anpassen. Dieses Modell setzt aber - idealtypisch - eine Einflussnahme des Aufgabenträgers bei der Fahrpreisgestaltung voraus. Wohl auch aus diesem Grund sind die Brutto-Verträge bisher vornehmlich im HVV-Tarifgebiet anzutreffen.
- Bei den **Nettoverträgen** wird im Grunde der Zuschussbedarf bzw. die Ausgleichsleistung ausgeschrieben. Hierbei wird das Risiko der Schwankungen beim Fahrgastaufkommen und damit der zu erzielenden Gesamtbeförderungsentgelte auf das Verkehrsunternehmen verlagert. Dieses muss folglich die zusätzlichen kalkulatorischen Wagnisse in seinen Angebotspreis einkalkulieren. Daneben müssen nachträglich erforderlich werdende Zusatzleistungen neu vereinbart werden, wobei aber die Kalkulation zum Geschäftsgeheimnis des Verkehrsunternehmens zählt. Die Angemessenheit der Preise lässt sich dann im Regelfall nicht verifizieren. Soweit der Grundvertrag aus Sicht des Verkehrsunternehmens u. U. nicht auskömmlich genug gestaltet war, ergeben sich durch nachträgliche Mehrleistungsverträge somit Möglichkeiten zur Optimierung der Ertrags-situation. Dass die Verkehrsunternehmen von einer solchen Chance keinen Gebrauch machen, ist eher nicht zu vermuten. Daneben ist nicht auszuschließen, dass die Verkehrsunternehmen zur Stabilisierung oder zur Erhöhung ihres Gewinns Strategien zur Kostensenkung entwickeln, die - ggf. unbemerkt - einen Qualitätsverlust bewirken.

Soweit sich die auf das Verkehrsunternehmen verlagerten Risiken realisieren, könnte schlimmstenfalls das Verkehrsunternehmen seine Verkehrsleistung einstellen. Der ÖPNV-Aufgabenträger bleibt hingegen in seiner gesetzlichen Verpflichtung, den ÖPNV sicherzustellen. Diese Drohkulisse könnte zur Beschleunigung von Vertragsabschlüssen über Mehrleistungen genutzt werden.

Auf den ersten Blick überzeugen die Nettoverträge, da die Ausgleichsleistung fixiert bzw. gedeckelt werden kann. Dabei muss die zu erbringende Leistung (z. B. ein bestehendes Netz mit vorhandenem Fahrplan und Qualitätsstandards) auch hier genau vorgegeben werden. Die Nachteile zeigen sich jedoch, wenn das Liniennetz und/oder die Taktung (Fahrplankilometer) verändert werden sollen bzw. müssen, wie dies im Laufe der Zeit häufig bei Schülerbeförderungsleistungen der Fall ist. Mit Brutto-Verträgen lassen sich auf Basis der bekannten Preise für die zu erbringenden Verkehrsleistungen notwendige Änderungen später flexibler vornehmen. Auch kann der Aufgabenträger bei Wünschen von Fahrgästen und/oder dem politischen Ehrenamt die zu erwartenden Kosten bereits im Vorwege selbst ermitteln und benennen.

Die Brutto-Verträge gehen allerdings mit einem tendenziell erhöhten Verwaltungsaufwand aufseiten des Aufgabenträgers einher. Während sich bei den Netto-Verträgen die Sachbearbeitung weitgehend auf die Zahlbarmachung der vereinbarten Ausgleichsleistung beschränkt, bedarf es bei den Brutto-Verträgen einer laufenden Detailabrechnung mit den Verkehrsunternehmen. Der Einkauf der Verkehrsleistung gestaltet sich aber transparenter und flexibler. Bei den Netto-Verträgen lassen sich die Unternehmen das auf sie verlagerte Risiko vergüten, obwohl letztlich - wie oben beschrieben - die Aufgabe beim Aufgabenträger faktisch jederzeit wieder abgeladen werden kann. Der Abstimmungsaufwand bei Leistungsänderungen und Anpassungen der Finanzierung kann zudem den augenscheinlichen Vorteil geringeren Managementaufwands wieder aufheben.

1.10.4 **Direktvergaben versus Wirtschaftlichkeit?**

Bei Direktvergaben findet ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nicht statt. Der ÖPNV-Aufgabenträger ist u. a. auch befugt, Verkehrsleistungen selbst zu erbringen oder an interne Betreiber zu vergeben (Inhouse-Vergaben). Der Aufgabenträger muss über den internen Betreiber jedoch eine Kontrolle ausüben können, die der Kontrolle über seine eigenen Dienststellen entspricht (beherrschender Einfluss).

Ein faires wettbewerbliches Vergabeverfahren für die Dienstleistungskonzessionen bzw. die Ausschreibung für öffentliche Aufträge im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen ermöglichen das Wirksamwerden der Marktmechanismen, also der Preisbildung durch das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage auf Märkten mit Wettbewerb. Damit haben die Aufgabenträger ein wirksames Instrument zur Erzielung von Effizienz. Die Direktvergaben entziehen sich dieser Konkurrenzsituation und damit dieser Preisfindung. Es ist daher nur schwer einschätzbar, ob sich die direkt mit der Verkehrsleistung betrauten kommunalen Verkehrsunternehmen wirtschaftlich verhalten. Andererseits ermöglicht nur die Direktvergabe den steuerlichen Querverbund.

Die Hansestadt Lübeck beispielsweise bedient sich als Nachweis der Wirtschaftlichkeit des 4. Kriteriums aus dem Altmark-Trans-Urteil.³¹ Zur Prüfung, ob die Kostenstrukturen sich im Rahmen des Marktüblichen bewegen, werden in Lübeck die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Verkehrsunternehmens angelegt. Dazu werden zuvor herausgerechnet:

- Aufwendungen für die Altersversorgung,
- Aufwendungen, die der ÖPNV-Leistungserstellung nicht direkt zuzuordnen sind (sog. Trennungsrechnung), und
- Kostenparameter (Gesamtkostensatz je Nutzwagenkilometer bzw. Fahrplankilometer).

Nach Auskunft der Verwaltung legen die extern eingeschalteten Gutachter hierbei Vergleichswerte von diversen Verkehrsunternehmen zugrunde.

Über dieses Hilfskriterium wird der Versuch unternommen, eine Marktsituation zu simulieren. Entscheidend hierbei ist natürlich, welche Vergleichsverkehrsunternehmen in die Betrachtung tatsächlich eingeflossen sind.

Das Kriterium aus dem Altmark-Trans-Urteil wurde entwickelt, um die Angemessenheit der Ausgleichsleistung im Lichte der Wirtschaftlichkeit beurteilen zu können. Es ist aber nur bedingt ein Gradmesser für die Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Leistungserstellung. Theoretisch möglich wäre auch ein Vergleich auf hohem Niveau, also ein Vergleich unter Unwirtschaftlichen (ggf. Verkehrsunternehmen, die ebenfalls lediglich betraut worden sind, ohne sich dem Wettbewerb zu stellen). Der Vergleich wird zudem getrübt, wenn bestimmte Aufwendungen wie die für die Altersversorgung unberücksichtigt bleiben.

1.10.5 Sind Gemeinden als ÖPNV-Aufgabenträger sinnvoll?

Wie bereits oben erwähnt, nimmt partiell auch die Gemeindeebene die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wahr (vgl. die Übersicht unter Tz. 1.3). Denn soweit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNVG (01.01.1996) kreisangehörige Gemeinden bereits freiwillig die Planung und die Organisation des örtlichen ÖPNV sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV wahrgenommen haben, gelten diese Aufgaben als übertragen auf die gemeindliche Ebene. Diese Fallgestaltungen sind bei den etablierten Stadtverkehren gegeben.

Die entsprechenden Städte und Gemeinden nahmen bereits vor Inkrafttreten des ÖPNVG einen bestimmenden Einfluss auf die Linienführung, die Taktung, die Platzierung von Haltestellen etc. wahr. Die damit verbundenen Kosten wurden gemäß ihrer Verursachung seinerzeit von diesen Gemeinden bzw. im Rahmen eines Querverbands von den entsprechenden kommunalen

³¹ EuGH-Urteil vom 24.07.2003 - Rechtssache C-280/00. Hiernach muss die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt werden, die ein durchschnittliches, gut geführtes und mit Transportmitteln angemessen ausgestattetes Unternehmen hätte. Für Direkt-Vergaben ab dem 03.12.2009 sieht die Verordnung (EG) 1370/2007 die Bemessung der Ausgleichsleistung allein nach dem Anhang vor.

Gesellschaften getragen. Eine Verlagerung der Zuständigkeit auf die Kreisebene hätte grundsätzlich auch die Übertragung der Finanzverantwortung zur Folge gehabt. Die gesetzliche Regelung zur Bestimmung auch der Gemeindeebene als ÖPNV-Aufgabenträger ist offenbar diesem Zusammenhang geschuldet.

Der ÖPNV kann sinnvoll nicht kleinräumig organisiert werden, insbesondere nicht begrenzt auf ein kleineres Gemeindegebiet. Aus diesem Grund haben sich die Aufgabenträger bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus erstrecken, abzustimmen (§ 6 Abs. 1 ÖPNVG). Die Verflechtungen von Verkehrsströmen über Gemeindegrenzen hinweg innerhalb desselben Kreises erfordern - aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen - eine Zuordnung der Aufgabe zumindest auf die Kreisebene. Vor diesem Hintergrund hat der Landesgesetzgeber die Aufgabenträgerschaft auch grundsätzlich dort angesiedelt. Die Ausnahme von diesem sinnvollen Ansatz für die früheren Stadtverkehre erklärt sich - wie so oft - allein aus den oben dargelegten Kostengründen. Das ÖPNVG weist daneben nur der Kreisebene die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen zu (§ 2 Abs. 4 ÖPNVG). Unmittelbare Zahlungen der Gemeindeebene an die Verkehrsunternehmen wären hiernach gar nicht zulässig. Zudem obliegt allein der Kreisebene die Abwicklung der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs. Die ÖPNV-Mittel fließen u. a. aus diesem Grund nur den Kreisen zu.

Nach Einschätzung des LRH sollte die Regelung in § 2 Abs. 3 ÖPNVG (Gemeinden als örtliche ÖPNV-Aufgabenträger) kritisch hinterfragt werden. Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch Gemeinden widerspricht der gesetzlichen Systematik.

Möglichkeiten einer sachgerechten Kostentragung sind durch vertragliche Gestaltungen zwischen dem jeweiligen Kreis und den betroffenen Gemeinden gegeben. Hiervon machen die Kreise teilweise auch schon Gebrauch (beispielsweise der Kreis Pinneberg mit der Stadt Uetersen, die im Jahr 2008 auf eigenen Wunsch die örtliche Aufgabenträgerschaft niedergelegt hat).

Denkbar wäre z. B. auch die Ausgestaltung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes nach den einheitlichen Maßstäben des Kreises. Für weitergehende Verkehrsleistungen nach den individuellen Wünschen einzelner Gemeinden hätten diese die Mehrkosten im Erstattungswege zu tragen.

1.10.6 **„Jeder mischt mit“ oder ein Kreis und fast alle seine Gemeinden sind zusammen Aufgabenträger = Zweckverband ÖPNV Steinburg**

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNVG (01.01.1996) existierte bereits der Zweckverband ÖPNV Steinburg, sodass auch diese bestehenden Strukturen im Kreis Steinburg bei Schaffung der gesetzlichen ÖPNV-Grundlage unberührt blieben; die Aufgabenträgerschaft wurde hierbei dem Zweckverband zugewiesen.

Gegründet wurde dieser Zweckverband seinerzeit, um zunächst eine gerechte Finanzierung des Stadtverkehrs Itzehoe (später auch Glückstadt) mit dem Umland zu implementieren. Dem Zweckverband gehören der Kreis Steinburg mit einem Finanzierungsanteil von 40 % sowie nahezu alle kreisangehörigen Gemeinden an - mit Ausnahme von wenigen ganz kleinen Gemeinden, die gar keinen Bedarf an einer ÖPNV-Anbindung haben.

Wie bereits zu den gemeindlichen Aufgabenträgern (vgl. Tz. 1.10.5) ausgeführt, erscheint der Kreis mit seinem willensbildenden Organ Kreistag die richtige Aufgabenebene zu sein. Zwar könnte man einwenden, dass die Zweckverbandslösung darüber hinausgeht und zum einen die Kreis- als auch die Gemeindeinteressen vereinigt. Andererseits hat eine Zweckverbandsstruktur auch Nachteile. So besteht die Verbandsversammlung aus über 110 Vertreterinnen und Vertretern, der Zweckverband verfügt über einen eigenständigen Haushalt und der Verbandsvorsteher erhält eine Aufwandsentschädigung. Zudem eröffnet sich über die Konstruktion einer Geschäftsführung für den Zweckverband ggf. eine höhere Stellenbewertung, als dies bei einer vergleichbaren ÖPNV-Sachbearbeitung innerhalb der Kreisverwaltung der Fall wäre, wo die bereits vorhandene Leitungsebene anfallende Führungsaufgaben miterledigen könnte. Die örtliche Verbundenheit des Zweckverbands in Form der in der Verbandsversammlung vertretenen Bürgermeisterinnen und Bürgermeister wird zwar als vorteilhaft empfunden, kann sich aber auch als nachteilig erweisen, wenn auf alle Partikularinteressen angemessen reagiert werden soll.

Die Fortführung der Zweckverbandslösung im Kreis Steinburg muss als Kompromisslösung bei Schaffung des ÖPNVG angesehen werden, mit der offenbar der seinerzeitige Status quo aufrecht erhalten werden sollte. Diese organisatorische Lösung erscheint dem LRH weniger wirtschaftlich und systematisch fragwürdig.

Zum Zeitpunkt der Gründung gab es noch kein ÖPNVG, die Gemeinden suchten folglich auf völlig freiwilliger Basis ohne rechtliche Rahmenbedingungen eine Möglichkeit der verursachungsgerechten ÖPNV-Finanzierung. Dies ist über die Zweckverbandslösung damals gelungen, hätte aber auch über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geschehen können. Mit dem ÖPNVG hat der Landesgesetzgeber mit Wirkung ab 1996 ÖPNV-Zuständigkeiten festgelegt und diese grundsätzlich auf Kreisebene angesiedelt wissen wollen. Selbst bei den Zweckverbänden muss es sich dem Wortlaut der Vorschrift

nach um solche der Kreise und/oder der kreisfreien Städte handeln (vgl. § 2 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG - „*ihrer jeweiligen*“). Für Aufgaben, die im Grunde alle Gemeinden eines Kreises betreffen und zweckmäßigerweise übergemeindlich erledigt werden müssen, gibt es die bestehende Institution des Kreises. Das politische Entscheidungsorgan für die den ganzen Kreis betreffenden Selbstverwaltungsangelegenheiten ist der Kreistag. Warum eine zusätzliche Körperschaft im selben Kreis, bestehend aus dem Kreis und fast vollumfänglich seiner kreisangehörigen Gemeinden geschaffen bzw. erhalten werden muss, erschließt sich daher kaum. Es macht grundsätzlich wenig Sinn, bei kreisweit wahrzunehmenden Kreisaufgaben neben der Kreisverwaltung zusätzliche rechtliche oder auch organisatorische Strukturen zu schaffen, nur damit auch die Gemeindeebene unmittelbar mitbestimmen kann und ggf. die Finanzierung auf andere Umlagegrundlagen als die nach dem FAG vorgesehene Finanzkraft umgestellt wird.

