



4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

2019 - 2023



4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2019 - 2023

4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2019 - 2023

Herausgeber:

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Kontakt:
5.610.4.2
Stadtplanung/
Verkehrsplanung/ÖPNV
Doris Drochner
T + 451 122 5908
doris.drochner@luebeck.de

Bearbeitung:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.com

Kontakt:
Bereich Mobilitätsberatung
Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

Autoren

Dr. Andreas Brenck
René Kämpfer
Christoph Gipp
Tobias Schäfer

Dokumentenversion

Beschlussversion v6
Stand 28.09.2018

Inhalt

Zusammenfassung	16
Einleitung	20
1. Politische Zielstellungen sowie Rahmenbedingungen	22
1.1 Übersicht der wesentlichen Veränderungen zum 3. RNVP	22
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	23
1.3 Verkehrspolitische Zielsetzungen	25
1.3.1 Grundsätze entsprechend ÖPNVG SH	25
1.3.2 Landesplanung und Landesnahverkehrsplanung	26
1.3.3 Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz	30
1.4 Bilanz des 3. RNVP	35
1.5 Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck	39
2. Standortbestimmung und Marktanalyse zur Situation und Entwicklung des ÖPNV	41
2.1 Strukturdatenentwicklung	41
2.1.1 Verwaltungsstruktur Hansestadt Lübeck	41
2.1.2 Zentralörtliche Gliederung	43
2.1.3 Stadt-Umland-Raum Region Lübeck	43
2.1.4 Raum- und Siedlungsstruktur	46
2.1.5 Bevölkerungsentwicklung	46
2.1.6 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit	50
2.1.7 Bestand und Entwicklung von Schulen und Schülerzahlen	51
2.1.8 Arbeitsmarkt und Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendler)	53
2.1.9 Ziele im Einkaufs- und Versorgungsverkehr	57
2.1.10 Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung	58
2.1.11 Tourismusentwicklung	61
2.2 Entwicklung des ÖPNV-Angebots und öffentlicher Mobilitätsangebote	63
2.2.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	63
2.2.2 Verkehrsangebot im Fernbusverkehr	63
2.2.3 Verkehrsangebot im SPNV	65
2.2.4 Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV	66
2.2.5 Betriebsformen im übrigen ÖPNV	66
2.2.6 Entwicklung Betriebsleistung, Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung im übrigen ÖPNV	70
2.2.7 Verkehrsangebot im Fährverkehr	73
2.2.8 Angebote Car-Sharing	74
2.2.9 Fahrradverleihsystem	75
2.3 Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen	75
2.3.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur	75

2.3.2	Zugangsstellen zum Schienenverkehr	77
2.3.3	Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV (Haltestellen)	79
2.3.4	Dynamische Fahrgastinformation	81
2.3.5	Verkehrsablauf des ÖPNV und Infrastruktur zur Busbeschleunigung	84
2.3.6	Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV	87
2.4	Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing	88
2.4.1	Tarife	88
2.4.2	Vertrieb	91
2.4.3	Fahrgastinformation	92
2.4.4	Kundenservice und Marketing	93
2.5	Entwicklung des Mobilitätsbedarfs	96
2.5.1	Modal Split-Anteil ÖPNV und ÖPNV-Angebotsqualität aus Nutzersicht	96
2.5.2	Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario)	96
2.5.3	Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)	98
3.	Angebotskonzept: Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung	101
3.1	Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV	101
3.1.1	Erschließungsqualität	103
3.1.2	Angebotsqualität	105
3.1.3	Anforderungen an die Merkfähigkeit der Fahrplangestaltung	107
3.1.4	Netzqualität (maximale Fahrzeiten und Umsteigeerfordernisse)	108
3.1.5	Mindeststreckennetz	109
3.1.6	ÖPNV-Netzknotten bzw. Verknüpfungspunkte	109
3.2	Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV in der Hansestadt Lübeck	112
3.2.1	Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV	112
3.2.2	Verbesserungsbedarf der Erschließungsqualität im Kernbereich der Hansestadt Lübeck	113
3.2.3	Defizite der Angebotsqualität bei Siedlungsgebieten in städtischer Randlage	114
3.2.4	Erweiterung der Hochschulstandorte – Anforderungen an die Erschließung mit dem übrigen ÖPNV	115
3.2.5	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Lübeck- Travemünde	115
3.2.6	Anbindung zukünftiger Wohnflächen	116
3.2.7	Anbindung an zukünftigen SPNV-Haltepunkt Moisling	116
3.3	Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck	116

3.3.1	Angebotskoordinierung Stadt- und Regionalbuslinien	117
3.3.2	Aufwertung bestehender Angebote durch Einführung landesbedeutsamer Buslinien	117
3.3.3	Ausweitung der Bedienung im Bereich Lübeck – Stockelsdorf – Bad Schwartau	118
3.3.4	Verbesserung der übergreifenden Verkehrsangebote aus und in den Landkreis Nordwestmecklenburg	118
3.4	Weiterentwicklung des SPNV	119
4.	Qualitätskonzept	123
4.1	Anschlussicherung und Vernetzungsqualität	124
4.1.1	Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen	124
4.1.2	Anschlussicherung und Anschlussqualität	124
4.1.3	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	125
4.1.4	Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV	127
4.1.5	Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen	128
4.2	Qualität des Betriebsablaufs	129
4.2.1	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	129
4.2.2	Betriebssteuerung und Betriebshöfe	130
4.2.3	Betriebsnotwendige Infrastruktur	131
4.2.4	Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement	132
4.3	Anforderungen an die Dienstleistungsqualität, Qualitätsversprechen und Beschwerdemanagement	132
4.3.1	Zertifizierung der Dienstleistungsqualität	132
4.3.2	Qualitätsversprechen	132
4.3.3	Beschwerdemanagement	133
4.4	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	133
4.5	Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV	134
4.6	Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen	137
4.7	Anforderungen an die Fahrgastinformation, Service- und Marketingqualität	137
4.7.1	Fahrgastinformation	137
4.7.2	Service- und Marketingqualität	138
4.8	Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV	139
4.8.1	Rechtsgrundlagen	139
4.8.2	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit	141
4.8.3	Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit	146
4.8.4	Verfahren zur Definition umzusetzender Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit	146
4.9	Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz	148
4.10	Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur	151
4.11	Betrieb der Haltestelleninfrastruktur	155

