

Dezentrale Bibliotheksarbeit / Prüfauftrag

Bearbeitung: Bibliotheksleitung Martin Szlatki

Stand: 13.03.2013

Inhalt

1	Anlass	2
2	Rahmenbedingungen: Gesellschaft und Kommune.....	2
2.1	Leitmedium Internet?.....	3
3	Dezentrale Bibliotheksarbeit: Zielsetzung.....	3
4	Bibliothekssystem im Vergleich	3
5	Bücherbus: Ist-Stand	4
6	Dezentrale Bibliotheksarbeit: Instrumente / Kosten-Nutzen-Vergleich	5
6.1	Vorteile und Nachteile.....	7
6.2	Nutzungsprognose und Kostenschätzung.....	8
6.3	Fahrbücherei: Varianten	9
6.4	Fahrbücherei: Interkommunale Kooperation	9
7	Empfehlung.....	11
8	Anlagen.....	
8.1	Anlage 1: Tabelle Kosten-Nutzen-Vergleich.....	
8.2	Anlage 2: Dokumentation Workshop Interessengruppen 05.02.2013.....	
8.3	Anlage 3: Stellungnahme Aktiv Bus 05.12.2012.....	
8.4	Anlage 4: Vorlage KA 04.10.2012 / FA 18.10.2012.....	

1 Anlass

Auf Basis der Potentialanalyse von Rödl & Partner - Sparvolumen von 36.000 € bei Abschaffung der Fahrbücherei - hat die Ratsversammlung im Rahmen der Haushaltskonsolidierung am 06.12.2012 folgenden Prüfauftrag beschlossen:

- einerseits eine weitere Prüfung des dezentralen Angebots der Stadtbibliothek mit **Fokus auf den Planungsauftrag bzw. die Angebotseinholung für die Anmietung eines neuen oder gebrauchten Bücherbusses**
- andererseits die bundesweite Suche nach **alternativen Angeboten, die die mit dem Bücherbus erreichten Effekte ersetzen können**

Außerdem wurde die Stadtverwaltung mit der Beschlussvorlage FA-2/2013 der CDU-Ratsfraktion von den Parteien darum gebeten, bis zum 21.03.2013 mögliche Szenarien zum Erhalt eines mobilen Angebotes in Flensburg zu erarbeiten.

2 Rahmenbedingungen: Gesellschaft und Kommune

Für die Zieldefinition der dezentralen Bibliotheksarbeit sind deren gesellschaftlichen und kommunalen Rahmenbedingungen maßgeblich. Nachfolgend werden die aus Sicht der Bibliotheksleitung wichtigsten Aspekte aufgeführt.

- Strategieprozess Stadt Flensburg (RV 08.11.2012)
 - Ziel 4.3: Flensburg wird die Stadt der guten, kurzen und gesunden Wege
 - Ziel 5: Flensburg stärkt seine Sozialstruktur durch Bildung für alle
- Leitziele Kulturentwicklungsplan (RV 06.12.2012)
 - Alle Kinder und Jugendliche haben Zugang zu kultureller Bildung
 - Alle Menschen haben Zugang zu kulturellen Angeboten
- Demografischer Wandel (Sozialatlas 2012; Wegweiser Kommune Bertelsmann-Stiftung 2009)
 - Flensburger Bevölkerung wächst (!) und altert um ~ drei Jahre bis 2030 (mehr Senioren, weniger Kinder und Jugendliche)
 - aktuell 22% Menschen mit Migrationshintergrund in Flensburg
- Soziale Ungleichheit / Bildungsungleichheit
 - für Schleswig-Holstein durchschnittliche Kaufkraft mit relativ großer Einkommensheterogenität (Bertelsmann-Stiftung: Wegweiser Kommune 2009)
 - große Unterschiede zwischen den Stadtteilen (Sozialatlas 2012)
 - 29% der Kinder und Jugendlichen in Deutschland wachsen in bildungsfernen Elternhäusern auf (DIPF: Bildungsbericht 2012)
 - Lesefähigkeit als Schlüssel zur gesellschaftlichen Teilhabe; 19% der Schüler in Deutschland sind schwache Leser (DIPF: Bildungsbericht 2012)
- Bildungspolitik (Schulentwicklungsplan 12/2012)
 - kurze Beine = kurze Wege

- Ganztagsbetreuung
- frühkindliche Förderung

- Leitmedium Internet s. Kapitel 2.1

2.1 Leitmedium Internet?

Pünktlich zur Jahrtausendwende begann mit der Internetrevolution die neue Ära der vernetzten und digitalisierten Informationsgesellschaft. Im Jahr 2012 nutzen 75,6 Prozent der deutschen Bevölkerung das Internet (Initiative D21 2012). Gleichzeitig entwickelt sich eine digitale Spaltung der Gesellschaft: Lediglich 37% der Menschen in Deutschland sind in puncto Medienkompetenz in der digitalen Welt angekommen (Initiative D 21 2010). Die Stadtbibliothek Flensburg greift diese Entwicklungen auf.