Der ÖPNV im Kreis Steinburg steht vor großen Herausforderungen (demografische Entwicklung, steigende Betriebskosten bei stagnierender Kostenbeteiligung des Landes, beabsichtigte Umstellung auf Bruttoverträge mit entsprechend einhergehendem Verwaltungsaufwand), die zusätzliches finanzielles Engagement der Verbandsmitglieder erfordern werden. Auch ist zu bedenken, dass das Vorhalten von speziellem ÖPNV-Sachverstand einen Grundaufwand bedingt, der für einen kleinen Kreis relativ, das heißt pro Einwohner betrachtet, tendenziell höher ausfällt. Vor diesem Hintergrund regt der LRH eine interkommunale Zusammenarbeit an und verweist auf die Kooperation der Kreise Pinneberg und Segeberg, die sich einer Servicegesellschaft bedienen. Hierfür sprechen die Bündelung von Kompetenz, die Möglichkeit der fachlichen Spezialisierung und bessere Vertretungsmöglichkeiten. Im Idealfall könnte der Kreis Steinburg dieser Kooperation beitreten und damit für sich ein wirtschaftlicheres Ergebnis erzielen.

1.10.7 **Interkommunale Kooperationen denkbar**

Wie sich im Rahmen der Prüfung gezeigt hat, nehmen die Kommunen die ihnen gesetzlich zugewiesene ÖPNV-Aufgabenträgerschaft mit unterschiedlichem Verständnis und folglich in verschiedenartiger Intensität wahr. Während sich die einen zugleich als „Kapitän und Steuermann“ verstehen und mit entsprechendem Verwaltungsaufwand Leistungs- und Finanzziele formulieren und diese aktiv zu erreichen versuchen, nehmen andere Kommunen mit minimalstem Verwaltungsaufwand lediglich die Rolle des „Zahlmeisters“ ein.

Nur vollständige Leistungs- und Kosteninformationen versetzen den Besteller einer Verkehrsleistung in die Lage, eine Nutzenabwägung in Abhängigkeit des tatsächlichen Bedarfs und des zur Verfügung stehenden Budgets zu treffen. Dies lässt sich wiederum nur bewerkstelligen, wenn die hierfür erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt werden. In diesem Zusammenhang

gilt es zu überlegen, ob überall dieser Aufwand betrieben werden muss oder ob ggf. eine Zusammenarbeit die effizientere Lösung liefert.

Bündelung von Kompetenz bei gleichzeitiger Fachspezialisierung des Personals (z. B. Verkehrsplanung, Vertragsmanagement, Abrechnung der Verträge) und bessere Vertretungsmöglichkeiten bei Personalausfall stellen eine Optimierung des Ressourceneinsatzes dar. Diese wird sich in erster Linie qualitativ auf die Aufgabenwahrnehmung auswirken. Im besten Fall können neben der Nutzung der beschriebenen Synergien auch Skaleneffekte erzielt werden, die sich haushaltsmäßig bemerkbar machen.

Zur Umsetzung einer Kooperation bedarf es nicht unbedingt der Neugründung einer Gesellschaft oder eines Zweckverbands. Auch die Aufgabenwahrnehmung auf Basis von öffentlich-rechtlichen Verträgen könnte in Betracht kommen.

Diese überlegenswerten Kooperationen sind nicht zu verwechseln mit einem landesweiten Aufgabenträgerverbund, der ausschließlich für nur gemeinsam durch alle ÖPNV-Aufgabenträger zu erledigende Betätigungsfelder gegründet werden soll (z. B. SH-Tarifgestaltung, kreisgrenzenübergreifende Fahrplanabstimmung, Marketing, einheitliches Erscheinungsbild = Corporate Design, Kundenkontakt etc.).

2. **Verträge der Aufgabenträger mit den Leistungserbringern**

2.1 **Die Verträge im Einzelnen**

Im Rahmen der Prüfung wurden dem LRH Verkehrsverträge (sog. Bruttoverträge und Nettoverträge), Betrauungsvereinbarungen, Finanzierungsvereinbarungen und Einzelverträge der jeweiligen Schulträger mit den beauftragten Busunternehmen vorgelegt. Durch diese unterschiedlichen Gestaltungsvarianten ergibt sich hinsichtlich der Beauftragungen ein heterogenes Bild. Daher werden nachstehend die jeweiligen Vereinbarungen der kreisfreien Städte, der Kreise und einzelner Stadtverkehre überblickartig dargestellt.

2.1.1 **Stadt Flensburg**

Den ÖPNV im Stadtgebiet Flensburg teilen sich seit vielen Jahren die städtische Aktiv Bus Flensburg GmbH und die private Allgemeine Flensburger Autobusgesellschaft mbH & Co. KG (AFAG). In die Stadt hinein fährt die Autokraft im Regionalverkehr. Durch Abstimmung der beteiligten Verkehrsgesellschaften kann tagsüber im Innenstadtbereich ein 10-Minuten-Takt vorgehalten werden, obwohl die einzelnen Verkehrsgesellschaften ihre Fahrzeuge im 20-Minuten-Takt oder längerer Taktung fahren lassen. In den Abendstunden wird das Angebot sowohl von der Anzahl der Linien, als auch vom Taktangebot deutlich ausgedünnt. Am Wochenende werden Nachtbuslinien angeboten.

Bereits die Struktur des ÖPNV hat für die städtische Gesellschaft wirtschaftliche Vorteile. Diese konnten u. a. auch deshalb erreicht werden, weil alle Beteiligten 1999 den Beschluss fassten und umsetzten, die damalige Verkehrsabteilung der Stadtwerke auszugliedern und in eine eigenständige Tochtergesellschaft einzubringen. Zusätzlich waren sich alle Akteure einig, dass die neue Gesellschaft innerhalb von 5 Jahren die ÖPNV-Defizite auf null zu vermindern habe.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde in die Hand des Unternehmens gelegt und findet seinen entsprechenden Niederschlag im RNVP, der unter der folgenden Prämisse steht: *„Die Maßnahmen und Qualitätsstandards des RNVP sollen die hohen Kostendeckungsgrade der Verkehrsunternehmen der Stadt nicht beeinträchtigen und müssen es erlauben, den Kostendeckungsgrad weiter zu verbessern.“*

Diese Grundeinstellung wird bis heute von allen Beteiligten konsequent durchgehalten und weiterverfolgt.

Eine vertragliche Grundlage zwischen dem Aufgabenträger und den beiden Betreibern des ÖPNV, wie z. B. Verkehrsvertrag oder Betrauungsurkunde, liegt bisher nicht vor, weil beide Betreiber eigenwirtschaftliche Verkehre im

Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG betreiben. Eigenwirtschaftliche Verkehre werden durch die EU-VO nicht erfasst und sind auch nicht auszuschreiben.³²

2.1.2 **Landeshauptstadt Kiel**

Der ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel ist eingebunden in den Verkehrsverbund Region Kiel. Neben der Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG), die den wesentlichen Teil des Stadtverkehrs im ÖPNV erbringt, erstrecken sich auch einige Linien in die benachbarten Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön.

Den Regionalverkehr erbringen überwiegend die Autokraft und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH. Für die Nachtstunden sind die gesamte Woche hindurch Nachtbuslinien eingerichtet worden.

Die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH führt den ÖPNV auf der Förde durch.

Mit Datum vom 15.12.2010 (Laufzeit 01.01.2011 bis 31.12.2020) wurde zwischen dem Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel und der KVG ein Verkehrsvertrag als Inhouse-Vergabe abgeschlossen. Da der Vertrag die Abführung der Fahrgeldeinnahmen von der KVG an den Eigenbetrieb vorsieht und die KVG für die im Vertrag benannten Leistungen ein Entgelt erhält, handelt es sich um einen sog. Bruttovertrag. Das wirtschaftliche Risiko trägt der Eigenbetrieb. Durch ein Bonus/Malus-System im Vertrag trägt die KVG für die definierte Durchführung des Betriebs bei bestimmten Unterschreitungen von Standards ein Vertragsstrafenrisiko, bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte erhält die KVG eine erhöhte Kapitalverzinsung.

Der Vertrag erfüllt die von der EU-VO vorgegebenen Anforderungen.

2.1.3 **Hansestadt Lübeck**

Der Stadtbusverkehr wird durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und deren Tochter Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (LTV) durchgeführt. Der Regionalverkehr wird durch die Regionalbahn SH, durch die Autokraft und anderen Verkehrsgesellschaften betrieben. Die SL und ihre Tochter bedienen auch die angrenzenden Kommunen Stockelsdorf, Grönau, Ratekau, Bad Schwartau und weitere kleinere Gemeinden im Umland. Teilweise werden Taxen im Linienverkehr eingesetzt. Die Erschließungsqualität ist hoch und wurde in den letzten Jahren weiter verbessert. Die City und alle an den Busverkehr angeschlossenen Wohngebiete werden zu allen Verkehrszeiten bedient. In den Abendstunden werden die Busse teilweise durch Taxen ersetzt. Die Erreichbarkeit von Altstadt und ZOB ist von fast allen Stadtteilen als gut zu bezeichnen. Teilweise sind die Fahrzeiten jedoch

³² Vergabekammer Münster zum Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre nach dem PBefG 2013 (Beschluss vom 29.05.2013 - VK 5/13).

relativ lang (im Vergleich zum Individualverkehr). Nach durchgeführten Erhebungen werden im Stadtgebiet Umstiege weit überwiegend vermieden.

Die Hansestadt Lübeck hat mit Datum vom 29.09.2009 ihre beiden Eigenesellschaften mit der Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet betraut und diese Dienstleistungen, nach öffentlicher Bekanntmachung, inhouse vergeben. Die Betrauung hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2017, die Direktvergabe begann am 01.01.2011 und endet am 31.12.2020. Die insoweit später erfolgte Direktvergabe war seinerzeit erforderlich, weil die Stadt hierfür erst die organisatorischen Voraussetzungen schaffen musste. Dies ist inzwischen erfolgt.

2.1.4 **Stadt Neumünster**

Wegen ihrer zentralen Lage ist Neumünster Verknüpfungspunkt für den Schienenpersonenverkehr sowohl im Nahbereich als auch im Fernverkehr. Der ein- und durchfahrende Busverkehr wird von Autokraft, den Verkehrsbetrieben Kreis Plön, dem Omnibusbetrieb M. Peters und anderen Verkehrsgesellschaften betrieben. Im Stadtbereich und in den Randgemeinden fährt als Ergänzung zum regulären Linienverkehr ein Anruf-Sammel-Taxi.

Im Stadtbusverkehr wird die Verkehrsleistung ausgeschrieben. Seit 01.01.2008 fährt im Auftrag der Stadtwerke Neumünster die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH), die nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren im Jahre 2007 den Zuschlag erteilt bekam. Die VHH erhält nach dem mit den Stadtwerken abgeschlossenen Anmietvertrag für die erbrachte Leistung ein Entgelt. Die Fahrgeldeinnahmen sind an die Stadtwerke Neumünster abzuführen. Der Vertrag enthält eine Preisgleitklausel zur jährlichen Anpassung des Entgelts. Der Vertrag ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann mit einer Vorlaufzeit von 12 Monaten erstmals zum 21.12.2015 gekündigt werden.

Mit Datum vom 02.12.2009 hat die Stadt Neumünster die Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH mit der Durchführung des ÖPNV betraut. Der Betrauungsakt endet am 31.12.2015.

Nach Artikel 5 Absatz 2 e i. V. m. Artikel 4 Absatz 7 EU-VO ist in Fällen *„... einer Unterauftragsvergabe ... der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.“*

Diese Voraussetzung war in Neumünster zum Zeitpunkt der örtlichen Erhebungen nicht gegeben, weil weder die Stadt noch der interne Betreiber den öffentlichen Personenverkehr selbst durchführen.

2.1.5 **Kreis Dithmarschen**

Im Kreis wurde ein Liniennetz implementiert, das das gesamte Kreisgebiet erschließt. Der Schülerverkehr ist in dieses Netz integriert. Das Liniennetz wird am Tag zwischen ca. 06:00 und 19:00 Uhr durch Busse bedient. Außerhalb dieser Zeiten, insbesondere sonnabendnachmittags und an Sonntagen, können die Nutzer ein Taxi bestellen, das sie vom Wohnort zum Ziel und wieder zurück befördert.

Nach einer öffentlichen Ausschreibung in 2009 wurde mit dem Verkehrsunternehmen, das den Zuschlag erhielt, eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Hiermit werden die dem Kreis vom Land zur Verfügung gestellten ÖPNV-Mittel an das Verkehrsunternehmen zum finanziellen Ausgleich der ermäßigten Schülerfahrkarten weitergeleitet. Weitere Mittel erhält das Verkehrsunternehmen nicht.

Die Finanzierungsvereinbarung begann am 01.01.2010 und endet am 31.12.2015. Daneben haben die Schulträger Beförderungsverträge mit Verkehrsunternehmen abgeschlossen, die die Schülerbeförderung sicherstellen sollen, die durch den allgemeinen ÖPNV nicht befriedigt werden kann. Wie es ab 2016 weitergehen soll, war bei Abschluss der örtlichen Erhebungen noch nicht bekannt, da im Kreis noch keine abgeschlossene Meinungsbildung vorlag.

Insbesondere die zukünftige Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schülerbeförderung, macht dem Kreis Sorge, zumal das zurzeit mit der Durchführung des ÖPNV beauftragte Verkehrsunternehmen offenbar Defizite erwirtschaftet. Diese Situation deutet darauf hin, dass bei einer zukünftigen neuen Ausschreibung auf den Kreis höhere Kosten zukommen könnten.

2.1.6 **Kreis Nordfriesland**

Insgesamt werden im Kreis Nordfriesland 81 Buslinien betrieben, womit der Kreis eine der höchsten Liniendichten aller Kreise aufweist. Auf den Inseln Pellworm, Amrum, Föhr und Sylt werden separate Buslinien betrieben, die nicht in das in 3 Linienbündel aufgeteilte Liniennetz des Kreises einbezogen sind.

Mit Vertrag über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung von ÖPNV-Leistungen hat der Kreis mit den beauftragten Verkehrsunternehmen die Bedingungen für die Durchführung des ÖPNV (einschließlich der Schülerbeförderung) und deren Finanzierung in den 3 Netzbündeln geschlossen. Die Verträge sind bis zum Abschluss der örtlichen Erhebungen des LRH noch nicht unterschrieben gewesen. Gleichwohl wird danach gehandelt. Die Verträge haben eine Laufzeit ab dem 01.12.2009 und enden für das Netz Nord am 31.07.2017, für das Netz Süd am 31.07.2018 und für das Netz

Mitte am 31.07.2019. Mit Auslaufen der Verträge sollen jeweils öffentliche Dienstleistungsaufträge wettbewerblich vergeben werden.

Mit den Schulträgern hat der Kreis Verträge über die Bestellung und Finanzierung der Schülerverkehre geschlossen. Diese Verträge regeln die Zuständigkeit des Kreises für die Bestellung der Schülerverkehre sowie die Beteiligung der Schulträger an den Beförderungskosten.

Der LRH hält es für nicht hinnehmbar, dass die o. g. Verträge nicht zeitnah unterzeichnet wurden. Wenn auch nach den Inhalten der Verträge gehandelt wird, so bleibt die tatsächliche rechtliche Fixierung der Verträge in der Schwebe. Es ist deshalb dringend erforderlich, die Verträge durch die Unterzeichnung verbindlich zu machen. Allerdings wäre es unter Beachtung der EU-VO ratsam, schnellstmöglich die Voraussetzungen zu schaffen, die gebildeten Linienbündel öffentlich auszuschreiben. Dieses Vorgehen stünde auch im Einklang mit Art. 8 Abs. 2 EU-VO.