4.12	ÖPNV-beschleunigende Maßnahmen / Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur	156
4.12.1	Erhalt und Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV	156
4.12.2	Einzelmaßnahmen zur konsequenten Umsetzung der Busbeschleunigung	157
4.12.3	Flächenvorhaltung bei der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung	158
4.12.4	Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur	159
4.13	Umwelt- bzw. Klimaschutzrelevante Anforderungen	159
4.14	Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft	160
4.14.1	Leitbild für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement	161
4.14.2	Maßnahmenkatalog „Zukunftsinitiative“	164
5.	ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung	166
5.1	ÖPNV-Organisation und ÖPNV-Management	166
5.1.1	ÖPNV-Organisation	166
5.1.2	Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation	166
5.1.3	Aufgabenträgerverbund NAH.SH	167
5.2	Vergabe von ÖPNV-Leistungen	168
5.2.1	Derzeitige Form der Leistungsvergabe	168
5.2.2	Beabsichtigte Form der Leistungsvergabe	168
5.2.3	Netzintegration der Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV (Linienbündel)	169
5.3	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)	171
5.3.1	Qualitätsvereinbarung	172
5.3.2	Nachweis der Betriebsqualität	172
5.3.3	Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch	173
5.3.4	Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten	173
5.3.5	Ergänzende Instrumente der Marktforschung	174
5.4	Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierungsquellen des übrigen ÖPNV	174
5.5	Zusammenfassender Maßnahmen- und Finanzierungsplan	174
6.	Abstimmung- und Beteiligungsverfahren	180
A1	Verkehrsangebote SPNV und übriger ÖPNV, Liniennetz, Linienbündel sowie Laufzeit und Inhaber Liniengenehmigungen	187
A2	Streckenbelastungen im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck	211

A3	Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 – 2023	216
A4	Hefte der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“	217
	Abbildungen	10
	Tabellen	12
	Abkürzungsverzeichnis	13
	Literaturverzeichnis	181

Abbildungen

Abbildung 1:	Neuzuschnitt der Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein	26
Abbildung 2:	Handlungsbedarfe entsprechend 3. RNVP	36
Abbildung 3:	Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck	40
Abbildung 4:	Stadtteile und Stadtbezirke der Hansestadt Lübeck	42
Abbildung 5:	Vergleich räumlicher Abgrenzungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck	45
Abbildung 6:	Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck ab 2000 sowie Prognose bis 2030	47
Abbildung 7:	Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck	52
Abbildung 8:	Einpendler in die Hansestadt Lübeck > 200 Pendler	55
Abbildung 9:	Auspendler aus der Hansestadt Lübeck > 200 Pendler	56
Abbildung 10:	Zentren und Einzelhandelsstandorte Hansestadt Lübeck	57
Abbildung 11:	Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck	59
Abbildung 12:	Charakterisierung der Linienverkehre mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr	67
Abbildung 13:	Betriebsgebiet LÜMO	69
Abbildung 14:	Fährverbindungen Hansestadt Lübeck	74
Abbildung 15:	Übergeordnete Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur Hansestadt Lübeck	76
Abbildung 16:	Zugangsstellen zum Schienenverkehr Hansestadt Lübeck	79
Abbildung 17:	Beispiel Molkteplatz, Erneuerung von Fahrgastunterständen	80
Abbildung 18:	Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit	80
Abbildung 19:	Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte	82
Abbildung 20:	DFI-Anlagen in der Hansestadt Lübeck	83
Abbildung 21:	Korridore / Problemstellen mit besonderem Handlungsbedarf zur ÖPNV-Beschleunigung	86
Abbildung 22:	Alternative Antriebstechnologien im Stadtverkehrseinsatz	88

Abbildung 23:	Tarifgebiet „Region Lübeck“	90
Abbildung 24:	Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV	93
Abbildung 25:	Relevante Maßnahmenbereiche zur Erhöhung des Fahrgastpotenzials	99
Abbildung 26:	Status quo-Prognose (maßgeblich für 4. RNVP) und Wachstumsszenario (als Alternative) für die Entwicklung des Fahrgastaufkommens bis 2023	100
Abbildung 27:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV	102
Abbildung 28:	ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte	110
Abbildung 29:	Defizite der Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	113
Abbildung 30:	Handlungsbedarfe zur verkehrlichen Verbesserung in Lübeck-Travemünde	116
Abbildung 31:	Planung neuer Zugangsstellen für den SPNV	121
Abbildung 32:	Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts	123
Abbildung 33:	Defizite der Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV – Handlungsbedarf am Hauptbahnhof	126
Abbildung 34:	Verfahren zur Definition umzusetzender Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit	147
Abbildung 35:	Anforderungen zum Umwelt- und Klimaschutz	159
Abbildung 36:	Übersicht Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft	161
Abbildung 37:	Handlungsfelder Mobilitätsmanagement	163
Abbildung 38:	Autonome Verkehrssysteme testen!?	165
Abbildung 39:	Linienetz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck	209
Abbildung 40:	Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck (Tageswert: Mo-Fr)	211
Abbildung 41:	Fahrgäste in der Stunde 07:00 – 08:00 Uhr im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck (Mo-Fr)	213

Tabellen

Tabelle 1:	Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs	29
Tabelle 2:	Bilanzielle Bewertung der Projekte und Maßnahmen des 3. RNVP	37
Tabelle 3:	Zentrale Orte und Stadtrandkerne im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck	43
Tabelle 4:	Abgrenzungen des Stadt-Umland-Raums der Hansestadt Lübeck	44
Tabelle 5:	Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen und ausgewählten Altersgruppen im Zeitraum 2010 bis 2017	47
Tabelle 6:	Bevölkerungsprognose für die Hansestadt Lübeck und benachbarte Kreise in Schleswig-Holstein im Zeitraum 2016 bis 2023	49
Tabelle 7:	Prognose der Altersgruppenentwicklung in der Hansestadt Lübeck im Zeitraum 2016 bis 2023	49
Tabelle 8:	Pkw-Verfügbarkeit Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen im Zeitraum 2010 bis 2016	50
Tabelle 9:	Schulen und Schülerzahlen in der Hansestadt Lübeck	51
Tabelle 10:	Arbeitsmarktentwicklung in der Hansestadt Lübeck	54
Tabelle 11:	Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Hansestadt Lübeck (2005-2017)	62
Tabelle 12:	Fernbusverkehr in der Hansestadt Lübeck	64
Tabelle 13:	SPNV-Angebote in der Hansestadt Lübeck	65
Tabelle 14:	Entwicklung Betriebsleistung (Nutzwagen-km), Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung (Personen-km)	70
Tabelle 15:	Fahrgastzahlen je Tag und jährliche Betriebsleistungen nach Linien	72
Tabelle 16:	Angebotsumfang der Fährverbindungen der Hansestadt Lübeck	73
Tabelle 17:	Zugangsstellen zum Schienenverkehr in der Hansestadt Lübeck	78
Tabelle 18:	Definition von Gebietskategorien in der Hansestadt Lübeck	103

Tabelle 19:	Mindesterschließungsvorgabe zu Haltestelleneinzugsbereichen für die Hansestadt Lübeck	104
Tabelle 20:	Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf	105
Tabelle 21:	Mindestbedienzeiten nach Gebietstypen	106
Tabelle 22:	Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Hansestadt Lübeck	107
Tabelle 23:	ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte	111
Tabelle 24:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)	142
Tabelle 25:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen	144
Tabelle 26:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	145
Tabelle 27:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigerzahlen	151
Tabelle 28:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	153
Tabelle 29:	Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 4. RNVP für die Hansestadt Lübeck	175
Tabelle 29:	Angebotsumfang SPNV in der Hansestadt Lübeck	187
Tabelle 30:	Angebotsumfang der Linien des übrigen ÖPNV (Bedienzeiten und Bedienhäufigkeit)	189
Tabelle 31:	Übersicht Linienbündel mit Laufzeiten und Inhabern der Liniengenehmigungen	202