Zusammen mit dreizehn anderen Bibliotheken werden in der sogenannten Onleihe e-books und andere Medien zum Download angeboten. Die rund 10.000 Medien des Verbundes (Stadtbibliothek im Vergleich: 123.000 Medien) erzielten im Jahr 2012 in Flensburg 5.700 Entleihungen (Stadtbibliothek im Vergleich: 800.000 Entleihungen). Für den deutschen e-book-Markt wird bis 2015 ein Wachstum von 166% prognostiziert (GfK 2011), was am gesamten Belletristikmarkt einen Marktanteil von 6,3% ausmachen wird und auch in die Bewertung in Kapitel 6.2 einfließt. Das zentrale Problem des Bibliothekswesens ist, dass die Ausleiherlaubnis von e-Medien nicht von der klassischen Bibliothekstantieme abgedeckt ist, die die Vergütung von Urhebern durch Bibliotheken über die Verwertungsgesellschaft Wort regelt. Deshalb müssen entsprechende Dienstleister jeweils mit den einzelnen Verlagen über die Ausleiherlaubnis verhandeln.

Lesekompetenz ist die Basis für digitale Kompetenz. Entsprechend steht die aktive Vermittlung von Medienkompetenz im Zentrum der Arbeit der Stadtbibliothek. Auf absehbare Zeit wird die Bibliothek als Ort und Treffpunkt für Bildung und Kultur der Mittelpunkt bleiben. Dass der gesellschaftliche Wandel dauert und überraschen kann, zeigt ein Blick die Geschichte: Im Jahr 1963 erzielte die Stadtbibliothek im Zeichen des aufkommenden neuen Leitmediums Fernsehen 200.000 Entleihungen, im Jahr 2012 wurden fast 800.000 Entleihungen erzielt.

3 Dezentrale Bibliotheksarbeit: Zielsetzung

Obige Rahmenbedingungen führen zu folgender Zielsetzung: Die Stadt Flensburg als Oberzentrum geht mit ihrem Bildungs- und Kulturträger Stadtbibliothek auf die Menschen zu. Ihr Ziel ist es, die sozialstrukturellen Unterschiede zwischen den Stadtteilen durch niedrigschwellige Bibliotheksbildung für alle vor Ort zu verbessern. Primäre Zielgruppen der dezentralen Bibliotheksarbeit sind Kinder (Fokus: Förderung von Lese- und Medienkompetenz) und Senioren.

4 Bibliothekssystem im Vergleich

Das öffentliche kommunale Bibliothekssystem der Stadt Flensburg besteht aus der Zentrale Süderhofenden und der Fahrbücherei, die 1973/1974 die Stadtteilbüchereien in Fruerlund, Mürwik und Weiche ersetzt hat.

Das Bibliothekssystem wird im Verhältnis zu anderen Bibliotheken von der Büchereizentrale Schleswig-Holstein wie folgt eingeordnet (Brief Dr. Lorenzen 25.01.2013):

„Die Stadtbibliothek Flensburg weist mit 9 Entleihungen pro Einwohner im Verhältnis zu den hauptamtlichen Bibliotheken im Büchereisystem Schleswig-Holstein (Quelle: Statistik 2011 Büchereiverein Schleswig-Holstein e.V.) einen durchschnittlichen Versorgungsgrad auf. Der Durchschnitt liegt exakt bei 9,2 Entleihungen pro Einwohner. Bei den laufenden Kosten werden in Flensburg 14,60 € pro Einwohner aufgewendet. Dies liegt deutlich niedriger als der durchschnittliche Wert aller hauptamtlichen Bibliotheken mit 15,48 € pro Einwohner und macht einen effektiven Einsatz der Mittel deutlich.“