Die Stadt Husum betreibt als Aufgabenträger einen eigenen Stadtverkehr. Mit dem Beauftragten für die Durchführung des Stadtverkehrs wurde mit Wirkung vom 01.01.2006 ein Verkehrsvertrag geschlossen, der am 31.07.2012 auslief. Mit Nachtrag dieses Vertrags vom 26.11.2012 wurde die Vertragslaufzeit auf den 31.07.2018 verlängert. Der Vertrag läuft jeweils um 2 Jahre weiter, wenn nicht vor Ablauf des Vertrages mit 12-Monatsfrist gekündigt wird.

In diesem Zusammenhang wird auf Art. 4 Abs. 3 EU-VO (die öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind im Busverkehr auf 10 Jahre Laufzeit begrenzt) sowie Art. 8 Abs. 2 EU-VO (Wegfall des Übergangszeitraumes der VO mit Ablauf des 02.12.2019) hingewiesen.

Auch wenn gemäß Art. 8 Abs. 3 EU-VO Altverträge Bestandsschutz genießen, hätte die Stadt Husum unter Beachtung des Art. 8 Abs. 2 EU-VO das Auslaufen des Verkehrsvertrags zum 31.07.2012 nutzen müssen, die Verkehrsleistungen nach den Vorschriften der EU-VO neu zu vergeben.

2.1.7 **Kreis Ostholstein**

Das Kreisgebiet gilt gemäß RNVP als gut erschlossen, weil 95 % der Einwohner den ÖPNV nutzen können. Das Liniennetz deckt den Bedarf für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler. Gemeinden mit weniger als 200 Einwohnern sind entweder nicht an den ÖPNV angebunden oder weisen Erschließungsmängel (weniger als 5 ÖPNV Fahrten pro Tag) auf. In der Gesamtbewertung des ÖPNV kommen die Gutachter des RNVP für den Kreis zu dem Ergebnis, dass für 78 % der Einwohner der ÖPNV im Kreisgebiet sehr gut, gut oder befriedigend einzuschätzen ist.

In Eutin und Heiligenhafen gibt es Stadtverkehre. Der südliche Teil des Kreisgebiets, u. a. die Stadt Bad Schwartau, wird seit langer Zeit durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH bedient.

Der Kreis hat mit Ausnahme der Linien, die von der Stadtverkehr Lübeck GmbH bedient werden, seine restlichen Linien in 3 Bündeln zusammengefasst.

Das „Bündel 2“ wurde nach Ausschreibung 2010 vergeben. Der dieser Vergabe zugrunde liegende Vertrag trat am 01.08.2010 in Kraft und endet mit Auslaufen der Linienkonzessionen am 31.07.2018. Nach § 2 Ziffer 4 dieses Vertrags verlängert sich der Vertrag jedoch *„...automatisch um 2 Jahre, wenn die nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlichen rechtlichen Grundlagen im nationalen Recht für eine Erteilung der Liniengenehmigungen für diesen Zeitraum geschaffen sind.“*

Nach Ausschreibung des Bündels Nord wurde der Zuschlag am 15.08.2011 erteilt. Der Verkehrsvertrag trat am 11.12.2011 in Kraft und endet mit Auslaufen der Konzessionen im Dezember 2021. Auch dieser Vertrag verlängert sich nach § 2 Ziffer 4 *„...um 2 Jahre, wenn die nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlichen rechtlichen Grundlagen im nationalen Recht für eine Erteilung der Liniengenehmigungen für diesen Zeitraum geschaffen sind und beide Vertragspartner zustimmen.“*

Mitte 2012 wurde schließlich der Zuschlag für die Ausschreibung des Bündels Süd erteilt. Der Verkehrsvertrag datiert vom 12./26.11.2012 und trat im Dezember 2012 in Kraft. Er endet mit Auslaufen der Konzessionen im Dezember 2022.

Wegen der Öffnungsklauseln hinsichtlich der Laufzeiten wird auf Art. 4 Abs. 3 EU-VO verwiesen, die unmittelbar anwendbar ist und gegenüber dem Bundesrecht höherrangiges Recht darstellt.

Die Bedienung des südlichen Kreisgebiets erfolgt historisch bedingt durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH. Es besteht hierüber weder ein Vertrag mit der Hansestadt Lübeck noch mit der Stadtverkehr Lübeck GmbH. Es existiert lediglich ein Vertrag, der die Zuschusszahlung durch den Kreis an die Stadtverkehr Lübeck GmbH für einige wenige Teilleistungen (2 Linienteile) in diesem Bedienungsgebiet regelt. Damit finden gemeinwirtschaftliche Verkehre (Linienbündel inkl. Zuschusszahlung) im Kreis Ostholstein statt, für die bislang nicht die in der EU-VO vorgesehenen Vergabemöglichkeiten zum Tragen kamen. Weder liegt eine Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages durch den Kreis Ostholstein an einen Dritten vor noch an einen internen Betreiber (einer des Kreises Ostholstein). Auch kann sich eine Betrauung seitens der Hansestadt Lübeck grundsätzlich nur auf ihren eigenen Zuständigkeitsbereich erstrecken. Die sog. aus- und einbrechenden Verkehre stellen lediglich eine Ausnahme dar, die bei der Beurteilung einer möglichen Wesentlichkeitsschwelle herangezogen werden

könnten. Die dagegen nicht unbedeutenden Verkehre im südlichen Teil des Kreises werden allerdings vollständig von Lübeck aus bedient. Somit bliebe aus Sicht des LRH das rechtliche Konstrukt, den ÖPNV im Randbereich von Lübeck über eine interkommunale Kooperation des Kreises Ostholstein mit der Hansestadt Lübeck zu organisieren. Auf Basis einer solchen Kooperation ließe auch sich die vorgefundene Betrauung rechtfertigen.

Mit Wirkung vom 09.12.2012 wurde ein Vertrag (ohne Vergabeverfahren) über den Betrieb eines Anrufbusses (AnrufBus Ostholstein Nord) geschlossen. Der Vertrag läuft bis 09.12.2017.

2.1.8 **Kreis Plön**

Der ÖPNV im Kreis Plön ist wie in den meisten anderen Flächenkreisen (ohne die Hamburger Randkreise) im Wesentlichen durch die Bewältigung der Schülerbeförderungen geprägt. Die zur problemfreien Erledigung dieser Aufgabe erforderlichen Buskapazitäten sind vorhanden. Zukünftig wird jedoch mit sinkenden Schülerzahlen zu rechnen sein.

Der sonstige linienbezogene ÖPNV wird vor allem durch die Verbindung der größeren Orte im Kreisgebiet sowie die Verbindungen nach Kiel und Neumünster geprägt. Diese Verbindungen sind überwiegend zur Bewältigung der Berufspendlerströme erforderlich. Die durch den Kreis führende SPNV-Verbindung Kiel - Plön - Lübeck nimmt einige der Berufspendler auf und entzieht sie somit den Busverbindungen. Weitere nennenswerte Berufspendler und Schülerströme sind vom Kreisgebiet in Richtung Neumünster zu verzeichnen. Geringere Bedeutung haben die Verkehrsbeziehungen nach Lübeck.

Der Kreis ist zusammen mit der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Stadt Neumünster im VRK organisiert, der den ÖPNV im Wirtschaftsraum Kiel durchführt.

Der Kreis ist Eigentümer einer eigenen Verkehrsgesellschaft (Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH - VKP -), die weit über 80 % des ÖPNV einschließlich Schülerbeförderung im Kreis organisiert und durchführt. Die Gesellschaft hat den ÖPNV unter Einbeziehung von Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Schülerfahrkarten eigenwirtschaftlich betrieben. Seit einigen Jahren macht die Gesellschaft jedoch betriebswirtschaftliche Verluste, sodass die Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben ist.

Mit Blick auf die EU-VO und die entsprechende gesetzliche Umsetzung in der Bundesrepublik könnte der Kreis seiner eigenen Verkehrsgesellschaft die Durchführung des ÖPNV ohne öffentliche Ausschreibung und unter den in den Rechtsnormen genannten Voraussetzungen (interner Betreiber) unmittelbar übertragen. Dies ist nicht geschehen. Auch eine andere Form

der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages wurde nicht vorgelegt. Genauso lag bis zum Abschluss der örtlichen Erhebungen eine Finanzierungsvereinbarung nach § 6 der Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV nicht vor.

Der Kreis ist daher aufgefordert, eine EU-VO-konforme Lösung zu entwickeln und umzusetzen.

2.1.9 **Kreis Rendsburg-Eckernförde**

Auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist der wesentliche Bestandteil des ÖPNV die Organisation und Durchführung der Schülerbeförderung. Darüber hinaus ist der Kreis Mitglied im VRK, der die Beförderungen im Wirtschaftsraum Kiel und Neumünster organisiert und durchführen lässt.

Für die verkehrliche und tarifliche Gestaltung des ÖPNV im Verkehrsverbund Region Kiel gibt es Vereinbarungen über die jeweiligen Leistungen und Pflichten sowie finanziellen Beiträge. Bei dem regionalen Verkehr im gesamten Kreis wurden 1992 im Rahmen der ÖPNV-Neuordnung Mehrverkehre bestellt und den Unternehmen vergütet. Diese vertraglichen Vereinbarungen gelten noch. Für die Leistungserbringung im Stadtverkehr und im Wirtschaftsraum Rendsburg gibt es seit 2006 eine Vereinbarung über die zu erbringenden Leistungen und die hierfür zu gewährenden Mittel. Die Leistungserbringung im Stadtverkehr Eckernförde wird jeweils mit der Stadt Eckernförde abgestimmt und vom Kreis finanziert.

Für die Bedienung der Gemeinden Wasbek und Padenstedt gibt es Vereinbarungen zur Gestaltung und Finanzierung dieses Verkehrs mit den Stadtwerken Neumünster.

Die zu weiten Teilen im ÖPNV durchgeführte Schülerbeförderung im Kreisgebiet wird durch vertragliche Regelungen zwischen Schulträger und Verkehrsunternehmen geregelt.

Alternative Bedienungsformen (z. B. Anrufsammeltaxi, Linientaxi) wurden verschiedentlich eingeführt und mangels Nachfrage wieder eingestellt.

Noch nicht entschieden wurde, wie die Bedingungen aus der EU-VO im Kreis umgesetzt werden sollen.

2.1.10 **Kreis Schleswig-Flensburg**

Im Kreis Schleswig-Flensburg verkehren insgesamt 106 Buslinien. Damit verfügt der Kreis über eine der höchsten Liniendichten in Schleswig-Holstein und beispielsweise doppelt so viele Buslinien wie der Kreis Steinburg. Das Liniennetz ist von seiner Struktur und der Ausrichtung der Linienführungen her in mehrere, überwiegend räumlich orientierte Segmente unterteilt. Hierbei handelt es sich um die übergeordneten Verbindungen der Siedlungsschwerpunkte und Zentralorte (vielfach auch Kreisgrenzen überschreitend), die hauptsächlich für den Schülerverkehr konzipierten Regionalbusverkehre sowie den Stadtverkehr Schleswig. Die ÖPNV-Verbindungen

sind im Regionalverkehr außerdem auf Flensburg, Eggebek, Tarp, Kropp, Handewitt und Harrislee ausgerichtet. Alternative Bedienungsformen werden mangels Nachfrage so gut wie nicht angeboten.

In der Zeit zwischen dem 01.01.2005 und dem Fahrplanwechsel Dezember 2012 (Auslaufen des Vertrags) bestand ein Verkehrsvertrag zwischen dem Kreis und einer Bietergemeinschaft, bestehend aus den im Kreis bereits in der Vergangenheit tätigen Verkehrsunternehmen. Im Anschluss an diesen Vertrag sollte eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden, die aber bis zum Abschluss der örtlichen Erhebungen noch nicht vorlag. Mit dieser Finanzierungsvereinbarung sollen nicht nur die Leistungsmerkmale für die Zahlungen und die Höhe der Zahlungen festgelegt, sondern auch die Konzessionslaufzeiten synchronisiert werden. Nach jetzigem Stand wird die Finanzierungsvereinbarung mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2020 auslaufen. Danach sollen öffentliche Dienstleistungsaufträge ausgeschrieben werden.

Der LRH hält es für bemerkenswert, dass, obwohl die durch die EU-VO geschaffene neue Rechtslage, die seit Oktober 2007 (Veröffentlichung der EU-VO) bekannt ist, das Auslaufen des bestehenden Verkehrsvertrags zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 nicht genutzt wurde, die Konzessionen hinsichtlich ihrer Laufzeit zu synchronisieren und damit die Voraussetzungen für eine EU-VO-konforme Ausschreibung der Verkehrsleistungen mit Auslaufen des Verkehrsvertrags zu schaffen.

2.1.11 **Kreis Steinburg**

Der Kreis hat die Organisation des ÖPNV auf den eigens dafür gegründeten „Zweckverband ÖPNV Steinburg“ übertragen. Mitglieder des Zweckverbands sind - mit nur wenigen Ausnahmen - die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie der Kreis. Zuständig ist der Zweckverband für den gesamten ÖPNV im Kreis.

Im Kreis Steinburg verkehren insgesamt 44 Buslinien. Damit verfügt der Kreis über eine der geringsten Liniendichten in Schleswig-Holstein. Das ÖPNV-Angebot erscheint wegen der geringen Einwohnerdichte im Kreisgebiet ausreichend zu sein, zumal in den verdichteten Räumen ein ÖPNV-Angebot vorhanden ist und in den Flächenbereichen eine ausreichende Schülerbeförderung stattfindet.

Das Liniennetz ist von seiner Struktur und der Ausrichtung der Linienführungen her in mehrere, überwiegend räumlich orientierte Segmente unterteilt:

- Das Teilnetz Itzehoe mit Schwerpunkt auf dem Stadtverkehr Itzehoe,
- ergänzende übergeordnete Verbindungen der Siedlungsschwerpunkte/Zentralorte (z. T. auch kreisgrenzenüberschreitend) sowie

- den hauptsächlich für den Schülerverkehr konzipierten Regionalbusverkehr.

Dabei basiert der Regionalbusverkehr bis heute mehrheitlich auf zwischen den Schulträgern und den Verkehrsunternehmen abgeschlossenen einzelnen Beförderungsverträgen.

Der aktuelle RNVP (2011-2015) spricht in diesem Zusammenhang von Kompetenzsplitting und parallelen Strukturen, da der Zweckverband de facto nicht die zentrale Kompetenz zur Bestellung, Finanzierung und Steuerung des gesamten ÖPNV im Kreis innehat, die ihm de jure zukommt.

Nicht zuletzt mit Blick auf die europarechtlichen Vorschriften muss der Zweckverband dafür Sorge tragen, dass er seinen Aufgaben als zuständige Behörde bzw. als ÖPNV-Aufgabenträger gem. § 2 Abs. 2 ÖPNVG zukünftig gerecht werden kann.

2.1.12 **Kreise im Hamburger Umland**

Die Kreise **Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn** sind als Hamburger Randkreise vollständig in den HVV einbezogen. Das hat zur Folge, dass die vom Verbund formulierten Qualitätsstandards vorgegeben und die von den Aufgabenträgern entwickelten Fahrpläne in das Gesamtkonzept des HVV integriert werden. Neben der dadurch erfolgenden Anbindung an das Hamburger ÖPNV-Netz für die Pendler existieren ein regionales Grundnetz, z. T. Stadtverkehre mit Linienverkehrstaktung und schließlich ein regionales Ergänzungsnetz mit dem auf die Schülerbeförderung ausgerichteten Fahrzeiten.

Zur Verkehrsversorgung der Kreise werden jeweils mehrere Linienbündel gebildet und unter Inanspruchnahme des Know-hows des HVV öffentlich ausgeschrieben. Die mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge sind standardisiert. Verschiedene alternative Bedienungsformen werden in den nachfrageschwachen Zeiten angeboten.