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
ALFA	Anruflinienfahrt
ASTi	AnrufSammelTaxi
Autokraft	Autokraft GmbH
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)

Abkürzung	Erläuterung
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVOBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ITF	Integraler Taktfahrplan
K	Kommunalstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Landesstraße
LaplaG	Landesplanungsgesetz
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
LNO	Liniennetzoptimierung
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LVG	Lübeck-Travemünde Verkehrsgesellschaft mbH
LVO	Landesverordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein bzw. Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NAHBUS	NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
NVP	Nahverkehrsplan

Abkürzung	Erläuterung
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personen- nahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen
ÖPNVG SH	Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig- Holstein
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SGB V	Sozialgesetzbuch, Fünftes Buch
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SL	Stadtverkehr Lübeck GmbH
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen e.V.
VO	Verordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Zusammenfassung

Die Hansestadt Lübeck schreibt in ihrer Funktion als Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen 3. Regionalen Nahverkehrsplan fort und legt daher für den Zeitraum 2019 – 2023 den 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck vor.

Der 4. RNVP baut auf einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie der zu erwartenden Entwicklungen des Mobilitätsbedarfs auf. Darin werden die Vorstellungen der Hansestadt Lübeck zur Art, Umfang und Qualität einer ausreichenden Verkehrsbedienung des übrigen ÖPNV (Busverkehr) als Aufgabe der Daseinsvorsorge beschrieben. Die in den letzten Jahren angestoßenen Prozesse zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Infrastruktur werden als Ausgangspunkt aufgenommen.

Die Sicherstellung des übrigen ÖPNV ist dabei eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck, so dass die Umsetzung u.a. an die Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel gekoppelt ist.

Entwicklungsperspektiven des Mobilitätsbedarfs und des ÖPNV-Leistungsniveau

Grundsätzlich erfüllt die bestehende Erschließungs- und Angebotsqualität des übrigen ÖPNV bereits überwiegend das aus Sicht der Hansestadt Lübeck geforderte Leistungsniveau. Ausgangspunkt für die dennoch erforderliche punktuelle Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ist die im Jahr 2012 umgesetzte Liniennetzoptimierung.

Der Anteil der ÖPNV-Nutzung in der Hansestadt Lübeck ist im Vergleich zu anderen Städten in Schleswig-Holstein wie Kiel oder Flensburg leicht unterdurchschnittlich, so dass der 4. RNVP zunächst den zukünftigen Mobilitätsbedarf einschätzt. Dabei wird aufbauend auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage, die Ausprägung und Veränderung von Pendlerströmen, die zu erwartenden Entwicklung der Bevölkerungszahlen und der Bevölkerungszusammensetzung aber auch auf die touristische Entwicklung eine leichte Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen 2016 und 2023 in Höhe von ca. 1,8 % erwartet. Diese Entwicklung bildet eine Status Quo-Prognose ab, die als Randbedingung das von der Hansestadt Lübeck definierte Mindestverkehrsangebot im ÖPNV aufgreift.

Da die beschriebene Entwicklung nur eine leichte Entwicklungsperspektive erwarten lässt, beschreibt der 4. RNVP zusätzlich ein alternatives Entwicklungsszenario für die Fahrgastnachfrage (Steigerung zwischen 2016 und 2023 in Höhe von ca. 8 %), um den zukünftig noch wichtiger werdenden klima- und umweltschutzpolitischen Belangen gerecht zu werden. Voraussetzung für das alternative Entwicklungsszenario ist der erhöhte Einsatz von finanziellen und personellen Ressourcen, um u.a. eine zusätzliche Erhöhung des Angebots- und Qualitätsumfangs initiieren zu können.

Weiterentwicklung des Busangebots

Im 4. RNVP werden die Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben für den Bedienungsumfang der Busverkehre präzisiert, da bisher noch nicht für alle städtischen Ge-

bierte klare Bedienstandards vorgegeben waren. Dabei wird gleichzeitig eine stärkere Orientierung der räumlichen Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und –zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien umgesetzt.

Als konkrete Handlungsschwerpunkte sind in der Laufzeit des 4. RNVP die Verbesserung der kleinräumigen Erschließung in den Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten und in den Gewerbe-/Industriegebieten sowie die verbesserte Anbindung der Siedlungsgebiete in den städtischen Randlagen umzusetzen.

Zukünftige Herausforderungen bestehen zudem in der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung und Verkehrsträgervernetzung, in der Anpassung des ÖPNV-Netzes an die zukünftige Wohnflächenentwicklung, an die vorgesehene Erweiterung der Hochschulstandorte sowie die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung insbesondere im Bereich Lübeck-Travemünde.

Wichtig ist dabei eine gesamthafte Betrachtung von Verkehr und Mobilität, so dass der 4. RNVP zum einen konsequent auf eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise und zum anderen übergreifend nicht auf eine innerstädtische Perspektive beschränkt, sondern auf ein verkehrliches Gesamtsystem im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck ausgerichtet ist.

Daraus resultiert Handlungsbedarf z.B. in der Ausweitung der Umlandverkehre im Bereich Bad Schwartau und Stockelsdorf, in der Fortsetzung der Koordinierung von Stadt- und Regionalbuslinien in und aus Richtung Kreis Herzogtum Lauenburg sowie Landkreis Nordwestmecklenburg oder aber im Bereich der Schaffung koordinierter Tarifangebote auch in Richtung der Verkehre nach Mecklenburg-Vorpommern.

Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Obwohl die Hansestadt Lübeck nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, formuliert der 4. RNVP ein klares Anforderungsprofil an die trotz erfolgreicher Umsetzung neuer Haltepunkte wie Lübeck-Dänischburg IKEA und Lübeck-Hochschulstadtteil erforderliche Weiterentwicklung.

Der Angebotsumfang hat bis dato nicht das im Landesnahverkehrsplan (LNVP) und im Konzept Regio-S-Bahn Lübeck vorgesehene Niveau erreicht. Angebotsverdichtungen werden daher u.a. in Richtung Hamburg (drei Fahrten je Stunde) oder aber durch die Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes auf den Abschnitten Lübeck Hbf. - Lübeck-Travemünde Strand, Lübeck Hbf. – Puttgarden, Lübeck Hbf. – Ratzeburg an das Land Schleswig-Holstein adressiert.

Weitere zentrale Forderungen der Hansestadt Lübeck sind die Errichtung eines Haltepunktes im Bereich Lübeck-Moisling und die Potenzialermittlung für weitere zusätzliche Haltepunkte etwa im Bereich Buntekuh/Roter Hahn sowie Kücknitz.

Verstärkte Orientierung an Umwelt- und Klimazielen

Der 4. RNVP versteht sich neben der Funktion zur Definition des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität im ÖPNV der Hansestadt Lübeck auch als wichtiges Instrument zum Erreichen von umwelt- und Klimaschutzpolitischen Zielen. In Konsequenz dessen werden ambitionierte Zielvorgaben zur Erhöhung des Anteils an rein-elektrisch angetriebenen

Fahrzeugen und zur Reduzierung von CO₂- und NO_x-Emissionen festgelegt, die sich direkt auf die zukünftige Fahrzeugflotte im Busbetrieb auswirken werden.