„Der Einfluss des dänischen Bibliothekswesens ist nur schwer einzuschätzen. Einerseits wird ein Teil der dänischen Minderheit vollständig mit Medien versorgt, ein anderer Teil dürfte auch die Stadtbibliothek oder beide Bibliotheken nutzen. Darüberhinaus ist das Angebot der Dansk-Centralbibliothek als zusätzliches wertvolles kulturelles und bildungsmäßiges Angebot in dänischer Sprache zu bewerten, welches es anderswo nicht gibt und was auch von der deutschsprachigen Bevölkerung gut und rege genutzt wird, ohne mit dem Angebot der Stadtbibliothek gegengerechnet werden zu können.“

„In Schleswig-Holstein gibt es keine Stadt über 70.000 Einwohner, die keine Zweigstellen bzw. Fahrbüchereien hat. Auch kleinere Städte und Gemeinden haben, je nach Siedlungsstruktur, Zweigstellen, wie z. B. Elmshorn, Halstenbek und Rellingen, um eine ortsnahe Versorgung zu ermöglichen.“

Die eigene Auswertung der Deutschen Bibliotheksstatistik 2011 (Öffentliche Bibliotheken der dbv-Sektionen 2/3a) ergibt, dass es in Deutschland keine Kommune > 80.000 Einwohner ohne Zweigstelle(n) bzw. Fahrbücherei gibt. Die Stadt Flensburg ist mit 56 km² relativ klein (Flächenangaben Wikipedia 17.08.2012), weshalb ein genauerer Blick auf flächenmäßig vergleichbare Kommunen nötig ist s. Tabelle.

	Fläche in km ²	Zweigstellen	Fahrbücherei
Flensburg	56	0	1
Esslingen	46	1	1
Fürth	63	4	0
Herne	51	3	1
Ludwigsburg	43	2	1
Moers	68	2	0
Offenbach	45	1	1
Recklinghausen	66	1	0

5 Bücherbus: Ist-Stand

Der Bücherbus ist das aktuelle Instrument der flächendeckenden, aufsuchenden Arbeit der Stadtbibliothek. Er fungiert als niedrigschwelliger Treffpunkt für Bildung und Kultur in den Stadtteilen und richtet sich mit 46 Haltepunkten vorrangig an die wenig mobilen Zielgruppen der Kinder, Senioren und sozial benachteiligten Bürgerinnen und Bürger. Vormittags werden Schulen und Kindertagesstätten bedient, nachmittags Siedlungen in einem Radius von mehr als 1,5 km zur Zentrale. Die Öffnungszeit an den Haltestellen liegt bei 19,35 Wochenstunden, insgesamt ist der Bus 34 Stunden in der Woche unterwegs, hinzu kommen die pädagogischen Angebote (z. B. Klassenführungen).

Im Jahr 2012 wurden rund 2.200 der ca. 10.600 aktiven Ausweisbesitzer der Stadtbibliothek über den Bücherbus erreicht (Anteil > 20%). Die gesamte Nutzerzahl liegt nach empirischen Studien (zuletzt Stiftung Lesen 2011) damit bei ca. 7.000 Personen. Pro Fahrttag wird der Bus von ca. 500 Menschen besucht. In der Altersgruppe der 0- bis 12-Jährigen erfolgten 53% aller Neuanmeldungen der Stadtbibliothek über die Fahrbücherei. Desweiteren wird über den Bücherbus die Mehrzahl der pädagogi-

schen Angebote (75 von 115 Führungen) und Medienkisten (250 von 305) der Stadtbibliothek bereitgestellt.

Der Bücherbus ist 26 Jahre alt. Er befindet sich noch in einem fahrtauglichen Zustand, doch größere Reparaturen, die einen längeren Ausfall des Busses verursachen können, sind inzwischen nicht mehr auszuschließen und stehen aufgrund von Korrosionsschäden schon an (Gutachten TBZ 2012). Die Restlaufzeit und die damit verbundenen Reparaturkosten lassen sich nicht seriös beziffern; problematisch sind vor allem Korrosion und Ersatzteile (Stellungnahme Aktiv Bus 2012; vgl. Beschlussvorlage FA-2/2013 der CDU-Ratsfraktion). Außerdem entspricht der Bus nicht mehr aktuellen Umweltstandards sowie arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen und der größtmöglichen Barrierefreiheit.