Durch die seit Jahren erfolgten öffentlichen Ausschreibungen von Linienbündel in allen genannten Kreisen sind die von der EU-VO geforderten Vorgaben als erfüllt anzusehen.

Die operative ÖPNV-Aufgabenträger-tätigkeit des Kreises Pinneberg wird gemeinsam mit dem Kreis Segeberg wahrgenommen. Zu diesem Zweck wurde die SVG Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH gegründet. Sie ist personell und kostenbezogen als schlanke Dienstleistungseinheit organisiert und erspart damit beiden Kreisen eine eigene vollständige personelle und sächliche Ausstattung zur Durchführung der Aufgabenträgerfunktionen.

Im Kreisgebiet Segeberg gibt es Stadtverkehre in Bad Segeberg, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt und in Norderstedt. In Bad Bramstedt wird der Stadtverkehr ausschließlich durch ein Anrufsammeltaxi-System durchgeführt. In Kaltenkirchen gibt es einen eigenständigen Tarif ohne Integration ins Umland.

Auch in Norderstedt ist der ÖPNV in den HVV integriert. Es wird neben dem Busverkehr auch eine U-Bahn betrieben. Die Stadt beteiligt sich finanziell an der vom HVV betriebenen U-Bahn zwischen Garstedt und Norderstedt-Mitte.

Das gesamte Kreisgebiet Stormarn ist in verschiedene Linienbündel einbezogen mit der einzigen Ausnahme der Stadt Reinfeld. In Reinfeld wird als Linienverkehr ein Anrufsammeltaxi betrieben, das von der Stadt Reinfeld beim Kreis Stormarn bestellt wird. Der Kreis beauftragt ein Verkehrsunternehmen mit der Durchführung des Linienverkehrs.

2.2 **Fazit**

Die Organisation und Durchführung des straßengebundenen ÖPNV in den kreisfreien Städten und in den Kreisen zeigt ein heterogenes Bild. Die kreisfreien Städte bieten einen ÖPNV an, der sowohl zeitlich als auch räumlich das gesamte Stadtgebiet erfasst. Der Anteil der Schülerbeförderung beträgt ungefähr 40 % und liegt damit deutlich unter dem Beförderungsanteil, wie er in den Kreisen vorzufinden ist.

Die **Stadt Flensburg** hat eine eigene Verkehrsgesellschaft, die sich die Beförderungsleistung im Stadtgebiet historisch mit einem privaten Verkehrsunternehmen teilt. Beide Gesellschaften betreiben den ÖPNV eigenwirtschaftlich. Deshalb hat die Stadt Flensburg die beiden Verkehrsunternehmen weder mit der Durchführung des ÖPNV betraut, noch hat sie mit diesen eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen. Mit Blick auf die zum 31.05.2015 auslaufenden Konzessionen hat die Ratsversammlung der Stadt am 26.09.2013 beschlossen, die gesamten Linien des Stadtverkehrs Flensburg ab dem 01.06.2015 an die eigene Verkehrsgesellschaft direkt zu vergeben. Die Ratsversammlung hat diesen Beschluss mit der Erwartung verknüpft, dass die eigene Verkehrsgesellschaft im Rahmen des rechtlich Möglichen für Teile der Verkehrsleistungen ein anderes Unternehmen beauftragt.

Die **Landeshauptstadt Kiel** hat ebenfalls eine eigene Verkehrsgesellschaft. Mit dieser hat der Eigenbetrieb Beteiligungen, dem die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV übertragen wurde, einen Verkehrsvertrag (Inhouse-Vergabe) abgeschlossen. Der Vertrag enthält eine Vielzahl von Regelungen zur Qualitätssicherung und Standardsetzung. Die Verantwortung für die Organisation des ÖPNV liegt beim Eigenbetrieb, die Eigengesellschaft hat den Betrieb durchzuführen. Ein tragendes Element des Vertrags ist neben der vollständigen Abführung der Fahrgeldeinnahmen und sonstiger ÖPNV-

bezogener Einnahmen an den Eigenbetrieb ein Bonus-/Malussystem. Dieses Bonus-/Malussystem ist als echtes Anreizsystem konzipiert und führt zu besonderen Anstrengungen, Minderleistungen zu vermeiden und Übererfüllung zu erreichen.

Mit Betrauungsakt und Direktvergabe hat die **Hansestadt Lübeck** ihren Verkehrsgesellschaften die Durchführung des ÖPNV auferlegt.

Werden, wie im Fall Kiel und Lübeck sowie zukünftig Flensburg, Vergaben ohne wettbewerbliches Verfahren durchgeführt, ist das Überkompensationsverbot zu beachten. Danach darf die Ausgleichsleistung durch die Behörde den finanziellen Nettoeffekt, den die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für den Betreiber verursacht, nicht überschreiten, ein angemessener Gewinn ist dabei zu berücksichtigen. Sofern Betreiber neben den öffentlichen Verkehren auch solche ohne gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durchführen, muss zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt abgerechnet werden. Weiter soll die Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung sowie einer ausreichend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsdienste gefördert werden.

Die **Stadt Neumünster** hat die Stadtwerke Neumünster durch Betrauungsakt mit der Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet beauftragt. Dies erscheint nicht unproblematisch zu sein, da zwar die Durchführung des ÖPNV ohne wettbewerbliches Verfahren an einen internen Betreiber möglich ist, dieser aber, wie unter Tz. 2.1.4 ausgeführt, den überwiegenden Teil der Dienstleistung selbst erbringen muss.

Die **Hamburger Randkreise** sind in den HVV integriert und vergeben ihre Verkehrsleistungen daher bereits seit einiger Zeit EU-VO-konform.

Die übrigen Kreise, mit Ausnahme des Kreises Plön, haben keine eigenen Verkehrsgesellschaften. Daher können sie ihre Verkehrsleistungen nicht an einen internen Betreiber, sondern müssen sie in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben. Sie müssen daher die uneingeschränkte Wirksamkeit der EU-VO beachten und berücksichtigen, dass diese Verordnung ab 03.12.2019 vollumfänglich, also auch hinsichtlich der dort normierten Vergaberegelungen, wirksam wird.

Obwohl die EU-VO bereits seit Ende 2007 öffentlich bekannt ist, haben einige Kreise bisher noch nicht die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, ab spätestens 03.12.2019 ihre Verkehrsleistungen EU-VO-konform vergeben zu können. Für diese Kreise besteht dringender Handlungsbedarf.

Auf die Veröffentlichungspflichten gemäß Artikel 7 Absatz 1 EU-VO wird hingewiesen.

IV. **Stellungnahmen**

Den kommunalen Landesverbänden, dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie wurde Gelegenheit gegeben, zu dem Entwurf der vorliegenden Prüfungsmitteilung Stellung zu nehmen.

Das **Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten** stellt zunächst fest, dass die Prüfungsmitteilung zahlreiche wertvolle Hinweise für die Kommunen in Schleswig-Holstein enthalte. Es falle auf, dass die Umsetzung des EU-Rechts bisher sehr unterschiedlich gehandhabt worden sei. Trotz einer relativ langen Vorlaufzeit seit Bekanntmachung der EU-Verordnung Ende 2007 sei es einigen Kommunen offenbar bisher nicht gelungen, die nötigen Voraussetzungen für eine mit der EU Verordnung konforme Vergabe von Verkehrsleistungen zu schaffen.

Seitens des Ministeriums werde die Umsetzung und Beachtung der vergaberechtlichen Vorschriften im Rahmen der Kommunalaufsicht beobachtet werden. Auch sei beabsichtigt, die Kommunen im Haushaltserlass 2016 noch einmal ausdrücklich auf die Beachtung der EU-Verordnung hinzuweisen. Bei festgestellten Rechtsverstößen werde das Ministerium erforderlichenfalls gegenüber den Gebietskörperschaften tätig werden.

Das **Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT)** führt zunächst grundsätzlich aus, dass sich die Prüfungsmitteilung vorrangig auf kommunale Aspekte des ÖPNV beziehe. Auf Themenbereiche, auf die das Land unmittelbar Einfluss nehmen könne, geht das Ministerium wie folgt ein:

ÖPNV-Gesetz

Zu den Ausführungen des LRH betreffend die gesetzliche Einordnung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe (Tz. 1.3) erläutert das Ministerium, dass diese Zuordnung bei der Erarbeitung des ÖPNVG unter Rückgriff auf die Kommentierung der Kreisordnung vorgenommen worden sei. Es bestünde aus Sicht des Ministeriums kein Grund, die damalige Rechtsauffassung anzuzweifeln, zumal dies auch von kommunaler Seite bisher nicht geschehen sei.

Zur kritischen Einschätzung des LRH hinsichtlich der Sinnhaftigkeit der Zuweisung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft auch an kreisangehörige Kommunen (Tz. 1.10.5) verweist das Ministerium darauf, dass die Regelung in § 2 Abs. 3 ÖPNVG historisch begründet sei. Hintergrund sei, dass einzelne Städte und Gemeinden bereits vor dem Inkrafttreten des ÖPNVG die Verantwortung im Busverkehr innegehabt hätten. Die Übertragungsmöglichkeit sei auch im Zusammenhang mit der Zuordnung als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe zu sehen. Die Kreise seien frei in ihrer Entscheidung (jeweils in Abstimmung mit der betroffenen Kommune), ob sie von einer Übertragungsmöglichkeit Gebrauch machen oder eine übertragene Zuständigkeit zurückholen.

Finanzierung des ÖPNV

Zur Anregung des LRH, die den ÖPNV-Aufgabenträgern vom Land über die Finanzierungsverordnung bereitgestellten Mittel nach einem - neuen - verursachungsgerechteren Schlüssel zu verteilen (Tz. 1.6.4), erläutert das MWAVT die seinerzeitigen Schwierigkeiten bei der „Kommunalisierung“ der bis dato aus verschiedenen Töpfen bereitgestellten Finanzierungsmittel. Der Verteilungsschlüssel stelle einen Kompromiss dar, bei dem darauf geachtet wurde, dass bei allen Kreisen und kreisfreien Städten der Status quo gehalten werden konnte, aber auch die Verkehrsunternehmen ihren bisherigen Anteil an den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr erhielten.

Das Land sei gern bereit, einen neuen, von kommunaler Seite einstimmig vorgeschlagenen Verteilungsschlüssel für eine Nachfolgeverordnung ab 2018 zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der vom LRH angeregten Dynamisierung der aus Landes- und Regionalisierungsmitteln für den übrigen ÖPNV bereitgestellten Finanzierungsmittel verweist das Ministerium einerseits auf die Sparzwänge des Landes und andererseits auf das Regionalisierungsgesetz. Letzteres befinde sich derzeit in der Revision. Im Ergebnis könne erst nach einer endgültigen Änderung des Regionalisierungsgesetzes über eine Dynamisierung der Mittel aus der Finanzierungsverordnung (Nachfolgeverordnung ab 2018) entschieden werden.

Schienenpersonennahverkehr durch Kommunen

Zu der vom LRH angesprochenen Sondersituation, dass eine Kommune durch ihre Verkehrsgesellschaft Schienenpersonennahverkehr betreibt und - nach einer Finanzierungsbeteiligung von Kreis und Land - schließlich die verbleibenden Verluste trägt, obwohl die gesetzliche Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr beim Land liegt (Tz. 1.5), verweist das MWAVT auf die zugrundeliegende Historie. Grundlage für den betreffenden schienengebundenen Verkehr und die vom LRH problematisierte Kostentragung sei eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadt Norderstedt, dem Kreis Segeberg und dem Land aus dem Jahr 1987. Diese beinhaltete u. a. auch umfangreiche Ausbauinvestitionen. Das ÖPNVG sei erst 1996 in Kraft getreten und damit deutlich nach Abschluss der Vereinbarung. Warum eine entsprechende Ausnahmeregelung wie im übrigen ÖPNV (Gemeindeverkehre) nicht in das ÖPNVG aufgenommen wurde, sei nicht mehr nachvollziehbar. Die Regelungen aus der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung hätten sich bewährt. Auch sei bisher weder seitens der anderen Vertragspartner noch von den Verkehrsunternehmen eine Neuregelung gefordert worden. Angesichts der Gesamt-Konstellation habe das MWAVT eine solche bisher auch nicht für sinnvoll gehalten.

Nach Einschätzung des LRH belegt die Stellungnahme, dass viele Konstellationen historisch begründet sind und durch das ÖPNVG in weiten Teilen

lediglich der seinerzeitige Status quo festgeschrieben wurde. Hierbei entsprechen jedoch die historisch bedingten Gegebenheiten in Teilen nicht der Gesetzeslage, auch wenn sich beim kommunalen Eisenbahnverkehr alle Beteiligten arrangiert haben.

Der LRH würde es im Übrigen begrüßen, wenn das MWAVT eine Neuverteilung der Finanzierungsmittel anstoßen würde, auch wenn dies - wie in Stellungnahme des Städteverbandes Schleswig-Holstein ausgeführt - womöglich nicht im Einvernehmen aller Beteiligten geschehen kann.

Die Stellungnahme des **Städteverbandes Schleswig-Holstein** fällt relativ kritisch aus. Einzelne Anregungen und Hinweise des Städteverbandes sind in die Prüfungsmitteilung eingearbeitet worden. Im Übrigen wird in der Stellungnahme Folgendes ausgeführt:

Der Städteverband moniert, dass in dem Bericht nicht deutlich werde, welche konkreten Ergebnisse für die einzelnen Aufgabenträger herausgearbeitet worden seien und welche Schlussfolgerungen der LRH hieraus ziehe. Es gebe Aussagen dazu, wo der ÖPNV „teuer“ und wo er „günstiger“ sei. Es fehlten aber Angaben dazu, wie der LRH auf diese Aussagen gekommen sei, d. h. welche Basiswerte bei welchem Aufgabenträger in die Berechnungen eingeflossen seien. Ohne diese Informationen könnten die Aussagen nicht reflektiert werden.

Des Weiteren würden Aussagen zu den unterschiedlichen Kosten der Unternehmen fehlen, z. B. für „Zahlungen an Altbeschäftigte“. Auch würden bei den vom LRH dargestellten Aktivitäten städtischer Verkehrsgesellschaften zur Kostenreduzierung nur vereinzelte Maßnahmen angesprochen, nicht jedoch die ggf. in vorangegangenen Jahren erfolgten umfangreichen Restrukturierungsaktivitäten, wie sie insgesamt bei allen Verkehrsunternehmen erfolgt seien.

Wünschenswert wäre es auch gewesen, wenn der LRH nicht nur global gesagt hätte, dass eine Zusammenarbeit der Aufgabenträger möglich wäre, sondern wenn er die Möglichkeiten und Arbeitsfelder zur interkommunalen Kooperation konkreter dargelegt hätte.

Darüber hinaus hält der **Städteverband** die Umrechnung der von den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern selbst aufgebrachten Finanzierungsbeiträge auf den Einwohner (Tz. 1.6.2) für nicht aussagekräftig. Denn für einen Vergleich müsste mindestens noch der Faktor Größe des Zuständigkeitsbereiches und ggf. auch des Umlandes, das mitbedient wird, mit einbezogen werden.

Für den **LRH** stellen die - u. a. - verwendeten einwohnerbezogenen Kennzahlen einen ersten Einstieg in einen Vergleich dar. Mit diesem soll zum einen Transparenz hinsichtlich der finanziellen Belastungen aus der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft geschaffen werden und zum anderen sollen aus den ggf. erkennbar werdenden Unterschieden weitere Fragestellungen abgeleitet werden.