Konkret gibt die Hansestadt Lübeck vor, das bis zum Jahr 2030 im Durchschnitt ca. 600 t CO₂ sowie ca. 4°t NO_x zusätzlich pro Jahr einzusparen sind. Gleichzeitig soll sich dazu der Fuhrpark der Verkehrsunternehmen so verändern, dass der Anteil von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bereits ab 2020 auf mindestens 5%, bis Ende 2021 auf 10%, bis Ende 2025 auf 40% sowie bis Ende 2030 auf 70% erhöht.

Handlungsschwerpunkte im Bereich Infrastruktur: ÖPNV-Beschleunigung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur wurden in den letzten Jahren erforderliche Prozesse zur ÖPNV-Beschleunigung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit bereits angestoßen. Erfreulich ist, dass die geplante Ausrüstung mit dynamischen Fahrgastinformationen an Schwerpunkthaltestellen erreicht wurde und auch die Umsetzung des Haltestellenausbau zur Modernisierung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit fortgesetzt wurde.

Die Laufzeit des 4. RNVP erfordert nunmehr die Vertiefung erforderlicher und konkret benannter Beschleunigungsmaßnahmen, da Pünktlichkeit und Effizienz des ÖPNV-Betriebs entscheidend von den identifizierten Maßnahmen wie ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie Erhalt und Ausbau von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV (Busspuren) abhängen.

Zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV definiert der 4. RNVP konkretisierte Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen, Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service. Als begleitender Prozess wurden bereits umfangreiche dazu erforderliche Datengrundlagen erarbeitet. Ziel ist, das System ÖPNV für alle Nutzer barrierefrei zu gestalten.

Mit der Aktualisierung eines Haltestellenkatasters wurde begonnen, damit aufbauend auf den aktuellen Ausbaustand der Haltestellen ein konkreter Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum barrierefreien Haltestellenumbau abgeleitet werden kann. In der Laufzeit des 4. RNVP wird die Hansestadt Lübeck jährlich rund 100 TEUR zur Verfügung stellen, um die Umsetzung der abgeleiteten Umbaumaßnahmen zu finanzieren.

Im Bereich der Haltestelleninfrastruktur wird zusätzlich dazu die Kategorisierung so verändert, dass sich daraus für eine größere Anzahl an Haltestellen Verbesserungen des geforderten Ausbaustandards z.B. im Bereich Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung ergeben.

Tarife und Vertriebsformen zeitgemäß im Verbund NAH.SH weiterentwickeln

Die Qualität des ÖPNV der Hansestadt Lübeck wird in enger Abstimmung mit der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) festgelegt und umgesetzt. Der 4.RNVP beinhaltet dabei u.a. Entwicklungsschwerpunkte in den wichtigen Aspekten Tarif und Vertrieb.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sollen in der Laufzeit des 4. RNVP Optionen zur Weiterentwicklung des geltenden SH-Tarifs wie etwa Einführung eines Sozialtickets, Angebote für ältere Menschen, Kurzstreckenangebote, Kombi-/ Veranstaltungstickets, Angebote für Touristen, Weiterentwicklung Semesterticket zu einem landesweit gültigen Angebot oder aber Integration der Fährtarife in den SH-Tarif geprüft und dann ggf. umgesetzt werden. Gleichzeitig soll die Komplexität des SH-Tarifs reduziert werden.

Im Bereich Vertrieb sollen Möglichkeiten des elektronischen Ticketings verstärkt umgesetzt werden, so dass mobil nutzbare Vertriebskanäle wie Handytickets, „check in – be out“- oder „be in – be out“-Systeme durch die Fahrgäste verstärkt genutzt werden können.

Verkehrsleistungserbringung durch internen Betreiber

Derzeit sind die Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH als interne Betreiber mit der Erbringung der durch die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistungserbringung direkt betraut.

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, auch für den Zeitraum nach der derzeitigen Betrauung bzw. nach Ablauf der Gültigkeit der derzeitigen Liniengenehmigungen eine Direktvergabe an einen internen Betreiber durchzuführen, da dies aus Sicht der Hansestadt Lübeck nach eingehender Abwägung der zur Auswahl stehenden Alternativen die wirtschaftlichste Form der Verkehrserbringung gewährleistet.

4. RNVP mit Blick in die Zukunft

Obwohl der 4. RNVP mit Blick auf den Gültigkeitszeitraum 2019 - 2023 zeitlich beschränkt ist, definiert die Hansestadt Lübeck darin erstmals ein mittel- bis langfristig darüber hinauswirkendes Entwicklungskonzept für Zukunftsanforderungen.

Dies beinhaltet zum einen das wichtige Thema des sogenannten integrierten kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, dass unterschiedliche Zielgruppen aber auch Arbeitgeber dazu anleiten soll, verstärkt Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen und dazu auch konkrete Anreize zu setzen.

Zum anderen wird damit begonnen, einen Maßnahmenkatalog „Zukunftsinitiative“ aufzuspannen, um z.B. Optionen zur Einbindung der Eigenproduktion von Strom aus regenerativen Quellen oder aber zur Energiespeicherung regenerativ produzierten Stroms zur Weiternutzung in Brennstoffzellenantrieben zu prüfen. Weiterhin setzt die Hansestadt Lübeck auf die Ausweitung flexibler digital organisierter Verkehrsangebote wie z.B. das derzeitige Pilotangebot LÜMO und auf die Prüfung von Einsatzmöglichkeiten für autonome Verkehrsangebote. Dazu soll konkret versucht werden, ein entsprechendes Pilotvorhaben zu initiieren.

Einleitung

Der kreisfreien Hansestadt Lübeck obliegt auf Grundlage von § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen (straßengebundenen) ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Die Hansestadt Lübeck ist damit Aufgabenträger des übrigen ÖPNV.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG können die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände jeweils RNVP aufstellen.

Aktualisierung des 3. RNVP mit Fokus auf die innerstädtische sowie die Stadt-Umland-Erschließung

Mit vorliegendem Dokument wird aufbauend auf diese Ausgangslage der 4. RNVP der Hansestadt Lübeck für die Laufzeit 2019 bis 2023 vorgelegt, der als Aktualisierung bzw. Fortschreibung des 3. RNVP angelegt ist.

Das bedeutet, dass der 4. RNVP aktuelle bzw. absehbare Veränderungen aufgreift. Er ist dabei stringent an den aktuellen Anforderungen der **innerstädtischen Verkehrsbedienung der Hansestadt Lübeck** sowie der **Verknüpfungen des Stadt-Umland-Raumes** und in Richtung der benachbarten Kreise und Landkreise der Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ausgerichtet.

Den Orientierungsrahmen für die Erstellung des 4. RNVP bilden neben den aktuellen bzw. absehbaren Veränderungen aus Sicht der Hansestadt Lübeck die Vorgaben aus § 5 Abs. 2 und 3 ÖPNVG S-H sowie aus § 5 und Anlage 1 zur ÖPNVFinV SH.