6 Dezentrale Bibliotheksarbeit: Instrumente / Kosten-Nutzen-Vergleich

Im Folgenden wird ein Vergleich verschiedener Instrumente der dezentralen Bibliotheksarbeit angestellt. Zentraler Maßstab sind dabei gemäß Prüfauftrag "die mit dem Bücherbus erreichten Effekte". Zugleich müssen im Rahmen der Haushaltskonsolidierung die jeweiligen Kosten Beachtung finden.

Geprüft wurden Vorteile und Nachteile (qualitative Sicht s. Kapitel 6.1) sowie Nutzungsprognose und Kostenschätzung (quantitative Sicht s. Kapitel 6.2) der unterschiedlichen Optionen.

Die Recherche im Bibliothekswesen umfasste die Sichtung von Fachliteratur, die deutschlandweite Abfrage über fachliche Mailinglists sowie den Kontakt mit einzelnen Bibliotheken, Firmen und der Büchereizentrale Schleswig-Holstein. Zusätzlich fließen die Ergebnisse eines Workshops vom 05.02.2013 mit den Interessen- und Zielgruppen des dezentralen Angebots ein (vor allem Kapitel 6.1).

Die Prüfung umfasste die folgenden Instrumente dezentraler Bibliotheksarbeit:

- Fahrbüchereien: Varianten s. Kapitel 6.3
- Schulbibliotheken: Professionalisierung bzw. Aufbau für die bisher vom Bücherbus versorgten 13 (Grund-) Schulen mit Medienservices, Beratung der Schulen, Veranstaltungsarbeit sowie Unterstützung des ehrenamtlichen Betriebs
- Schul- und Stadtteilbibliotheken: Im Workshop am 05.02.2013 wurde die Idee einer Erweiterung obigen Konzeptes im Sinne kombinierter Schul- und Stadtteilbibliotheken eingebracht, die für die gesamte Bevölkerung zur Verfügung stehen
- Minibibliotheken: Lesecken nach einheitlichem Einrichtungskonzept (Regal – Sessel bzw. Stühle – Tisch) mit Medienkisten + Veranstaltungsarbeit im halbjährlichen Turnus für ~ 60 Kitas, Grundschulen mit ~ 100 Klassen und ~ 40 Einrichtungen für Jugendliche u. Erwachsene (z. B. Senioren)
- Zweigstellen-Automaten: Bibliotheken als mobile Doppel-Container (je 80 m²) in drei Stadtteilen; je 15 Wochenöffnungszeiten mit bibliothekarischer Betreuung; per Selbstverbuchung 24 Tagesstunden zugänglich

- Medien-Automaten: Platzierung an frequentierten Orten in 12 Stadtteilen; Zugriff per Touchscreen-Bildschirm und Bibliotheksausweis auf jeweils 600 Medien; auch Rückgabe möglich
- Lieferdienst persönlich: Bestellung in der Zentrale Süderhofenden; individueller Nach-Hause-Service per Transporter als persönlicher Bibliotheksbesuch von immobilen Menschen (z. B. Senioren)
- Lieferdienst unpersönlich: per Kurier bzw. Versand – nicht weiter geprüft (Stadtbibliothek Köln: eine Bestellung im Jahr 2012)
- Digitale Dienste (Onleihe als Referenz inkl. Marktprognose bis 2015): e-books und andere Medien zum zeitlich befristeten Download; Ausbau der Vermittlungsmaßnahmen (z. B. Ausleihe von e-book-readern; 14-tägige Sprechstunde für Interessierte)