Für nicht zielführend beurteilt der **Städteverband** auch die Betrachtungen des LRH zum Thema Fahrgelderstattungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (Tz. 1.6.1). Der LRH gehe hier sehr detailliert und kritisch auf die Entwicklung der Fahrgelderstattungen insgesamt und auf den Anstieg des Abrechnungsprozentsatzes bei einer einzelnen Verkehrsgesellschaft ein. Letzteres bleibe allerdings weitestgehend unkommentiert und führe zu der Spekulation, dass der LRH dieses Vorgehen missbillige. Der **LRH** will an der entsprechenden Stelle der Prüfungsmitteilung anhand der Daten aus dem Landeshaushalt lediglich den finanziellen Sachverhalt darstellen und den augenfälligen Anstieg der Erstattungsleistungen von 2009 auf 2010 um immerhin 24 % erläutern.

Schließlich setzt sich der Städteverband noch mit den beiden folgenden Punkten ausführlicher auseinander.

Der **Städteverband** führt aus, dass eine Vergleichbarkeit der ÖPNV-Aufgabenträger aufgrund der herrschenden Heterogenität sehr schwierig bis unmöglich sei. Auch im Prüfungsbericht herangezogene Kennzahlen hätten keine große Aussagekraft. Als konkretes Beispiel greift der Städteverband die vom LRH in die Kostenberechnungen für die Landeshauptstadt Kiel einbezogenen Defizite der Fördeschiffahrt auf (Tz. 1.6.2). Bei der Landeshauptstadt seien diese Belastungen nicht in der ÖPNV-Defizit-Bilanz enthalten, da bei Mindereinnahmen im Wasser-ÖPNV diese direkt innerhalb der Fährgesellschaft durch andere Sparten ausgeglichen würden.

Anliegen des **LRH** ist es, Transparenz hinsichtlich der „Kosten des ÖPNV“ zu schaffen, und zwar unabhängig von den in den Kommunen angetroffenen sehr heterogenen Ausgestaltungen des ÖPNV-Angebots und dessen Finanzierung. Dabei ist der Fährverkehr auf der Kieler Förde nach dem Selbstverständnis der Stadt und nach dem Erscheinungsbild seit Jahren Bestandteil des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel. Es gilt modifiziert das SH-Tarifsystem und die Fährgesellschaft nimmt an der Fahrgeldaufteilung der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH teil. Um die effektiven finanziellen Belastungen der Kommunen richtig und vollständig darzustellen, war es systematisch zwingend, auch die negativen Spartenergebnisse des Fährverkehrs mitabzubilden. Ohne die Verlustabdeckung durch andere Sparten würden die Ergebnisabführungen der städtischen Gesellschaft an die Stadt deutlich höher ausfallen. In Höhe der fehlenden Gewinnabführungen verursacht der wassergebundene Verkehr eine aus der ÖPNV-Wahrnehmung resultierende finanzielle Belastung für die Landeshauptstadt Kiel, auch wenn diese vor Ort ggf. so nicht wahrgenommen wird.

Ausführlicher geht der **Städteverband** auch auf die Darstellungen in der Prüfungsmitteilung ein, in denen sich der LRH mit der erstmaligen Bemessung des Verteilungsschlüssels für die kommunalisierte Finanzierungsmittel nach der Finanzierungsverordnung auseinandersetzt (Tz. 1.6.4). Der Städteverband führt aus, dass der LRH am Beispiel der Daten für Flensburg die rechnerische Herleitung des Schlüssels darstelle und glaube,

damit nachweisen zu können, dass der Anteil Flensburgs an den kommunalisierten Landesmitteln (3,61 %) unangemessen hoch sei. Auf Basis dieser Einschätzung empfehle der LRH dem Verordnungsgeber schließlich, die Finanzierungsverordnung dergestalt zu modifizieren, dass die Verteilung verursachungsgerecht nach einheitlichen und transparenten Kriterien erfolge.

Der Städteverband beurteilt die Darstellungen in Bezug auf die Höhe des Anteils an den kommunalisierten Landesmitteln, die sich aus Sicht des LRH ausschließlich aus einem Verbundzuschlag (aus der „alten“ Berechnung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr) im Stadtverkehr Flensburg herleite, für zu kurz gegriffen. Zwar sei es richtig, dass sich historisch gesehen ein Teil des Verbundzuschlages aus dem Engagement von zwei Verkehrsunternehmen mit zwei unterschiedlichen Bediengebieten in Flensburg mit Übersteigertarif bis in die neunziger Jahre begründe. Den wesentlichen Anteil an der Höhe des Verbundzuschlages habe aber der seit dem Jahre 2000 eingeführte Gemeinschaftstarif zwischen den Verkehrsgemeinschaften Flensburg und Schleswig-Flensburg, der dazu geführt hätte, dass die Schüler aus der Region kostenlos vom Stadtverkehr weiterbefördert wurden. Die damit nachweislich einhergegangenen Erlösausfälle seien so z. T. ausgeglichen worden.

Für den **LRH** ist im Ergebnis nicht ausschlaggebend, mit welcher Begründung die in Flensburg tätigen Verkehrsunternehmen seinerzeit ausnahmsweise die erheblichen Verbundzuschläge von jeweils über 50 % anerkannt bekommen haben. Zu berücksichtigen wäre hierbei z. B., dass es bei Bildung von Verkehrsgemeinschaften grundsätzlich zu einer Aufteilung der Einnahmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen kommen müsste und nicht zur Inanspruchnahme einer Ausgleichregelung (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr), die hierfür nicht ausgelegt war. Jedenfalls wird mit Blick auf die Ergebnisse der vom LRH durchgeführten Vergleichsberechnungen deutlich, dass der auf diese Weise herbeigeführte Ausgleich tatsächlich unangemessen hoch ausfiel. Da die Verkehrsunternehmen in Flensburg noch bis zur Einführung der Pauschalisierung 2007 nachweislich ihre Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach der vom LRH beschriebenen Systematik abgerechnet haben, wirkt dieser Umstand fort. Denn der Verteilungsschlüssel beruht - wie sich auch aus der Stellungnahme des MWAVT ergibt - bis heute darauf, den seinerzeitigen Status quo zu erhalten.

Ein wichtiges Indiz für die Stichhaltigkeit der Einschätzung des LRH ist die Tatsache, dass - mit Ausnahme der Stadt Flensburg - alle übrigen ÖPNV-Aufgabenträger z. T. erhebliche originäre Finanzierungsbeiträge aufwenden müssen, um ein aus ihrer Sicht angemessenes ÖPNV-Angebot gewährleisten zu können. In Flensburg dagegen saldierten sich in dem vom LRH betrachteten Zeitraum ein durchschnittlicher Eigenmitteleinsatz von 170 T€ pro Jahr mit einer im selben Betrachtungszeitraum leicht darüber liegen-

den durchschnittlichen jährlichen Gewinnausschüttung des Verkehrsunternehmens an die städtische Muttergesellschaft. Auch der einwohnerbezogene Wert der der Stadt Flensburg bereitgestellten Mittel nach der Finanzierungsverordnung (Durchschnitt der Jahre 2007 - 2011) liegt mit 24 €/Ew deutlich über den entsprechenden Werten der Städte Kiel (15 €/Ew) und Lübeck (14 €/Ew), ohne dass es für diesen erheblichen Unterschied eine auf der Hand liegende Erklärung gäbe (jeweils Bereitstellung eines angemessenen ÖPNV in einem Oberzentrum mit Universität).

Schließlich wird auch in der Stellungnahme des **Städteverbandes** eine Modifizierung der Finanzierungsverordnung für grundsätzlich möglich gehalten, indem sie z. B. an die heutige Altersstruktur angepasst wird. Da die Mittel begrenzt seien, könne allerdings nur eine Umverteilung erfolgen, die bei den Verlierern keine Zustimmung finden werde.

Nach Auffassung des **LRH** ist es geboten, den Verteilungsschlüssel auf eine neue, zeitgemäße Grundlage zu stellen. Sofern die zugrunde gelegten Kriterien kausal relevant für den Umfang eines angemessenen ÖPNV-Angebots in den Kreisen und kreisfreien Städten sind, müsste auch das Ergebnis einer insoweit sachlich gerechtfertigten und aufgabenorientierten Neuverteilung Anerkennung finden. Allein der Umstand, dass es gegenüber einem Status quo zu Mittelverschiebungen kommt, ist jedenfalls kein Grund, sich einer qualifizierten Neuermittlung des Verteilungsschlüssels gegenüber zu verschließen. Hilfreich für die Etablierung eines aufgabenorientierteren Verteilungsschlüssels wäre die zeitgleiche Einführung einer Dynamisierung der vom Land über die Finanzierungsverordnung bereitgestellten Finanzierungsmittel.

Der **Schleswig-Holsteinische Landkreistag** hat eine umfangreiche und konstruktive Stellungnahme abgegeben, in der er zahlreiche konkrete Anregungen und Hinweise redaktioneller und inhaltlicher Art gegeben hat. Diese wurden ausgewertet und in Form von textlichen Änderungen weitgehend in die vorliegende Prüfungsmitteilung eingearbeitet.

In einem zusammenfassenden Abschnitt konstatiert der Landkreistag, dass der LRH mit dem Prüfungsbericht umfassend die Schwierigkeiten beschreibe, denen sich die ÖPNV-Aufgabenträger im Spannungsfeld zwischen Wünschen der Öffentlichkeit einerseits und der Finanzierbarkeit andererseits gegenübersehen. Positiv sei festzustellen, dass der LRH wichtige Themenfelder anspreche. So würden die Auswirkungen der diversen Schulstruktur-reformen ebenso dargestellt wie die Notwendigkeit einer Dynamisierung der Kommunalisierungsmittel oder einer tariflichen Vereinheitlichung im Hinblick auf die Reiseweite.

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2013 – 2018

Datum: 30.04.2015

SR/BeVoSr/231/2015

Gremium	Datum	Behandlung
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	18.05.2015	Ö
Stadtvertretung	15.06.2015	Ö

Verfasser: Herr Guido Klossek

FB/Aktenzeichen: 6/66-12-B 208

Lärmaktionsplan der Stadt Ratzeburg

Zielsetzung:

Der Lärmaktionsplan der Stadt Ratzeburg wurde in dem Zeitraum vom 03.03.2015 bis zum 02.04.2015 im Rathaus der Stadt Ratzeburg öffentlich ausgelegt, nach vorheriger formeller Bekanntmachung. Die Anregungen und Bedenken wurden geprüft, so dass der Lärmaktionsplan durch die Stadtvertretung beschlossen werden kann.

Beschlussvorschlag:

1. *Die während der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes abgegebenen Stellungnahmen privater Personen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange hat die Stadtvertretung geprüft. Den aus der Anlage der Originalvorlage ersichtlichen Abwägungsvorschlägen wird gefolgt.*
2. *Die der Originalvorlage anliegende „Synopsis zu eingegangenen Stellungnahmen zur 2. Stufe der Lärmaktionsplanung“ wird Anlage des Lärmaktionsplanes. Der Lärmaktionsplan wird beschlossen.*

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Lutz Jakubczak am 27.04.2015

Bürgermeister Voß am 30.04.2015

Sachverhalt:

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind von den Gemeinden gemäß § 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Lärmaktionsplanes, Pläne für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Ballungsräume aufzustellen.

Gemäß der gesetzlichen Vorgabe hat die Stadt Ratzeburg mit Unterstützung des Fachbüros LAIRM Consult einen Entwurf Lärmaktionsplan aufgestellt.

Der Entwurf wurde nach Zustimmung des Bauausschusses öffentlich ausgelegt. Es gingen 2 Anregungen und Bedenken ein, die geprüft, abgewogen und entsprechend in den Entwurf eingearbeitet worden sind, so dass nun der Entwurf des Lärmaktionsplanes durch Beschluss zum Aktionsplan der Stadt Ratzeburg wird.

Der Lärmaktionsplan wird anschließend dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holsteins übergeben und von dort entsprechend der EU-Kommission berichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Anlagenverzeichnis:

- Synopse zu eingegangenen Stellungnahmen zur 2. Stufe der Lärmaktionsplanung
- Lärmaktionsplan

**Synopse zu eingegangenen
Stellungnahmen zur
2. Stufe der Lärmaktionsplanung (2013)
der Stadt Ratzeburg**

27. April 2015

Stadt Ratzeburg

Unter den Linden 1

23909 Ratzeburg

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines.....	3
2.	Träger öffentlicher Belange	3
2.1.	Kreis Herzogtum Lauenburg 19.03.2014.....	3
3.	Stellungnahmen privater Adressaten.....	4
3.1.	Einwendung Privat, Eingang 12.03.2015.....	4

1. Allgemeines

Für die Stadt Ratzeburg wurden in der Lärminderungsplanung der 1. Stufe keine Hauptlärmquellen gemeldet. So war in der 1. Stufe keine Ausarbeitung einer Lärmaktionsplanung erforderlich. In der 2. Stufe wurden Hauptverkehrsstraßen gemeldet, sodass die Stadt Ratzeburg in der 2. Stufe der Lärminderungsplanung erstmal einen Lärmaktionsplan aufgestellt hat.

Mit Stand vom 27. Oktober 2014 wurde eine erste Entwurfsfassung erstellt, die im zuständigen Ausschuss am 10. November 2014 erstmals vorgestellt wurde. Am 17. Februar 2015 erfolgte der Auslegungsbeschluss für die Entwurfsfassung. Im Anschluss wurde der Öffentlichkeit durch Auslegung sowie Beteiligung der Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben.

Im Folgenden erfolgt eine Beantwortung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen in Form einer Synopse (Gegenüberstellung), in Abschnitt 2 für die Träger öffentlicher Belange, in Abschnitt 3 für private Adressaten. Parallel wird eine Änderungsfassung erstellt, die die Ergebnisse der Synopse aufgreift.