Maßnahmen- und Umsetzungsplan zum Erreichen der Barrierefreiheit

Als ein Schwerpunkt der neu zu erstellenden Bereiche des 4. RNVP ist die Erarbeitung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes zum Erreichen der Barrierefreiheit vorgesehen.

Dies greift u.a. die gesetzlich formulierte Zielstellung entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG auf, nach der ein Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung des Umsetzungs- und Maßnahmenplanes werden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt.

Grundlage für die geplante Direktvergabe von Linienverkehrsleistungen in Form eines öDA sowie die dazu erforderliche Vorabbekanntmachung

Ein weiteres wichtiges Ziel des 4. RNVP besteht darin, eine Grundlage für die aus Sicht der Hansestadt Lübeck angestrebte Direktvergabe der Linienverkehrsleistungen an die internen Betreiber in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) sowie die dazu erforderliche Vorabbekanntmachung zu schaffen.

Die Hansestadt Lübeck erklärt in diesem Zusammenhang ihre ausdrückliche Absicht, dass alle Verkehrsunternehmen, die als Inhaber einer oder mehrerer Linienkonzessionen oder als Unterauftragnehmer im Wirkungsbereich der Hansestadt Lübeck tätig werden, ausnahmslos alle einschlägigen Regelungen wie etwa Mindestlohnregelungen, Vorgaben zur Tariftreue konsequent einhalten. Die Hansestadt Lübeck wird im Rahmen der beabsichtigten Direktvergabe alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um eine Schlechterstellung von Mitarbeitern des eigenen Unternehmens abzuwenden.

RNVP: Vom klassischen Nahverkehrsplan zum Mobilitätsplan für die Stadt-Umland-Region „Region Lübeck“

Die Sichtweise des 4. RNVP ist auf die Aufgabenverantwortung der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV entsprechend ÖPNVG SH ausgelegt. Gleichwohl werden übergreifende Verkehrsbeziehungen über das Stadtgebiet hinaus berücksichtigt, was aus Sicht einer zeitgemäßen Nahverkehrsplanung selbstverständlich ist.

Es wird daneben darauf geachtet, im Sinne eines integrierten Planungsansatzes auch die Schnittstellen zu allen anderen Mobilitätsformen mitzudenken und damit eine Weiterentwicklung des RNVP vom klassischen Nahverkehrsplan zum Mobilitätsplan einzuleiten.

1. Politische Zielstellungen sowie Rahmenbedingungen

1.1 Übersicht der wesentlichen Veränderungen zum 3. RNVP

Nachfolgend werden die wesentlichen Änderungen des 4. RNVP gegenüber dem 3. RNVP zusammengefasst.

Einführung konkreter Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen

- ♦ Definition von Zielvorgaben zur Erhöhung des Anteils an rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen
- ♦ Definition von Zielen zur Reduzierung von CO₂ und NO_x

Präzisierung der Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben

- ♦ Stärkere Orientierung räumlicher Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und –zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien
- ♦ Konkretisierung von Mindestbedienzeiten und Mindesttaktzeiten

Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen an einen RNVP zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV

- ♦ Konkretisierung der Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen und Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service
- ♦ Präzisierung von Ausnahmetatbeständen von der Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit als Bestandteil eines Priorisierungsansatzes
- ♦ Vorbereitung der Erstellung des Umsetzungs- und Maßnahmenplanes¹

Erstmalige Einführung eines Entwicklungskonzeptes für Zukunftsanforderungen

- ♦ Leitbild für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement
- ♦ Maßnahmenkatalog „Zukunftsinitiative“

Weiterentwicklung des SH-Tarifs

- ♦ Forderung zur raschen Umsetzung des SH-Tarifs 2.0 als Voraussetzung für zielgruppenspezifische Tarifangebote
- ♦ Unterstützung einer Weiterentwicklung des Semestertickets zu einem landesweit gültigen Angebot

Konkretisierung der Anforderungen zur ÖPNV-Beschleunigung

- ♦ Darstellung von konkreten Maßnahmen zur Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Erhöhung der Pünktlichkeit

¹ Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung des Umsetzungs- und Maßnahmenplanes werden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt.

Überprüfung der Anforderungen an die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Fahrbetrieb

- ♦ Definition von kürzeren Grenzwerten für verspätete Fahrten
- ♦ Einführung von Grenzwerten für ausgefallene Fahrten

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

Rechtliche Grundlage und inhaltliche Vorgaben an den RNVP

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden 4. RNVP der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2019 - 2023 bildet das ÖPNVG SH.

Das ÖPNVG SH regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen und Straßen. Dies beinhaltet sowohl den SPNV als auch den übrigen ÖPNV.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG SH dem Land Schleswig-Holstein. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG SH ist das Land Schleswig-Holstein damit Aufgabenträger des SPNV.

Demgegenüber ist die Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV** entsprechend § 2 Abs. 2 ÖPNVG SH eine **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände**.

Der übrige ÖPNV der Hansestadt Lübeck wird entsprechend § 1 PBefG bestimmt und umfasst damit die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in flexiblen Bedienformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. In der Hansestadt Lübeck umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und flexible Bedienformen.

Mit der Erarbeitung des 4. RNVP für den Zeitraum 2019 - 2023 nutzt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 5 ÖPNVG SH einen RNVP aufzustellen.

Es sind darin unter anderem folgende Grundsätze und Angaben zu berücksichtigen:

- ♦ Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
 - ♦ Ziele und Grundsätze nach § 1 ÖPNVG SH sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung von Arbeits- und Ausbildungsstätten im Sinne von § 1 Abs. 3 ÖPNVG SH,
 - ♦ Angaben zum Bestand des gesamten ÖPNV-Systems und zur zukünftigen Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit allen übrigen Verkehren,
 - ♦ Aussagen zu zukünftigen Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Fahrpläne, Linienführungen, Serviceleistungen, Tarifstrukturen und Barrierefreiheit,
 - ♦ Angaben zum Bestand und zur erwarteten Entwicklung der Nachfrage,
-

- ♦ Aussagen zur Konzeption für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie
- ♦ Angaben zur Investitionsplanung und zum Finanzierungsrahmen.

Die Anforderungen an den Regionalen Nahverkehrsplan werden in Ergänzung der Ausführungen des ÖPNVG SH in Anlage 1 ÖPNVFinV SH konkretisiert.