6.1 Vorteile und Nachteile

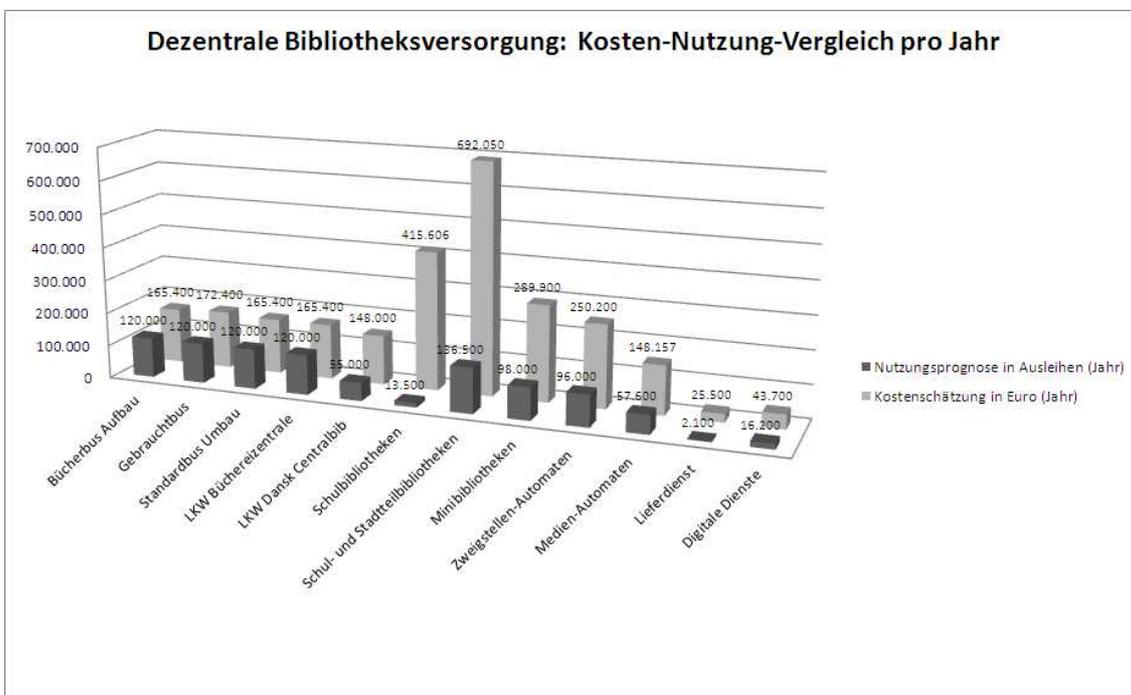
Folgende Tabelle vergleicht die wichtigsten Vorteile (+) und Nachteile (-) der Instrumente dezentraler Bibliotheksarbeit hinsichtlich ihrer in Kapitel 3 formulierten, qualitativen Zielsetzung: Wird ein Treffpunkt im Stadtteil geschaffen? Welche Zielgruppen werden erreicht? Wie kommen Kundschaft und Angebot zusammen – gibt es Hürden dabei? Wird Lese- und Medienkompetenz vermittelt? Handelt es sich um ein zukunftsorientiertes Instrument?

	Stadtteilarbeit	Zielgruppen	Zugang	Lese-/ Medienkompetenz	Zukunftsorientierung
Fahrbüchereien <i>Die verschiedenen Varianten einer Fahrbücherei werden zusammenfassend dargestellt</i>	+ Treffpunkt vor Ort	+ für alle + Familie, Senioren, Immobiler + interkomm. Koop. möglich + breites Medienangebot	+ aufsuchende Bibliothek + niedrigschwellig + umweltfreundlich - nicht ständig vor Ort	+ aktive Vermittlung + Beratung	+ Erfahrung u. Infrastruktur vorhanden + Fahrplan flexibel
Schulbibliotheken	- keine Stadtteilarbeit	+ feste Verbindung Schule - spezifische Zielgruppe	+ Verortung, kurze Wege - Verortung an Schule	+ aktive Vermittlung + Beratung - kein Standard wg. Mischung aus Fachlichkeit und Ehrenamt	+ Vernetzung + Kooperation Ganztagschule - Zersplitterung des bisherigen Angebots - kein einheitlich professioneller Standard erreichbar
Schul- und Stadtteilbibliotheken	+ Ansatz von Stadtteilarbeit	+ erweiterte Zielgruppe + feste Verbindung Schule + breites Medienangebot	+ Verortung, kurze Wege - Verortung an Schule	+ aktive Vermittlung + Beratung - kein Standard wg. Mischung aus Fachlichkeit und Ehrenamt	+ Vernetzung + Kooperation Ganztagschule - Zersplitterung - kein einheitlich professioneller Standard erreichbar
Minibibliotheken	+ angebunden an Einrichtungen - keine zusammenbringende Stadtteilarbeit - Zusatzaufgabe für Pädagogen bzw. andere Multiplikatoren	+/- Zielgruppen abhängig von jeweiliger Einrichtung - stark begrenztes Medienangebot	+ aufsuchende Bibliothek - abhängig von Einrichtungen - keine Bindung an Bibliotheksausweis	+ aktive Vermittlung - einrichtungsabhängig	+ flexible Gestaltung - Zersplitterung des bisherigen Angebots - Betreuung abgewälzt - Experiment
Zweigstellen-Automaten	+ Treffpunkt vor Ort - ungleiche Verteilung in Stadt	+ für alle + breites Medienangebot	+ niedrigschwellig + zeitunabhängig - ungleiche Verteilung in Stadt	+ aktive Vermittlung + Beratung	+ positive Erfahrungen in Dänemark + Standortwechsel möglich
Medien-Automaten	- Treffpunkt fehlt	+ für alle - begrenztes Medienangebot	+ abhängig Standort bis zu 24h - für Senioren weniger geeignet	- keine aktive Vermittlung - keine Beratung	+ flexible Aufstellung - Experiment
Lieferdienste	+ Einzelbetreuung - Treffpunkt fehlt	+ seniorenrechtliches Angebot inkl. sozialer Kontakt - spezifische Zielgruppe	+ individueller Nach-Hause-Service		+ Ergänzung bisheriges Angebot + flexible Gestaltung - Zersplitterung
Digitale Dienste	- Treffpunkt fehlt	+ digital natives als zukunftsweisende Zielgruppe + interkommunale Kooperation - spezifische Zielgruppe: digital gap/Wandel Gesellschaft dauert - noch schmales Medienangebot	+ unabhängig von Zeit und Raum - technische Voraussetzungen - literacy als Basis für digital literacy - Infokompetenz bei Lehrern und Schülern nicht vorhanden	+ neues Feld für Stadtbibliothek	+ zukunftsweisend - kein Ersatz für bisheriges Angebot