2. Träger öffentlicher Belange

2.1. Kreis Herzogtum Lauenburg 19.03.2014

<p>Dem vorliegenden Entwurf wird entnommen, dass als Maßnahme vorgeschlagen wird, die zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Verminderung der Verkehrsbelastung zu senken.</p> <p>Es wird dabei darauf hingewiesen, dass die Einhaltung der vorgegebenen Fahrplanzeiten auch nach der Reduzierung der Geschwindigkeit des Busverkehrs zu beachten ist.</p> <p>Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind im Rahmen der Planung und der Erstellung eines Maßnahmenkonzeptes grundsätzlich zu berücksichtigen. Konkrete Maßnahmen sind frühzeitig abzustimmen.</p> <p>Es wird dem Entwurf entnommen, dass zur Minderung von Lärmproblemen die Realisierung einer Umgehungsstraße geplant</p>	<p>2.1.1. Zur Kenntnis genommen.</p> <p>2.1.2. Derzeit ist eine Verminderung der Höchstgeschwindigkeit zur Verminderung der Verkehrsbelastung nicht geplant. Falls eine Verminderung geplant wird, wird die Einhaltung der vorgegebenen Fahrplanzeiten berücksichtigt.</p> <p>2.1.3. Zur Kenntnis genommen.</p> <p>2.1.4. Zum Bau einer Umgehungsstraße sind umfangreiche Planungen / Prüfungen erforderlich. Im Planfeststellungsverfahren werden unter anderem auch Ziele des Naturschutzes berücksichtigt, die Maßnahme im Lärmaktionsplan ersetzt in keiner Form die erforderlichen</p>
--	---

<p>wird. In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass der Überbauung / Versiegelung bisher unversiegelter Flächen und die Beeinträchtigung ökologischer sensibler Bereiche im Konflikt mit den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gesehen werden.</p>	<p>Verfahren, wie zum Beispiel das Planfeststellungsverfahren.</p>
--	--

3. Stellungnahmen privater Adressaten

3.1. Einwendung Privat, Eingang 12.03.2015

<p>Lärmschutz soll in der touristisch attraktiven Stadt Ratzeburg mehr in den Vordergrund gerückt werden.</p> <p>Die Aufbringung von Split- Bitumschicht in der Möllner Straße hat zu einer erheblichen Zunahme des Lärms geführt.</p> <p>Als Maßnahmenvorschläge werden vorgebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schallmindernde Straßenbeläge auf stark befahrenen Einfahrts- / Bundesstraßen; • Ersatz von Kopfsteinpflaster im Stadtdurchfahrtsgebiet; • Einführung von festen beziehungsweise häufigeren Geschwindigkeitskontrollen auf stark befahrenen Zufahrtsstraßen; • Kontrolle von Motorrädern; 	<p>3.1.1. Zur Kenntnis genommen.</p> <p>3.1.2. In der Möllner Straße wurde eine Oberflächenbehandlung der rissigen Fahrbahndecke durchgeführt. Derzeit stehen für lärm mindernde Straßenbeläge keine Mittel zur Verfügung.</p> <p>3.1.3. Die Hinweise zu lärm mindernden Straßendecken werden zur Kenntnis genommen. Die Erneuerung von Straßendecken mit Splitmastixasphalt ist von der Stadt geplant und befindet sich in der Umsetzung.</p> <p>3.1.4. Die Erneuerung des Kopfsteinpflasters im Stadtdurchfahrtsgebiet ist aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich.</p> <p>3.1.5. Geschwindigkeitskontrollen und die Kontrolle von Motorrädern liegen im Zuständigkeitsbereich der</p>
--	---

	<p>Polizei und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese Kontrollen sind immer mit personalen Kapazitäten verbunden. Die Stadt bemüht sich weiterhin um entsprechende Berücksichtigung.</p>
--	---

Ratzeburg, den 27. April 2015

Lärmaktionsplanung der Stadt Ratzeburg (2.Stufe, 2013)

- Meldung & ergänzende Ausführungen -

Entwurf

Projektnummer: 14106

Änderungsfassung vom 27. April 2015

Entwurfssfassung vom 27. Oktober 2014

Im Auftrag von:
Stadt Ratzeburg
Unter den Linden 1
23909 Ratzeburg

Dieses Gutachten wurde im Rahmen des erteilten Auftrages für das oben genannte Projekt / Objekt erstellt und unterliegt dem Urheberrecht. Jede anderweitige Verwendung, Mitteilung oder Weitergabe an Dritte sowie die Bereitstellung im Internet – sei es vollständig oder auszugsweise – bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Urhebers.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung.....	3
1.1.	Erläuterungen zur Lärminderungsplanung.....	3
1.2.	Aufgabenstellung für die Stadt Ratzeburg	6
2.	Lärminderungsplanung in der Stadt Ratzeburg	7
2.1.	Allgemeines	7
2.2.	Einzubeziehende Planungen und Entwicklungen	7
3.	Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen.....	9
3.1.	Beispiel: Lärmart „Straße“	9
4.	Einschätzungen zur Lärmsituation.....	11
5.	Maßnahmen zur Lärminderung	14
5.1.	Sonderfall verkehrsrechtliche Maßnahmen	14
5.2.	Weitere Maßnahmenvorschläge.....	16
6.	Ruhige Gebiete	16
7.	Quellenverzeichnis	19

1. Einführung

1.1. Erläuterungen zur Lärminderungsplanung

Seit 2007 sind Gemeinden und Städte, die im Einflussbereich mindestens einer Hauptlärmquelle liegen, generell verpflichtet, eine Lärminderungsplanung nach EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie aufzustellen bzw. regelmäßig zu aktualisieren (Meldung an Europäische Union mindestens alle 5 Jahre). Dies verfolgt grundsätzlich das Ziel, den Umgebungslärm darzustellen und Maßnahmen zur Minderung zu entwickeln.

Damit stellt die Lärminderungsplanung ein Instrument dar, das erstmalig die Lärmsituation einer gesamten Gemeinde bzw. Stadt darstellen und bewerten kann. Die notwendigen Inhalte der Ausarbeitungen sowie mögliche freiwillige Erweiterungen sind stark von den individuellen Voraussetzungen und Zielsetzungen der jeweiligen Kommune abhängig. In jeder Stufe (alle 5 Jahre) besteht für beide Bestandteile der Lärminderungsplanung, der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung, die Verpflichtung zur Erarbeitung von Ergebnissen und Meldung dieser an die Europäische Union, sofern Hauptlärmquellen im Einwirkungsbereich liegen. Die Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist sowohl bei der Lärmkartierung als auch der Lärmaktionsplanung ein wichtiger Bestandteil.

Nachfolgend wird anhand der Erläuterungen einzelner Begrifflichkeiten möglichst allgemeinverständlich ein Überblick über das komplexe Thema der Lärminderungsplanung gegeben. Weiterführende Hinweise finden sich unter Abschnitt 3.

Lärminderungsplanung: Überbegriff der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung, Durchführung erfolgt stufenweise und beinhaltet jeweils beide Bestandteile.

Lärmkartierung (kurz LK): „Darstellung“ der Lärmsituation für alle Hauptlärmquellen und in Ballungsräumen zusätzlich für alle „sonstigen“ Lärmquellen. Es erfolgt jeweils die Analyse der Lärmsituation des vorangegangenen Jahres. Die Darstellung erfolgt sowohl in strategischen Lärmkarten als auch durch die Angabe von Belastetenzahlen.

Lärmaktionsplanung (kurz LAP): „Konfliktanalyse und Maßnahmenplanung“; bei bedingten Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen erfolgt diese in reduziertem Umfang hilfsweise auf Basis der Lärmkartierung, um der Meldepflicht nachzukommen. Generell sollte jedoch eine Bearbeitung auf Basis einer Prognose erfolgen, um so bereits geplante Veränderungen beachten zu können und mit der Umsetzung von Maßnahmen auch das gewünschte Schutzziel zu erreichen.

Konfliktanalyse: Die Konfliktanalyse erfolgt auf Basis des Verhältnisses Anzahl belasteter Personen \leftrightarrow Höhe der Belastung.

Maßnahmen zur Lärminderung: Dies sind nicht nur offensichtliche Maßnahmen, auch eine Vielzahl an verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen können sich lärmmindernd auswirken. Es ist zu differenzieren zwischen den vorhandenen Maßnahmen, den geplanten Maßnahmen (Maßnahmenkatalog) und den abgewogenen Maßnahmen (Vorschläge, die zunächst nicht weiter verfolgt werden, mit der Lärmaktionsplanung jedoch dokumentiert

werden). In vielen Gemeinden dient die Lärmaktionsplanung zunächst der Zusammenfassung bereits vorhandener Maßnahmenideen anderer Planungen, so dass die Lärmaktionsplanung als übergeordnetes, jedoch junges Instrument, untergeordnete bereits vorhandene Planungen aufgreift. Ziel der umfangreichen Dokumentation ist es, in jeder Stufe auf vorherige Vorschläge zurückblicken zu können und diese gegebenenfalls neu zu bewerten, sofern sich Umstände geändert haben. Außerdem soll damit auch die Mitwirkung der Öffentlichkeit dokumentiert werden. Idee der Lärmaktionsplanung ist es auch, auf Synergieeffekte mit anderen Planungen eingehen zu können, um die verschiedenen Aspekte zu dokumentieren und abzuwägen.

Belastetenzahlen: Neben dem Umstand, dass für die Durchführung der Lärminderungsplanung seitens der EU zur Berechnung der Lärmpegel andere Berechnungsgrundlagen vorgegeben werden, als es auf nationaler Ebene der Fall ist, gibt es eine zusätzliche Berechnungsgrundlage, die auf nationaler Ebene so nicht bekannt ist. Diese dient der Abschätzung von belasteten Menschen und ist damit ein Instrument um Varianten-Vergleiche (bspw. mit / ohne aktiven Lärmschutz) vornehmen zu können. Dafür werden den Wohngebäuden eine Anzahl an Bewohnern zugeordnet (über Einwohnerdatensätze oder bspw. abgeschätzt über die Wohnfläche). Diese können dann – unter der Annahme einer Gleichverteilung – den berechneten Fassadenpegeln zugeordnet werden (Anzahl Einwohner je Fassadenpegel). So kann über eine gesamte Gemeinde oder ein Teilgebiet dann bspw. eine Angabe erfolgen, wie viele Einwohner statistisch gesehen welcher Belastung ausgesetzt sind. Die Angabe dieser belasteten Menschen erfolgt in einer Tabelle. Ziel ist es auf EU-Ebene, eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Mitgliedsstaaten und Kommunen zu ermöglichen. Für eine Gemeinde besteht hiermit die Möglichkeit, Belastungen in Zahlen „greifbar“ zu machen und so die Auswirkungen einer Lärminderungsmaßnahme rechnerisch zu prüfen. Neben den belasteten Menschen sind auch die belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser zu ermitteln. Ergänzend zu erwähnen ist, dass nur darstellbar ist, was sich auf die Eingangsdaten (siehe Abschnitt 3.1) auswirkt. Darüber hinaus gibt es jedoch viele weitere Lärmschutzmaßnahmen (bspw. passiver Lärmschutz).

Stufen der Durchführung: Die 1. Stufe der Lärminderungsplanung lag in den Jahren 2007 und 2008. So waren zum 30. Juni 2007 Lärmkarten zu erstellen und zum 18. Juni 2008 Lärmaktionsplanungen zu erarbeiten. Zum 30. Juni 2012 war die Lärmkartierung der 2. Stufe zu melden und zum 18. Juli 2013 die Lärmaktionsplanung der selben Stufe. Seither hat die Meldung mindestens alle 5 Jahre jeweils zum 30. Juni (2017 nächste Lärmkartierung) bzw. 18. Juli des folgenden Jahres (2018 nächste Lärmaktionsplanung) zu erfolgen, oder aber bei wichtigen Änderungen im Untersuchungsraum. Ergänzend: Derzeit wurden durch die in Schleswig-Holstein zuständige Behörde jeweils Fristverlängerungen zur Meldung der Ergebnisse gewährt, eine Ausarbeitung ist dennoch der entsprechenden Stufe zuzuordnen.

Hauptlärmquellen und Ballungsraum: Grundsätzlich können Straßen- und Schienenwege, Hafenanlagen, Flughäfen und Industrieanlagen als Lärmquellen gemeldet und betrachtet werden. In der Regel sind die Hauptlärmquellen im Sinne der 34. BImSchV zu betrachten. Wann zum Beispiel eine Straße oder Schiene eine Hauptlärmquelle ist, hängt von

ihrer über's Jahr gemittelten Belastung ab und bei Straßen zusätzlich noch von ihrer Widmung. Somit sind Hauptverkehrsstraßen alle Bundes-, Landes- und sonstigen grenzüberschreitenden Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) ≥ 8.200 Kfz/24h. In im Sinne der 34. BImSchV definierten „Ballungsraum“ sind zudem „sonstige Lärmquellen“ und insbesondere auch Häfen zu betrachten, wenn von diesen erheblicher Umgebungslärm ausgehen kann. In Schleswig-Holstein betrifft dies seit der 2. Stufe die Ballungsräume Hamburg, Lübeck und Kiel mit den jeweils umliegenden Gemeinden.

Fortschreibung und Überprüfung: Insbesondere eine Lärmaktionsplanung ist nicht nur für die Meldung der Ergebnisse zu erstellen, sondern die Hauptarbeit liegt in der Umsetzung der definierten Ziele zwischen den Stufen. Nach der Beschlussfassung der Lärmaktionsplanung behält diese somit mindestens für 5 Jahre ihre Gültigkeit. Mindestens in jeder Stufe ist auf Basis der jeweils durchzuführenden Lärmkartierung zu entscheiden, ob die Lärmaktionsplanung weiterhin ihre Gültigkeit behalten kann oder aber ob eine Überarbeitung und Fortschreibung notwendig ist. So die Vorabschätzung ergibt, dass die geltende Lärmaktionsplanung weiterhin Bestand haben kann, ist dies anhand einer Überprüfung zu dokumentieren (Meldung der Überprüfung). So Änderungen zu einer Fortschreibung (zeitgleich Ergänzung/Erweiterung und Überarbeitung) der Lärmaktionsplanung führen, sollten jeweils die vorherigen Ergebnisse aufgenommen werden, so dass abschließend eine neue Lärmaktionsplanung vorliegt und die vorangegangene ersetzt. Die Verpflichtung zur Beteiligung der Öffentlichkeit besteht in jedem Fall, unabhängig des Vorgehens.

Rechtlicher Hintergrund und rechtliche Verantwortung: Die Lärminderungsplanung basiert auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die für alle Mitgliedstaaten gilt. In den einzelnen Staaten wurde diese teilweise zusätzlich in nationales Recht umgesetzt, so auch in Deutschland mit der Neueinführung des 6. Teils des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Die Kommunen sind für die Lärmkartierung der Straßen und die Lärmaktionsplanung aller Lärmarten verantwortlich. Die Kartierung der Schienenwege, Häfen, Flughäfen und Industrieanlagen erfolgt in der Regel durch die Betreiber. Zusätzlich ist das Eisenbahnbundesamt seit 2013 verpflichtet, eine bundesweite Lärmaktionsplanung für alle bundeseigenen Hauptschienenwege zu erstellen. Rechtlich sind in Bezug auf die Lärmkartierung zusätzlich die Ausführungen der 34. BImSchV bindend. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine weiteren gesetzlichen Ausführungen, jedoch eine Vielzahl an Handlungsempfehlungen, beispielsweise die LAI-Hinweise (LAI=Länderausschuss für Immissionsschutz).

Es besteht eine Verpflichtung zur Erstellung der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung, so Hauptlärmquellen im Einwirkungsbereich liegen. Die Öffentlichkeit ist zu beteiligen und in der Lärmaktionsplanung ist ihr zusätzlich die Möglichkeit der Mitwirkung zu geben. Die Inhalte der Ausarbeitungen sind in zusammengefasster Form an die EU zu melden.

Die Planung von Maßnahmen hat unter Beachtung der rechtlichen Grundlagen zu erfolgen (bspw. keine Maut auf Gemeindestraßen). Träger öffentlicher Belange (TöB) sind zu beteiligen, so dass frühzeitig Bedenken und Hinweise aufgenommen werden können. Diese sollten jedoch nicht per se dazu führen, dass eine gewünschte Maßnahme bspw. aufgrund einer Vorabschätzung einer Verkehrsbehörde aus dem Katalog genommen wird, denn Ziel ist die Reduzierung des Umgebungslärms. Der Schlüssel liegt hier bei der Abwägung der

Belange und in der Lösungsfindung im Austausch mit den zuständigen Behörden. Zwischen den Stufen sind die Unternehmungen zur Umsetzung zu dokumentieren, sodass jeweils ein Rückblick möglich ist.

Ein Recht auf die Umsetzung der Maßnahmen im Maßnahmenkatalog einer beschlossenen Lärmaktionsplanung besteht nicht, so ist eine **Lärmaktionsplanung als Agenda** zu verstehen, die kurz- bis langfristige Ziele definiert und aufgrund der Tatsache, dass es ein junges Instrument ist, vielfach auch der Zusammenfassung von bereits vorhandenen Planungen dient.

1.2. Aufgabenstellung für die Stadt Ratzeburg

Für die Stadt Ratzeburg wurden in der Lärminderungsplanung der 1. Stufe keine Hauptlärmquellen gemeldet. So war in der 1. Stufe keine Ausarbeitung einer Lärmaktionsplanung erforderlich. In der 2. Stufe wurden Hauptverkehrsstraßen gemeldet, die durch das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume im Jahr 2012 kartiert wurden. Hiermit ist die Ausarbeitung der ersten Lärmaktionsplanung für die Stadt Ratzeburg vorgesehen, die als Lärmaktionsplanung der 2. Stufe nach Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung abschließend zu beschließen ist.