Weitere relevante rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden weitere wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des übrigen ÖPNV in der Hansestadt Lübeck:

- ♦ 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 Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- ♦ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
- ♦ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- ♦ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) vom 26. Juni 1995 (GVOBl. 1995, [Nr. 11], S.262), zuletzt geändert Ressortbezeichnungen (Art. 68 LVO v. 04.04.2013, GVOBl. 2013, [Nr. 6], S. 143)
- ♦ Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV SH) vom 29. März 2018 (GVOBL. 2018, [Nr. 7], S. 133)
- ♦ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)
- ♦ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz - LBGG) vom 16. Dezember 2002 (GVOBL. 2002, [Nr. 14], S. 264), zuletzt geändert am 18. November 2008 (GVOBL. 2008, [Nr. 19], S. 582)
- ♦ Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143 c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - Schleswig-Holstein - GVFG-SH -) vom 15. Dezember 2006 (GVOBL. 2006, [Nr. 18], S. 358)

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des übrigen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ♦ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2598)
- ♦ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)
- ♦ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554)

1.3 Verkehrspolitische Zielsetzungen

1.3.1 Grundsätze entsprechend ÖPNVG SH

Die Hansestadt Lübeck lässt sich als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV bei der Gestaltung des RNVP von folgenden Grundsätzen gemäß § 1 ÖPNVG SH leiten:

- ♦ Eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sicherzustellen.
- ♦ Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen.
- ♦ Der ÖPNV soll eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen und so zu dessen Begrenzung beitragen.
- ♦ Neue standortbezogene Potenziale aus ÖPNV-relevanten Wohnungsbau-, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten sowie aus Zielen des Fremdenverkehrs, des Sports oder des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig durch Anbindung der Standorte an das ÖPNV-Netz zu erschließen.
- ♦ Die besonderen Anforderungen der Verkehrsnachfrage im Tourismusbereich sind zu berücksichtigen.
- ♦ Die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern, alten Menschen, Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden und Berufstätigen sind zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen. Dazu gehören sowohl die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen als auch geeignete Leistungsangebote für die genannten Zielgruppen.
- ♦ Mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung ist der ÖPNV fortlaufend zu modernisieren.

1.3.2 Landesplanung und Landesnahverkehrsplanung

Überblick über den landesplanerischen Rahmen

Die räumliche Gliederung entsprechend dem Konzept zentraler Orte im Land Schleswig-Holstein erfolgt im Gesetz über die Landesplanung (Landesplanungsgesetz - LaplaG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Februar 1996 (zuletzt geändert am 22.05.2015).

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP)² fungiert als Grundlage der räumlichen Entwicklung. Der LEP soll fortgeschrieben werden und neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzeigen.

Abbildung 1: Neuzuschnitt der Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. Datengrundlage: LEP 2010.

Anfang 2014 wurde durch Änderung des LaplaG die Zahl der Planungsräume von fünf auf drei reduziert. Die Hansestadt Lübeck wird dabei dem Planungsraum III zugeordnet (vgl. Abbildung 1).

² Vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2010).

Bis zur Neuaufstellung der Regionalpläne behält der Regionalplan für den Planungsraum II im alten Zuschnitt³ jedoch weiterhin seine Gültigkeit. Die Neuaufstellung soll zeitnah zur Fortschreibung des LEP erfolgen, mit dem die Erarbeitung einer Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 vorgesehen ist. Die Fortschreibung ist nach derzeitigem Stand jedoch nicht abgeschlossen.

Die Regionalplanung für die Hansestadt Lübeck wird aufbauend auf den LEP daher weiterhin im Regionalplan für den Planungsraum II konkretisiert.

Mobilitätsbezogene Ziele des LEP und des Regionalplans für den Planungsraum II

Der vorliegende 4. RNVP berücksichtigt folgende Grundsätze und Ziele des LEP⁴ und des Regionalplans für den Planungsraum II⁵:

- ♦ Änderungen des Mobilitätsverhaltens im Kontext des demografischen Wandels,
- ♦ Auswirkungen der prognostizierten Einwohner- und Erwerbspersonenentwicklung auf regionale Pendlerverflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie auf Belange des Erholungsverkehrs,
- ♦ Unterstützung der Teilhabe von älteren Menschen und von Menschen mit Behinderungen durch gute Erreichbarkeit und Barrierefreiheit des ÖPNV,
- ♦ Verbindung der zentralen Orte sowie der Gemeinden mit überörtlichen Versorgungsfunktionen,
- ♦ Sicherstellung eines an den Zielen des zentralörtlichen Systems orientierten angemessenen ÖPNV-Angebots,
- ♦ Verbesserung der Verkehrsverbindungen im Nahbereich der Hansestadt Lübeck,
- ♦ Anschluss neuer größerer Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV,
- ♦ Sicherstellung einer guten Verknüpfung der Verkehrsnetze (Bahn und Bus) sowie der Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr (zum Beispiel Park&Ride, Bike&Ride) in den Siedlungs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten,
- ♦ Berücksichtigung der Belange des Erholungs- und Urlaubsverkehrs sowie
- ♦ Ausbau der verkehrlichen und tariflichen Kooperation auf Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif).

Weiterhin sollen

- ♦ Siedlungsschwerpunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte und regional bedeutende Versorgungseinrichtungen angebunden,
- ♦ großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungszentren in örtliche und regionale ÖPNV-Netze eingebunden,

³ Vgl. MLR SH (2004).

⁴ Vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2010).

⁵ Vgl. MLR SH (2004).

- ♦ eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung von Gewerbestandorten sichergestellt und
- ♦ der klassische ÖPNV durch alternative Angebotsformen, wie zum Beispiel Bürgerbusse, Anruf-Sammeltaxis oder Anrufbusse ergänzt werden.

Strategische Leitgedanken bei der Erstellung Landesentwicklungsstrategie 2030 bzw. der Fortschreibung des LEP

Trotzdem die Fortschreibung der landesplanerischen Grundlagen noch nicht abgeschlossen ist, werden bereits erste Trends und strategische Leitgedanken greifbar, die als Grundlage in den 4. RNVP einfließen⁶:

- ♦ Strategischer Fokus auf Mobilität,
- ♦ Entwicklungen der ÖPNV-Netze sowie
- ♦ Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, um CO₂-freien Verkehr zu schaffen (Mobilität, digitale Straße, autonomes Fahren).

Landesweiter Nahverkehrsplan

Gemäß § 4 ÖPNVG-SH hat das Land Schleswig-Holstein über den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) den vierten LNVP aufgestellt, der derzeit gültig ist⁷. Der LNVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des SPNV und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung. Er weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den 4. RNVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

⁶ Vgl. Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2015).

⁷ Vgl. MWA VT SH (2014).