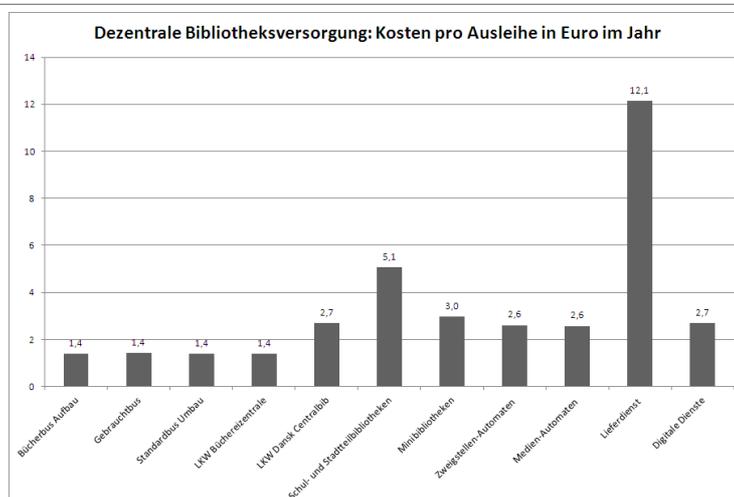
6.2 Nutzungsprognose und Kostenschätzung

Es folgt die quantitative Sicht auf die Instrumente dezentraler Bibliotheksarbeit (s. Grafiken). Für einen Nutzungsvergleich sind die zu erwartenden Jahresentleihungen der geeignetste Indikator; die Prognose stützt sich dabei auf statistische Erfahrungswerte, Berechnungen und Beispielrecherchen im Bibliothekswesen. Die Kostenschätzung pro Jahr (Referenzpunkt 2015) umfasst die auf die Nutzzeit umgerechneten Investitionen (ohne Kapitalkosten, ohne Rabatte), Personal, Betrieb, Medienetat und EDV. Nicht eingerechnet wurde die für die jeweiligen Instrumente benötigte Infrastruktur der Zentralbibliothek.

Zum Thema Ehrenamt nimmt die Stadtbibliothek folgende Position ein: Im Bereich der ergänzenden Leseförderung sind durch ihren Förderverein bereits rund 150 ehrenamtliche Vorleser und Lesepaten für die Stadtbibliothek im Einsatz. Davon ist das professionelle Kerngeschäft der Stadtbibliothek zu trennen, was der Personalkostenschätzung zu Grunde liegt. Bei den beiden schulbibliotheksbezogenen Szenarien werden zusätzlich 150-200 ehrenamtliche Kräfte benötigt.



Die Kosten pro Ausleihe definieren die Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Instrumente. Bei reinen Schulbibliotheken spielt die Präsenznutzung eine relativ wichtige Rolle. Die jährlichen Kosten pro Entleiher liegen daher bei über 30 €, was aus Darstellungsgründen aus der Grafik rechts ausgeblendet ist.