Aufgrund umfangreicher verkehrlicher Änderungen im Stadtgebiet in jüngster Zeit ist nunmehr zunächst eine Bestandsaufnahme als Basis für eine weiterführende Lärmaktionsplanung in der nächsten Stufe vorgesehen. Daher erfolgt auf Basis der Lärmkartierung eine Ausarbeitung der Lärmaktionsplanung, die den Mindestanforderungen an Lärmaktionsplanungen gemäß § 47 Abs. 2 des BImSchG entspricht, jedoch noch keine umfangreiche Maßnahmenplanung vornimmt, da aufgrund fehlender Datengrundlagen die notwendige Konfliktanalyse noch nicht vorgenommen werden kann.

Um das Instrument in der Stadt verständlich und nachhaltig einzuführen, werden neben den Inhalten der Mindestanforderungen weitere Inhalte aufgenommen und Erläuterungen gegeben. **Die Inhalte der Mindestanforderungen werden in der Lärmaktionsplanung erkennbar dargestellt (Einrahmung) und stellen gleichzeitig die abschließende Meldung dar, die maximal 10 Seiten umfassen darf.**

Unabhängig von der Vorgehensweise wird der Öffentlichkeit die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Die Durchführung ist in der Lärmaktionsplanung dokumentiert. Abschließend ist die Lärmaktionsplanung durch die Stadtvertretung zu beschließen.

M 1 Vorbemerkung

Die Stadt Ratzeburg hat in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung erstmals eine Lärmaktionsplanung aufgestellt. Es erfolgte eine Ausarbeitung auf Basis der Lärmkartierung mit Hinweisen und Erläuterungen zu den diversen verkehrlichen Veränderungen im Stadtgebiet. Die Inhalte der Meldung sind in der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratzeburg mit gleichem Wortlaut aufgeführt und kenntlich gemacht (Einrahmung). Ergänzend gibt es sowohl allgemeine als auch individuelle Inhalte, um der Zielsetzung, eine Lärmaktionsplanung für die Öffentlichkeit zu erarbeiten, nachzukommen.

2. Lärmaktionsplanung in der Stadt Ratzeburg

2.1. Allgemeines

Die Stadt Ratzeburg ist eine Stadt im Osten Schleswig-Holsteins, direkt an der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern, und Kreisstadt des Kreises Herzogtum Lauenburg. Die Altstadt befindet sich auf einer Insel mitten im Ratzeburger See. Drei Dämme verbinden die „Inselstadt“ mit dem Festland. Allein aus der geografischen Situation heraus ergeben sich damit besondere Anforderungen an die Verkehrsführung der Stadt Ratzeburg. Westlich des Stadtgebietes verläuft die Bundesstraße B207, die eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A20 und A24 darstellt. Die Bundesstraße B208 durchquert als West-Ost-Verbindung von Bad Oldesloe nach Schwerin das Stadtgebiet und verläuft über die Altstadtinsel.

2.2. Einzubeziehende Planungen und Entwicklungen

Unter dem Motto „Ratzeburg baut Brücken“ wurde im Jahr 2012 eines der größten Bauvorhaben in der Geschichte der Inselstadt begonnen [15]. Der Zugang zur Stadt von Osten wurde im Rahmen dieses Projektes einer kompletten Neugestaltung unterzogen, um das Ratzeburger Stadtzentrum durch eine innerörtliche Umfahrung zu beruhigen. Kurzfristiges Ziel ist es, dass die Durchgangsverkehre nicht mehr den Marktplatz passieren, sondern über die südliche Sammelstraße die Altstadt-Insel überqueren können. Begleitend hierzu wurden sowohl im Westen als auch Osten Pfortnerampeln angeordnet, die die bevorzugte Wegebeziehung unterstützen. Im August 2014 wurde die „Südliche Sammelstraße“ für den Verkehr freigegeben. Hierfür war der Bau von zwei Brücken erforderlich. Langfristig ist Ziel der Stadt Ratzeburg, die Durchgangsverkehre gänzlich um die Innenstadt zu führen. Hierfür wird der Bau einer Ortsumgehung angestrebt. Vorgesehen ist eine weiträumige Umfahrung im Süden der Stadt. Diese Maßnahme ist bereits im Maßnahmenkatalog des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein aufgenommen und stellt die 3. Stufe des Verkehrskonzeptes der Stadt Ratzeburg aus dem Jahr 2006

[12] dar. Im Rahmen der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung wird angestrebt, die schalltechnischen Auswirkungen dieser Maßnahme rechnerisch zu überprüfen.

Wichtige Ausgangslage für die Anlegung der südlichen Sammelstraße in der Stadt Ratzeburg war auch der Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2009 [16]. Dieser bezieht sich in erster Linie auf die Langenbrücker Straße, da hier eine besondere „Straßenschlucht“ vorhanden ist, und hat das Ziel, die Belastung durch Stickstoffdioxid zu senken. Mit der Realisierung der südlichen Sammelstraße gilt die Umsetzung des Luftreinhalteplans als vollzogen [15].

Als weitere bedeutende verkehrliche Entwicklung ist in der Stadt Ratzeburg die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs der Bundesstraße B208 im Westen der Stadt zu benennen. Durch lange Schließzeiten des Bahnübergangs aufgrund der Frequentierung der Bahnstrecke Lübeck-Büchen und der Nähe des Bahnübergangs zum Bahnhof kam es insbesondere in den Stoßzeiten morgens und abends zu langen Rückstaus und damit zu erhöhten Lärm- und Abgasbelastungen der Anwohner. Die im August 2014 freigegebene neue Trasse der Bundesstraße B208 schließt an das „Harmsdorfer Kreuz“ an und verläuft Richtung Osten über ein neues Brückenbauwerk, um östlich der Bahnstrecke wieder an den bisherigen Verlauf der Bundesstraße B208 anzuknüpfen. Wie auch die zuvor genannte hat auch diese bauliche Maßnahme zu einer Verlagerung der Verkehre geführt. Damit ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsteilnehmer nun zunächst auf die neue Situation einstellen müssen, bevor sich die Verkehre abschließend eingestellt haben.

Neben den genannten Entwicklungen und Planungen sind als gesamtstädtische Planung für die Stadt Ratzeburg noch der Städtebauliche Rahmenplan aus 1982 [14] und der Einzelhandelsplan aus 1993 [13] zu nennen.

M 2 Vorstellung des Untersuchungsraums

M 2.1 Beschreibung der Gemeinde

Die Stadt Ratzeburg mit dem Gemeindeschlüssel 01 0 53 100 ist eine Stadt im Osten Schleswig-Holsteins, direkt an der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern, und Kreisstadt des Kreises Herzogtum Lauenburg. Die Altstadt befindet sich auf einer Insel mitten im Ratzeburger See. Drei Dämme verbinden die „Inselstadt“ mit dem Festland. Allein aus der geografischen Situation heraus ergeben sich damit besondere Anforderungen an die Verkehrsführung der Stadt Ratzeburg. Im Stadtgebiet leben etwa 14.000 Menschen auf einer Fläche von etwa 30 km².

Neben diversen weiteren Entwicklungen ist für die Stadt Ratzeburg insbesondere die Verkehrsfreigabe der südlichen Sammelstraße im August 2014 von Bedeutung. Nach langer Bauphase werden die Durchgangsverkehre nun gezielt nicht mehr über den Marktplatz geführt, sondern über die südliche Sammelstraße auf der Altstadtinsel. Damit stellt sich die Lärmsituation bereits heute anders dar, als es die Lärmkartierung der 2. Stufe wiedergibt. Es ist damit vorgesehen, in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung der

Meldepflicht nachzukommen und, so sich die Verkehre hinreichend eingestellt haben, in den nächsten Jahren Verkehrserhebungen durchzuführen, sodass in der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe eine umfangreiche Lärmaktionsplanung aufgestellt werden kann. Hierbei wird auch die Erweiterung des Untersuchungsraumes um weitere Verkehrsachsen angestrebt, die bisher nicht als Hauptlärmquellen gemeldet sind.

M 2.2 Beschreibung der Hauptlärmquellen

Im Einwirkungsbereich der Stadt Ratzeburg wurden die westlich verlaufende Bundesstraße B207 und die Bundesstraße B208 zwischen der Bundesstraße B207 und der Landesstraße L203 als Hauptlärmquellen gemeldet. Als Verlauf der Bundesstraße B208 ist noch die Führung der Verkehre über den Marktplatz betrachtet worden. Neben dem Straßenverkehrslärm waren keine anderen Hauptlärmquellen gemeldet. Auch liegt die Stadt nicht in einem definierten Ballungsraum im Sinne der 34. BImSchV, sodass keine „sonstigen“ Lärmquellen zu kartieren waren.

3. Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen

3.1. Beispiel: Lärmart „Straße“

In die Berechnungen gehen folgende Faktoren ein:

- Verlauf und Lage der äußeren Fahrstreifen einer Straße;
- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, über das Jahr gemittelt (DTV in Kfz/24h);
- Höhe der Schwerverkehrs-Anteile (SV-Anteil > 3,5 t) am DTV;
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit (tags / abends / nachts)¹;
- Art der Straßenoberfläche²;
- Neigung / Gefälle einer Straße bzw. des Geländes;

¹ Es haben rechnerisch stets nur die Veränderungen eine Auswirkung, die gemäß den Rechenregeln eine Veränderung der Eingangsdaten zulassen. Hierbei stellt eine Minimierung von 30 km/h auf 20 km/h bspw. keine Minimierung dar, da die VBUS [4] eine minimale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorsieht.

² Gemäß vorhergehender Fußnote, ist bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von einschließlich 60 km/h rechnerisch der Asphalt die Straßenoberfläche mit dem geringsten Emissionspegel. Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es für diese Geschwindigkeiten keine Straßenoberfläche, die rechnerisch mit Minimierung angesetzt werden darf. Beispielsweise kann eine Straße mit einem offenporigen Asphalt rechnerisch bei 70 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit einen geringeren Emissionspegel haben als bei 60 km/h. Bis einschließlich 60 km/h ist dieser rechnerisch jedoch nicht besser als ein Asphaltbelag. Es sei jedoch auch erwähnt, dass sich derzeit mehrere lärmindernde Asphaltbeläge in der Prüfung befinden, mit dem Ziel der Zertifizierung, die eine rechnerische Beachtung erlaubt. Bei straßenbaulichen Maßnahmen sollte somit stets geprüft werden, ob zu dem Zeitpunkt neue Zertifizierungen vorliegen.

- Faktor zur Festlegung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke (tags / abends/ nachts), der im Regelfall aus der Gattung der Straße resultiert, außer es liegen andere Eingangsdaten vor;
- Lage und Höhe von Lärmschutzwänden und -wällen;
- Bebauungsstruktur / Nutzung und Höhe der Gebäude, Einwohner je Gebäude;

Zur Berechnung der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} aus der Belastung des Straßenverkehrs wurden die vorläufigen Berechnungsmethoden zur Ermittlung des Umgebungslärms VBUS [4] verwendet. Der Lärmindex L_{DEN} stellt dabei einen über 24 Stunden gemittelten Langzeitpegel (DEN = Day / Evening / Night) gemäß nachfolgender Formel (1) dar, der Lärmindex L_{Night} den Umgebungslärm innerhalb der Nachtstunden (22 – 6 Uhr).

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right) \quad (1)$$

In der Formel zur Berechnung des Lärmindex L_{DEN} wird für den Abendzeitraum (18-22 Uhr) ein Zuschlag von 5 dB und für den Nachtzeitraum ein Zuschlag von 10 dB(A) berücksichtigt, dieser Lärmindex ist somit in keinem Fall zu verwechseln mit dem Beurteilungspegel tags gemäß RLS-90.

Grundsätzlich ist eine Vergleichbarkeit dieser Lärmindizes mit den bekannten Beurteilungspegeln für den Tages- und Nachtzeitraum sonstiger Untersuchungen für Verkehrs- oder Gewerbelärm auf nationaler Ebene nicht gegeben, da diese sich aus anderen Berechnungsgrundlagen ergeben (bspw. RLS-90).

Die Abschätzung der Belasteten erfolgte mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB, [5]) in vorgegebenen Iso-Phonen-Bändern (siehe 34. BImSchV, [2]). Die Einwohner einer Gemeinde zählen als Belastete, wenn folgendes zutrifft:

- $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) oder
- $L_{Night} \geq 50$ dB(A).

Die belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen werden ausschließlich für den Lärmindex $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) abgeschätzt. Zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung sind alle Gemeinden / Städte angehalten, in denen nach den oben genannten Kriterien belastete Menschen, Flächen, Wohnungen oder Schulen abgeschätzt wurden, gleich welcher Größenordnung. Je nach Lage der Ortschaft / -en im Gemeinde- / Stadtgebiet kann es somit auch sein, dass zwar ein Teil der Fläche belastet ist, jedoch keine Menschen.

M 3 Beurteilungsgrundlage

M 3.1 Rechtlicher Hintergrund

EU-Umgebungsärm-Richtlinie 2002/49/EG vom 25.Juni über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm,

Umsetzung in nationales Recht: §§ 47 a - f als Sechster Teil des BImSchG

34. BImSchV - Verordnung über die Lärmkartierung

M 3.2 Geltende Grenzwerte

Es gibt keine Grenzwerte, auch besteht aus der Aufstellung der Lärmaktionsplanung und dem Beschluss von Lärminderungsmaßnahmen kein Rechtsanspruch auf deren Umsetzung.

Zur Orientierung und Einschätzung der Lärmsituation können orientierend Grenzwerte aus nationalem Recht herangezogen werden (Lärmsanierung gemäß Nationalem Verkehrslärmschutzpaket II, Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV und BImSchG), die aufgrund anderer Berechnungsgrundlagen jedoch angepasst werden müssen. Die Schwellenwerte zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung, die durch das Umweltbundesamt zur 1. Stufe herausgegeben wurden, haben keine Gültigkeit mehr.

4. Einschätzungen zur Lärmsituation

Die Einschätzung der Lärmsituation erfolgt auf Basis der Lärmkartierung der 2. Stufe. Hier wurden sowohl Lärmkarten erstellt als auch Belastetenzahlen abgeschätzt. Es ist bei der Arbeit mit den Belastetenzahlen stets zu beachten, dass es sich um Abschätzungen handelt – dies unterstützt auch die Forderung der 34. BImSchV, Belastetenzahlen auf die nächsten Hunderterstellen auf- bzw. abzurunden. Durch das LLUR, dass die Lärmkartierung für die Stadt Ratzeburg in der 2. Stufe erstellt hat, wurden die Belastetenzahlen [11] auf die nächsten Zehnerstellen gerundet, um für die weitere Bearbeitung eine „genauere“ Grundlage zu erhalten.