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Tarifmaßnahmen	◆ Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0) ◆ Vollumfängliche Anwendung des SH-Tarifs in ganz Schleswig-Holstein ◆ Streichung oder Vereinheitlichung regionaler Sortimente in Preis und Tarifbestimmungen ◆ Prüfung von Sonderkonditionen zur kostenfreien oder vergünstigten Fahrt für Touristen ◆ Stärkere Einflussnahme der Aufgabenträger zur Einführung des SH-Tarifs
Vertriebsmaßnahmen (Prüfung)	◆ Einführung zusätzlicher Kombiangebote (Nahverkehr und Eintrittskarten oder Fährtickets) ◆ Einführung eines mobilen Tickets (App) in Zusammenhang mit der mobilen Fahrplanauskunft ◆ Elektronische Ticketsysteme (E-Ticketing)
Kommunikationsmaßnahmen	◆ Stärkere Werbung für Nahverkehr und Tarifangebote ◆ Informationsveranstaltungen mit Verkehrsunternehmen in Schulen ◆ Weiterentwicklung der SH-Card zu einer (elektronischen) Mobilitätskarte ◆ Konsequente Kennzeichnung der zum SH-Tarif gehörenden Unternehmen im NAH.SH-Corporate Design (Regelungen sind in jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu treffen) ◆ Entwicklung von Vorgaben für die Gestaltung von Stationen und Haltestellen und von Informations- und Vertriebsstellen
Angebotsverbesserung Hamburg - Lübeck	◆ Erweiterung des Fahrtenangebotes auf bis zu drei Züge je Stunde mit einer Expresslinie im 30-Minuten-Takt (auch am Wochenende) und einer Sprinterlinie im 60-Minuten-Takt
Angebotsverbesserung Lübeck – Puttgarden	◆ Neues Expresslinien-Angebot im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Dänemark in Ergänzung zum Fernverkehr (nach Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung) ◆ Beschleunigung der Expresslinie (Fahrzeit Lübeck – Fehmarn-Burg ca. 45 Minuten) ◆ Regionallinie im 60-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt, weiter im 120-Minuten-Takt bis Fehmarn-Burg
Angebotsverbesserung Lübeck – Lüneburg	◆ Erweiterung des Angebotes zwischen Lübeck und Ratzeburg auf einen 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit
Angebotsverbesserung Lübeck – Kiel	◆ Beschleunigung des stündlichen Expressangebotes Kiel – Lübeck auf unter 60 Minuten
Einrichtung Schnellbuslinie Lübeck – Bad Segeberg (- Brunsbüttel)	◆ Stundentakt mit Verdichtung auf Halbstundentakt zwischen Lübeck und Bad Segeberg
Infrastrukturmaßnahmen	◆ Neue Station Lübeck-Moisling

Quelle: MWAVT SH 2014.

1.3.3 Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck⁸ wird als Grundlage der kommunalen Bauleitplanung bei der Erstellung des 4. RNVP berücksichtigt.

Umwelt- und Klimaschutz

Um durch den 4. RNVP ein konkretes Klimaschutzziel zu unterstützen, bezieht sich der 4. RNVP auf die Mitgliedschaft der Hansestadt Lübeck im Verein „Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder / Alianza del Clima e.V.“⁹. Danach hat sich die Hansestadt Lübeck verpflichtet, **alle fünf Jahre die vor Ort verursachten Emissionen klimaschädlicher Treibhausgase um zehn Prozent zu reduzieren**.

Die Bürgerschaft hat Klimaschutz bereits mit Beschluss vom 28. Juni 2007 als gesamtstädtisches Ziel definiert. Im Jahr 2010 hat die Hansestadt Lübeck dazu ein Klimaschutzkonzept erarbeiten lassen¹⁰.

Mit Bezug zur Zielstellung der Stärkung des ÖPNV schlägt das Klimaschutzkonzept folgende Maßnahmen vor:

- ♦ Ausweitung von Vorrangschaltungen zur Beschleunigung des Busverkehrs,
- ♦ Ausweitung von Busspuren (z.B. Fackenburg Allee),
- ♦ Verbesserung der Akzeptanz vorhandener P+R-Anlagen,
- ♦ Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie
- ♦ Informationen und besondere Anreize für Neubürger (z.B. kostenlose Monatskarte, Infopaket).

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die Hansestadt Lübeck hat im Jahr 2000 den derzeit vorliegenden VEP¹¹ verabschiedet. Die mit dem VEP eingeleitete Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen der Hansestadt Lübeck orientiert sich an unterschiedlichen Szenarien der Verkehrsentwicklung und beinhaltet grundsätzliche Aussagen, die als Leitlinien für den 4. RNVP übernommen werden.

Trotz Fortschreibungsbeschluss der Bürgerschaft vom 27. November 2008 konnte bis dato keine aktualisierte Fassung des VEP vorgelegt werden. Allerdings wurde mit dem Fortschreibungsbeschluss die verkehrspolitische Leitlinie verbunden, dass

⁸ Vgl. Hansestadt Lübeck (2016a).

⁹ Vgl. Klima-Bündnis (2014).

¹⁰ Vgl. URS Deutschland GmbH (2010).

¹¹ Vgl. Hansestadt Lübeck (2000a).

bis zum Zeitpunkt der erfolgten Fortschreibung eine Orientierung anhand des „Szenario E: Klima“ entsprechend VEP erfolgen soll.¹² Dieses geht von einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs aus. Dies soll durch eine Verlagerung auf den Umweltverbund erfolgen. Implizit soll möglichst vielen Menschen ermöglicht werden, auf die Nutzung eines eigenen Pkws zu verzichten.

Der 4. RNVP greift in Summe insbesondere folgende Leitlinien des VEP auf:

- ♦ Stringente Ausrichtung am Ziel der CO₂-Reduzierung¹³,
- ♦ Angebotsoptimierung im ÖPNV,
- ♦ Auf- und Ausbau regionaler Schnellbusverbindungen sowie
- ♦ Konsequente Bevorrechtigung sowie Beschleunigung des ÖPNV.

Die hinterlegten Szenarien sowie die vorgeschlagenen Teilkonzepte des VEP aus dem Jahre 2000 erfordern nach über 18 Jahren eine verkehrsträgerübergreifende Überarbeitung im Sinne eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans. Dabei sollten, wenn möglich, auch umwelt- bzw. klimabezogene Entwicklungsziele definiert werden. Das derzeitige ÖPNV-Konzept sollte z.B. um alternative Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing-Ansätze oder aber das Konzept für Wirtschaftsverkehre um Aspekte der Citylogistik ergänzt werden.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das ISEK bildet ein wesentliches Grundlagendokument für die gewünschten Entwicklungen der Hansestadt Lübeck¹⁴ und definiert auf den vier Betrachtungsebenen: „Handlungsfelder“, „Stadtteile“, „Planungsräume“ sowie „Konzepte und Projekte zur Realisierung der Schwerpunktaufgaben“ unterschiedliche Aufgaben und Schwerpunkte.

Die Strategie der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung richtet sich überwiegend an Konzepten zur Stärkung vorhandener Stadtteil- und Versorgungszentren, der Modernisierung des Wohnungsbestandes sowie der Nutzungsverdichtung innerhalb der bestehenden Stadtstruktur aus.

Damit wird die Innenorientierung gegenüber einer Flächenausweisung in den Außenbereichen gefördert, so dass auch weiterhin eine **nachhaltige ÖPNV-Entwicklung aufbauend auf das vorhandene Angebot mit übersichtlichen Anpassungsbedarfen** zu erwarten ist.

Als wesentliches gesamtstädtisches Handlungsfeld und Ziel wird durch den 4. RNVP dabei die Verbesserung der Erreichbarkeit durch den ÖPNV unterstützt:

¹² Vgl. Hansestadt Lübeck (2000b).

¹³ Aktuelle Zielvorgaben zur CO₂-Reduzierung existieren derzeit nicht, da sich der VEP an den Zielvorgaben der sogenannten „Heidelberg-Erklärung“ orientiert. Danach sollten die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2005 gegenüber 1987 um mindestens 20 % gesenkt werden.

¹⁴ Vgl. Hansestadt Lübeck (2010).