6.3 Fahrbücherei: Varianten

Folgende Tabelle informiert über die verschiedenen Varianten einer Fahrbücherei. Gegebenenfalls strebt die Verwaltung wieder eine Anmietung des Fahrzeuges und eine entsprechende Verteilung der Investitionssumme auf den Nutzungszeitraum an.

	Investition gesamt	Nutzungszeitraum	Bewertung	Quelle
Bücherbus (Aufbau) 	400.000 €	20 Jahre	positiv	Aktiv Bus 09.01.13
Gebrauchtbus 	360.000 €	15 Jahre	wg. Fahrgestell kein gebrauchtes Standardfahrzeug möglich kein Markt für gebrauchte Bücherbusse vorhanden	Aktiv Bus 09.01.13
Standardbus (Umbau) 	400.000 €	20 Jahre	positiv möglicherweise reparaturanfälliger als direkt als Fahrbibliothek gebautes Fahrzeug	Kiitokori 19.12.12 Berger 28.12.12
LKW Vgl. Beschlussvorlage FA-2/2013 der Ratsfraktion CDU 	300.000 €	15 Jahre	im Stadtverkehr am Limit (vgl. Wendeverhalten u. Überhang): unfallgefährdeter, Vertretungsfahrer problematisch, enge Straßen in Wohngebieten nicht möglich z. B. Waldstr. problematisch im Winter	Büchereizentrale 19.12.12 30.01.13 (Testfahrt)
Kleiner LKW 	220.000 €	12,5 Jahre	starker Nutzungsrückgang durch halbiertes Medienangebot, räumlich nicht bewältigbare Benutzerströme + Klassenführungen an Schulen Magazinfahrten nötig mit täglichem Verlust von 1-1,5 h pro Mitarbeiter Workshop 05.02.13: 2-3 Fahrzeuge nötig	Dansk Centralbib 2013
Sattelaufleger 	330.000 €	15 Jahre	wegen ungünstigem Wendeverhalten durch Anhänger (auch: Vertretungsfahrer problematisch) und eingeschränktem Winterbetrieb nicht weiter geprüft	Aktiv Bus 09.01.13
Wechsellader 	315.000 €	15 Jahre	wegen ungünstigem Wendeverhalten durch Anhänger (auch: Vertretungsfahrer problematisch) und eingeschränktem Winterbetrieb nicht weiter geprüft reduzierte Ladefähigkeit bzw. Magazinfahrten nötig	Aktiv Bus 09.01.13

6.4 Fahrbücherei: Interkommunale Kooperation

Mit der Beschlussvorlage RV-111/2012 1. Ergänzung hat die Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen die Verwaltung darum gebeten, eine gemeinsame Nutzung mit dem Kreis Schleswig-Flensburg – insbesondere den Flensburger Randgemeinden – zu prüfen. Diese Prüfung ist durch den Fachbereich Bildung, Sport, Kultureinrichtungen sowie die Organisationsabteilung erfolgt und betrifft zuvorderst die Zusammenarbeit mit dem Büchereiverein Schleswig-Holstein.

Laut Telefonat am 21.01.2013 (Herr Szlatki mit Herrn Dr. Lorenzen, Vorsitzender des Büchereivereins und Direktor der Büchereizentrale Schleswig-Holstein) ist es Aufgabe des Büchereivereins und nicht der Stadt Flensburg, die Umlandgemeinden per Fahrbücherei zu versorgen. Die Kommunen, wie z. B. Handewitt, Harrislee und Wees, stehen in Vertragsverhältnissen mit dem Büchereiverein, die gekündigt werden müssten. Auch das bisherige vertragliche Verhältnis und die Kooperation mit der Stadt Flensburg würde stark belastet werden, was bei einer Kündigung des Vertrages mit der Stadt Flensburg zu einem Verlust der Zuschüsse zum Personaletat, 18%, und Medienetat, 25%, führen könnte.

Ein weiteres Gespräch am 08.03.2013 (Herr Hiebsch mit Herrn Dr. Lorenzen) fokussierte sich auf die Zusammenarbeit mit Glücksburg im Rahmen der Verwaltungsgemeinschaft sowie eine mögliche Kooperation bei der Fahrzeugbeschaffung zwischen Flensburg und dem Büchereiverein.

1. Der Büchereiverein würde eine qualitativ gleichwertige gemeinsame Bibliotheksarbeit zwischen Glücksburg und Flensburg konstruktiv unterstützen. Nach den derzeitigen Ausleihzahlen in Glücksburg könnte Glücksburg nicht allein durch Restkapazitäten des Flensburger Bücherbusses versorgt werden.