M 4 Zusammenfassung Lärmkarten

M 4.1 Belastetenzahlen der Lärmkartierung der 2. Stufe

Tabelle 1: Belastete Menschen, Lärmart „Straße“, gemeldete Hauptverkehrsstraßen

Sp	1	2	3	4
Ze	Höhe der Belastung		Belastete Menschen, gerundet gemäß 34. BImSchV [gerundet auf Zehnerstellen]	
	von	bis	L _{DEN}	L _{Night}
	dB(A)		Anzahl der Einwohner im Stadtgebiet	
1	50	55	-	200 [160]
2	55	60	200 [190]	100 [140]
3	60	65	200 [150]	100 [90]
4	65	70	100 [120]	0 [0]
5	70	(75)	100 [70]	0 [0]
6	(75)		0 [0]	-
7	Summe		500 [530]	400 [390]

Tabelle 2: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, Lärmart „Straße“, gemeldete Hauptverkehrsstraßen

Sp	1	2	3	4	5	6
Ze	Höhe der Belastung L _{DEN}		Belastete Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehrslärm -			
	von	bis	Fläche	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	dB(A)		km ²	Anzahl im Stadtgebiet		
1	55	65	1,268	280	0	0
2	65	75	0,439	99	0	0
3	75		0,071	0	0	0
4	Summe		1,778	379	0	0

M 4.2 Auswertung der Belastetenzahlen

Als Lärmquellen zur Ermittlung der Belasteten wurden die Bundesstraße B207 und die Bundesstraße B208 von der B207 bis zur Kreuzung zur Landesstraße L203 betrachtet. Es erfolgte eine Analyse der Lärmsituation 2011. Aufgrund baulicher Änderungen und Änderungen in den Verkehrsführungen stellt diese Auswertung somit per se nicht mehr die Ist-Situation dar. Zudem sind mit den betrachteten Straßen nicht alle bedeutenden Straßenverkehrsachsen vollständig erfasst, sodass die Lärmkartierung einer Darstellung des Umgebungslärms für die gesamte Stadt nicht gerecht werden kann.

Ungeachtet dieses Umstands kann zur Auswertung der Belastetenzahlen folgendes ausgesagt werden:

Für die Stadt Ratzeburg wurden insgesamt 530 Menschen als Belastete für den Lärmindex L_{DEN} und 390 Menschen als Belastete für den Lärmindex L_{Night} abgeschätzt. Dies sagt jedoch nicht aus, dass die Belastungen im L_{DEN} grundsätzlich höher sind, sondern es sind die Belastungen in den einzelnen Isophonen-Bändern zu bewerten. Grundsätzlich ist diese Einschätzung zur Abgrenzung Belästigung / Belastung / hohe Belastung / sehr hohe Belastung individuell vorzunehmen, es wird sich jedoch an einem Leitfaden zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie orientiert.

Danach lässt sich folgendes aussagen:

- Lärmindex L_{DEN} :

Von den Belasteten liegen 190 Menschen im Bereich $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), hier beginnt der Bereich der hohen Belastung; Belastete im Isophonen-Band $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) werden zudem als sehr hoch belastet eingestuft, in der Stadt Ratzeburg betrifft dies 70 Menschen.

- Lärmindex L_{Night} :

Hinsichtlich des Lärmindex L_{Night} wurden 230 Menschen als hoch (≥ 55 dB(A)) bzw. sehr hoch (≥ 60 dB(A)) belastet abgeschätzt, davon 90 Menschen als sehr hoch belastet. Aus diesem Grund ist der Lärmindex L_{Night} maßgebend zur Findung von Lärmkonflikten.

Somit liegen in dieser Stufe wesentliche Belastungen und Belästigungen vor, die teilweise als sehr hoch einzustufen sind. Über das gesamte Stadtgebiet gesehen werden hinsichtlich des Lärmindex L_{DEN} etwa 4 % und hinsichtlich des Lärmindex L_{Night} etwa 3 % aller Einwohner als Belastete abgeschätzt. Als belastete Flächen ($L_{DEN} \geq 55$ dB(A)) wurden etwa 6 % der Stadtfläche abgeschätzt. Somit halten sich die Verlärmung der Flächen und die Belastetenzahlen in etwa die Waage, auch vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Stadtfläche Gewässerfläche ist.

M 4.3 Definition der Konfliktbereiche

Eine besondere Flächenverlärmung wie beispielhaft im Nahbereich von Bundesautobahnen ist in der Stadt Ratzeburg nicht zu beobachten. Vielmehr ergeben sich insbesondere durch die Nähe der stark frequentierten Bundesstraße B208 zur Wohnbebauung Konfliktsituationen. Dies betrifft sowohl den Bereich der Altstadtinsel als auch den sonstigen Verlauf der Straße. Auch durch die südliche Sammelstraße, die hier noch nicht betrachtet wurde, werden die Verkehre nicht weiträumig um Wohngebiete herum geführt. Eine kleinräumige Konfliktanalyse ist auf Basis einer aktualisierten Lärmkartierung für die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung vorgesehen. Angestrebt wird dann auch eine Erweiterung des Straßennetzes um weitere Straßenachsen, die im Nahbereich von Wohngebäuden verlaufen und maßgebend Durchgangsverkehre abwickeln.

Neben der Belastung durch Straßenverkehrslärm ist ergänzend zu erwähnen, dass im westlichen Stadtgebiet zusätzlich die Bahnstrecke Lübeck-Büchen verläuft.

5. Maßnahmen zur Lärminderung

5.1. Sonderfall verkehrsrechtliche Maßnahmen

Vielfach steht man in der Maßnahmenplanung vor der Fragestellung der Umsetzbarkeit und damit auch der Zuständigkeiten. Nicht nur in Bezug auf den Straßenverkehrslärm. Als übergeordnete Straßen wickeln insbesondere die Bundes- und Landesstraßen die Durchgangsverkehre ab, die vielerorts Konfliktsituationen ergeben. Durch die Bezeichnung einer Straße wird im Regelfall jedoch zeitgleich auch angegeben, in wessen Baulast die Straße liegt. Dem Straßenbaulastträger obliegt die Verpflichtung, eine Straße dem Verkehrsbedürfnis entsprechend auszubauen und zu unterhalten. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die jeweiligen Verkehrsbehörden. Für Gemeindestraßen liegt die Straßenbaulast generell bei der Gemeinde. Zuständig ist bis zu einer Einwohnerzahl ≤ 20.000 jedoch die Verkehrsbehörde des Kreises. Ergänzend gibt es weitere Regelungen, von deren Ausführung hier abgesehen wird.

Verkehrsrechtliche Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes bedürfen stets einer Einzelfallentscheidung unter dem Aspekt der Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 der StVO [6]. Bei Vorliegen einer Gefahrenlage besteht Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Verkehrsbehörde. Maßgeblich sind bei der Entscheidung der Verkehrsbehörde insbesondere auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV, die ebenso wie die StVO ausdrücklich auch die Berücksichtigung der Funktion einer Straße verlangen. Der Ermessensspielraum beginnt dabei bereits bei den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und verdichtet sich bei Überschreiten der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Hinweis: Die Grenze der Gesundheitsgefahr liegt nach allgemeiner Auffassung bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (gemäß RLS-90); die Lärmschutz-Richtlinien-StV setzen die Überschreitung von Richtwerten voraus, die mit minimal 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts je nach Gebietseinstufung höhere Beurteilungspegel „fordern“. Im Vergleich zu weiteren Immissionsgrenzwerten und Orientierungswerten aus anderen Beurteilungsgrundlagen liegen diese erforderlichen Werte im sehr hohen Bereich, so dass die Möglichkeiten der Verkehrsbehörden und Straßenbaulastträger dadurch wesentlich beschränkt werden.

In jedem Fall müssen vor jeder Entscheidung, ungeachtet der Straßenbaulast, die zuständige Straßenbaubehörde sowie die Polizei gehört werden. In Zweifelsfällen ist die Zustimmung der oberen und / oder der obersten Verkehrsbehörde einzuholen.

Die Beurteilungspegel an den Immissionsorten müssen dabei, entgegen der Vorgehensweise in der Lärminderungsplanung, nach den Rechenregeln der RLS-90 berechnet werden. Somit lässt sich aus den Lärmkarten nicht direkt ablesen, ob es bspw. zu einer Überschreitung der Grenze der Gesundheitsgefahr im Sinne der StVO kommt.

Einen grundsätzlichen Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen gibt es nicht. Selbstredend hat die Baulast einer Straße auch Auswirkungen auf sonstige Möglichkeiten, Lärminderungsmaßnahmen an diesen übergeordneten Straßen vorzunehmen. Ergänzend ist zu erwähnen, dass somit auch Maßnahmen an Gemeindestraßen Vorgaben unterliegen und Zustimmungen bedürfen.

M 5 Maßnahmen zur Lärminderung

M 5.1 Vorhandene Maßnahmen

- Südliche Sammelstraße auf der Altstadtinsel zur Entlastung des Marktplatzes
- Pfortnerampeln östlich und westlich des Zentrums auf der Altstadtinsel zur gezielten Führung der Verkehre über die südliche Sammelstraße
- Anlage einer Eisenbahnüberführung für die Bundesstraße B208 im westlichen Stadtgebiet.
- Lärmschutzwände östlich der Bundesstraße B207
- 30 km/h im Bereich der Schule Südliche Sammelstraße
- Geschwindigkeitsanzeiger Südliche Sammelstraße

M 5.2 Geplante Maßnahmen

- Durchführung von Verkehrserhebungen als Datengrundlage zur Darstellung des Umgebungslärms an Straßen für die gesamte Stadt, Konfliktdanalyse und kleinräumige Maßnahmenplanung unter Mitwirkung der Öffentlichkeit
- Realisierung einer Umgehungsstraße, die nicht über die Altstadtinsel verläuft

M 5.3 Schätzung zur Reduzierung der belasteten Personen

Im Rahmen dieser Stufe der Lärmaktionsplanung wurden keine rechnerischen Nachweise zur Prüfung von geplanten Maßnahmen geführt. Auch erfolgte aufgrund der Sondersituation keine Maßnahmenplanung, sondern vielmehr eine Bestandaufnahme auf Basis bereits vorhandener Planungen und Entwicklungen.

M 5.4 Schätzung der Kosten für die Umsetzung

Wie in Abschnitt M 1 aufgeführt, erfolgte keine konkrete Maßnahmenplanung. In jedem Fall ist jedoch damit zu rechnen, dass für die Umsetzung der langfristigen Ziele der Stadt Ratzeburg erhebliche Kosten aufzuwenden sind, die jedoch weitreichende Auswirkungen auf diverse Aspekte haben (Stichwort Ortsumgehung).

M 5.5 Langfristige Strategien

Es ist im Interesse der Stadt Ratzeburg, Planungen für die Hauptlärmquellen zu verfolgen und zu hinterfragen. Auch die Entwicklung der Verkehrsbelastung wird verfolgt. Hierbei soll der Lärmaktionsplan stets als Instrument dienen, um Hinweise auf bereits zuvor erkannte Lärmkonflikte geben zu können.

Weiterhin wird seitens der Stadt in zukünftigen Bauleitplanverfahren darauf geachtet, dass die Lärmimmissionen sowohl aus Verkehrs-, als auch aus Gewerbe- und Freizeitlärm mit den Wohnbebauungen verträglich sind.

Als langfristiges Ziel ist insbesondere der Neubau einer Ortsumgehung zu nennen.

5.2. Weitere Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der weiteren Umsetzung der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratzeburg wird angestrebt, eine aktive Maßnahmenplanung zu erfolgen. Dies basiert auf dem Ziel, sämtliche Maßnahmenvorschläge zu sammeln, die bereits aus anderen Planungen bestehen oder sich aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit ergeben. In einer vorzunehmenden Abwägung wird dann in jeder Stufe entschieden, welche Maßnahmenvorschläge als kurz- bis langfristige Ziele in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden. Auch zu dem Zeitpunkt nicht befürwortete Maßnahmenvorschläge sollten jedoch im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit entsprechender Abwägung dokumentiert werden.

6. Ruhige Gebiete

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es auch, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“ [1]. Da es jedoch keine festen Kriterien gibt, wie mit dieser Thematik umzugehen ist, wird sich an verschiedenen Quellen orientiert. Danach wird ein ruhiges Gebiet über die Abwesenheit von relevanten Hauptlärmquellen definiert. Im Allgemeinen bietet es sich an, vorhandene Ruhe- und Naherholungsbereiche oder sonstige landschaftlich schützenswerte Gebiete (bspw. Fauna-Flora-Habitat-Gebiete) als solche auszuweisen.

M 6 Ruhige Gebiete

Die Stadt Ratzeburg liegt im Naturpark Lauenburgische Seen und ist als Luftkurort bekannt. Innerhalb des Stadtgebietes gibt es eine Vielzahl an kleinräumigen Flächen zur Naherholung, deren Schutz und Pflege ein erklärtes Ziel der Stadt ist. Da die Lärmaktionsplanung in der Stadt Ratzeburg wie beschrieben hiermit erstmals aufgestellt wird und noch keine konkrete Maßnahmenplanung erfolgt, wird ebenfalls davon abgesehen, schon in dieser Stufe konkrete Ruhige Gebiete auszuweisen

M 7 Formelle Informationen

M 7.1 Zuständige Behörde

Stadt Ratzeburg

Unter den Linden 1

23909 Ratzeburg

Vertreten durch Herrn Klossek, Tel.: +49 4541 / 8000 – 166, Mail: klossek@ratzeburg.de

M 7.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Um der Öffentlichkeit die Möglichkeit der Mitwirkung zu geben, wurde zunächst eine Entwurfsfassung erarbeitet. Dieser wurde im öffentlichen Teil des zuständigen Ausschusses am 10. November 2014 vorgestellt. Die Auslegung erfolgte im Zeitraum vom 03. März bis zum 02. April 2015. Mit dem Anschreiben vom 17. Februar 2015 wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

M 7.3 Beschluss der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe

Der abschließende Beschluss der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe ist für den 15 Juni 2015 vorgesehen.

M 7.4 Bestimmungen zur Durchführung und Ergebniskontrolle

Angaben folgen.

M 7.5 Link zur Lärmaktionsplanung im Internet

Nach Meldung an das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR):

- <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas>

Nach Meldung an die Europäische Union durch das LLUR:

- <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise>

Bargteheide, den 27. April 2015

(Olga Kuhl, B.Eng.)

(Dipl.-Ing. Björn Heichen)

7. Quellenverzeichnis

Gesetze, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2014 (BGBl. I S. 1740);
- [2] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6.03.2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006;
- [3] Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Schleswig-Holsteiner Gemeindetag (SHGT), Kiel, Handlungsempfehlungen zur Dokumentation und Berichterstattung (2. Musteraktionsplan); 2012;
- [4] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS, Bundesanstalt für Straßenwesen, Stand 22. Mai 2006;
- [5] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm VBEB – prefinal-, vom 09. Februar 2007;
- [6] Straßenverkehrsordnung (StVO), 06. März 2013;
- [7] Nationales Verkehrslärmschutzpaket II, 27. August 2009;
- [8] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung einschließlich Beratungsunterlage und Beschluss zu TOP 13.1 der 121. Sitzung der Bund-Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 02. und 03. März 2011 in Stuttgart;
- [9] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012;
- [10] Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (www.umweltdaten.landsh.de / abgerufen am 14. Januar 2013);

Sonstige projektbezogene Quellen und Unterlagen

- [11] Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Lärmatlas Schleswig-Holstein, www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas, Belastetenzahlen und Lärmkarten der 2. Stufe der Lärmkartierung; Oktober 2014;
- [12] pbh, Planungsbüro Hahm GmbH, Ahrensburg, Stadt Ratzeburg - Verkehrskonzept Inselstadt, Erläuterungsbericht, August 2006;
- [13] ish, Institut für Stadt-, Standort-, Handelsforschung- und Beratung Dr. H. Danneberg & Partner GmbH, Düsseldorf, Inselstadt Ratzeburg – Einzelhandel, Zentrenplanung

und Stadterneuerung in den Zentren des Stadtraumes (Kurzfassung), Stand Oktober 1993;

- [14] Planungsbüro Holstein Mitte, Neumünster, Städtebaulicher Rahmenplan der Stadt Ratzeburg, Stand 1982;
- [15] Stadt Ratzeburg, www.ratzeburg-baut.der, abgerufen im Oktober 2014;
- [16] Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Itzehoe, Luftreinhalteplan Ratzeburg, Januar 2009;