Nach Empfehlung des Fachbereichs Bildung, Sport, Kultureinrichtungen sollte der im Hauptausschuss am 29.01.2013 initiierte Prüfauftrag, die Möglichkeiten einer organisatorischen Zusammenfassung der Glücksbürger und Flensburger Büchereien darzustellen, wegen der Ausfallgefahr des Bücherbusses nicht zu einer Verzögerung der Flensburger Entscheidung über ihr dezentrales Bibliotheksangebot führen und getrennt behandelt werden. Die zukünftige Glücksbürger Büchereikonzeption wird sich frühestens Ende 2013 abzeichnen. Im Falle einer neuen Fahrbücherei würde von Flensburger Seite aus die prinzipielle Möglichkeit einer Mitversorgung von Glücksburg bestehen.

2. Der Büchereiverein wird im Sommer mit den Planungen für die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs (LKW) für 2014 beginnen. Der Ausbau wird von einer Innenarchitektin geplant, deren Dienstleistung für eine entsprechende Planung der Büchereiverein auch der Stadt Flensburg unentgeltlich im Rahmen der Zusammenarbeit zur Verfügung stellen würde. Ebenfalls wäre eine gemeinsame Beschaffung mit ggf. Preisvorteilen denkbar. Sowohl die Fahrzeugkapazitäten des Büchereivereins als auch die der Stadtbibliothek sind nach Aussage von Dr. Lorenzen weitgehend ausgelastet. Die gemeinsame Anschaffung eines neuen Fahrzeugs wäre damit keine Lösung. Eine gegenseitige Auslastung von Restkapazitäten des jeweiligen Fahrzeugs wird seitens des Büchereivereins nicht für sinnvoll gehalten.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass auch bei anderen Varianten einer Fahrbücherei Rabatte in der Anschaffung machbar sind (zum Beispiel in Kooperation mit Aktiv Bus).

Im Rahmen des Prüfauftrages wurde auch eine mögliche Kooperation mit der Dansk Centralbibliothek und der Zentralbücherei Apenrade erwogen. Jedoch verfügen die Bibliothekssysteme der Minderheiten in Nord- und Südschleswig bereits über eigene, entsprechend ausgelastete Fahrbüchereien.

Allgemein würde für zusätzliche Einsatzzeiten der Flensburger Fahrbücherei mehr Personal und ein zweiter Fahrer benötigt werden.

7 Empfehlung

Der vorliegende Kosten-Nutzen-Vergleich konnte in Bezug auf den Bücherbus keine ähnlich leistungsfähige und gleichzeitig kostengünstigere Alternative ermitteln. Die bundesweite Recherche sowie der Workshop mit den Interessen- und Zielgruppen am 05.02.2013 ergaben keine neuen Angebotsformen dezentraler Bibliotheksarbeit. Empfohlen wurde vom Workshop eine um neue Medienangebote erweiterte Fahrbücherei als die beste Form der dezentralen Grundversorgung in Flensburg.

Die Kernfrage für die politische Entscheidung ist, ob das bestehende Niveau der dezentralen Bibliotheksarbeit gehalten werden soll oder gesenkt werden kann. Eine Kostenreduzierung ist aber ohne Angebotsverzicht nicht möglich. Dabei ist zu beachten, dass sich auch bei einer Reduzierung der skizzierten Konzepte (z. B. 50 anstatt 200 Minibibliotheken) deren Wirtschaftlichkeit im Sinne der Kosten pro Ausleihe nicht wesentlich ändern wird.

Die Stadtbibliothek bittet vor dem Hintergrund der Ausfallgefahr des Bücherbusses sowie des Planungs- und Umsetzungshorizonts des zukünftigen Konzeptes um eine zeitnahe und aktive politische Entscheidung. Entsprechend der aktuellen politischen Beschlusslage ist das Prüfergebnis Gegenstand des Kulturausschusses am 21.03.2013 und des Finanzausschusses am 28.03.2013.

8 Anlagen

8.1 Anlage 1: Tabelle Kosten-Nutzen-Vergleich

8.2 Anlage 2: Dokumentation Workshop Interessengruppen 05.02.2013

8.3 Anlage 3: Stellungnahme Aktiv Bus 05.12.2012

8.4 Anlage 4: Vorlage KA 04.10.2012 / FA 18.10.2012