- ♦ Förderung von Mobilität für eine verbesserte Zusammenarbeit in Stadt und Region
- ♦ Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander und mit der Innenstadt
- ♦ Stärkung des ÖPNV

Aus heutiger Sicht wird deutlich, dass viele mobilitätsbezogene Maßnahmen des ISEK bereits umgesetzt werden konnten (z.B. Inbetriebnahme SPNV-Haltepunkt Hochschulstadtteil etc.). Das ISEK beinhaltet dennoch weiterhin Hinweise auf etwaige Handlungsbedarfe, die im Rahmen des vorliegenden 4. RNVP berücksichtigt werden:

- ♦ Verbesserung ÖPNV-Anbindungen Quartier Gärtnergasse mit der Innenstadt,
- ♦ Anbindung der Entwicklungsgebiete für Wohnbauflächen im Bereich ehemaliger Gleisflächen des Güterbahnhofs im Stadtteil St. Lorenz Süd sowie
- ♦ Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen in den Abend- und Nachtstunden zwischen Travemünde und der Innenstadt.

Beitritt zur Metropolregion Hamburg

Die Hansestadt Lübeck ist Mitglied der Metropolregion Hamburg. Der Beitrittsprozess der Hansestadt Lübeck in die Metropolregion Hamburg beinhaltete ein langfristiges Ziel- und Strukturfundungsverfahren, dass im Jahr 2011 durch die zustimmenden Beschlüsse der Bürgerschaft zum „Verwaltungsabkommen über die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg“ und zur „öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über den Beitritt zur ARGE der Hamburg-Randkreise“ formal gestartet wurde. Im Jahr 2016 wurden dann die finalen Beschlüsse der Bürgerschaft gefasst, um u.a. dem Entwurf des Kooperationsvertrages über die Zusammenarbeit in der Metropolregion und dem Beitritt zum Projektbüro Metropolregion Hamburg e.V. als Gründungsmitglied zuzustimmen.

Aus Mobilitätssicht besteht durch den erfolgten Beitritt zur Metropolregion Hamburg die Erwartung, dass **Verbesserung des Modal Splits zugunsten von ÖPNV und SPNV insbesondere im Verkehr der Pendelnden als wichtiges Klimaschutzziel** erreicht werden. Ebenso soll eine mittel- und langfristige Annäherung an den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) erfolgen.

Die planerische und verkehrliche Koordinierung des ÖPNV und SPNV obliegt gemäß §2 (5) ÖPNVG SH landesweit der NAH.SH. Aus heutiger Sicht ist dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck die avisierte Annäherung zwischen dem HVV und Hansestadt Lübeck wichtig.

Zur Frage einer möglichen tariflichen Integration der Hansestadt Lübeck in den HVV existieren Prüfaufträge der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck, die durch eine entsprechende Berichterstattung durch die Verwaltung beantwortet werden sollen. Ein vordringlicher tariflicher Handlungsbedarf besteht jedoch derzeit nicht, da bereits heute eine Ein- und Ausfahrt in/aus dem Tarifbereich Hamburg AB sowie

den in Schleswig-Holstein liegenden Bereichen des HVV mit dem SH-Tarif möglich ist.

Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck

Aus dem Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck¹⁵ resultieren Anforderungen an den Bereich öffentlicher Mobilität. Der 4. RNVP unterstützt die im Lärmaktionsplan definierten Zielstellungen und greift insbesondere folgende Maßnahmen auf:

- ♦ Reduzierung von Lärmemissionen durch Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV,
- ♦ Stärkung des ÖPNV (z.B. durch Beschleunigungs- und Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV in der Innenstadt sowie Einrichtung eines SPNV-Haltepunktes in Moisling),
- ♦ Unterstützung der Einführung/Ausweitung von Bike- und Carsharing-Lösungen als Teil eines integrierten öffentlichen Mobilitätssystems,
- ♦ Weiterhin Umsetzung einer lärmarmen Fahrweise (Brems- und Anfahrvorgänge) sowie
- ♦ Stärkung des Einsatzes lärmarmen ÖPNV-Fahrzeuge über Anforderungen an die zukünftige Fahrzeugbeschaffung.

Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Der Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“¹⁶ beschreibt die durch die Hansestadt Lübeck in 2010 beschlossenen Ziele und Maßnahmen für die Bewahrung der Integrität und Authentizität der Welterbestätte "Lübecker Altstadt".

Zum Erhalt und zur nachhaltigen Entwicklung des Welterbes besteht u.a. das Ziel der Optimierung des fahrenden und ruhenden Verkehrs. Dies soll unter anderem durch die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und durch gute Erreichbarkeit der Altstadt für alle Verkehrsteilnehmer (Motorisierter Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Fahrradfahrer und Fußgänger), erreicht werden.

Der 4. RNVP unterstützt diese Ziele und Maßnahmenbereiche vollumfänglich, so dass sowohl das derzeitige ÖPNV-Angebot also auch die mit dem 4. RNVP definierten Maßnahmen grundsätzlich im Einklang zu den Belangen des Welterbes stehen.

Weitere berücksichtigte Grundlagen

Neben den vorgenannten Rahmenbedingungen, Planungen und Beschlüssen wurden eine Vielzahl weiterer Grundlagen bei der Erstellung des 4. RNVP berücksichtigt. Dies beinhaltet u.a. folgende Planungen:

- ♦ Schulentwicklungsplan inkl. Fortschreibungen¹⁷,

¹⁵ Vgl. Hansestadt Lübeck (2013).

¹⁶ Vgl. Hansestadt Lübeck (2011b).

¹⁷ vgl. biregio (2016).

- ♦ Gutachten „Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck“¹⁸ als Grundlage der umgesetzten Liniennetzüberplanung (LNO), das zum derzeit bestehenden nachfrageorientierten Bedienungskonzept im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck geführt hat,
- ♦ Unveröffentlichter Entwurf des Gutachtens „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“¹⁹,
- ♦ Gutachten „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck“²⁰,
- ♦ Unveröffentlichter Entwurf „Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“²¹,
- ♦ Mobilitätskonzept Travemünde (Dokumentationen der Öffentlichkeitsbeteiligung)²²,
- ♦ Gutachten „Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein“²³ mit Hinweisen und Trends in den einzelnen Wegezwecken des Verkehrs,
- ♦ Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten in der Hansestadt Lübeck²⁴ sowie aus der Marktforschung der NAH.SH²⁵,
- ♦ Gutachten und Untersuchungen zur Einführung einer Regio-S-Bahn für den Raum Lübeck²⁶,
- ♦ Gutachten „Lübeck - staufrei bis 2015“²⁷ mit den für den ÖPNV wesentlichen umzusetzenden Maßnahmen²⁸ ÖPNV-Beschleunigung mit Schwerpunkt Lichtsignalanlagen (LSA)-Bevorrechtigung sowie Weiterentwicklung neuer Angebote und Systemkomponenten,
- ♦ Konzept „Lübeck 2030“²⁹ als Grundlage für die Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung und die daraus folgende städtische Bauleitplanung,
- ♦ Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) Soziale Stadt Moisling³⁰,

¹⁸ Vgl. PTV (2011).

¹⁹ Vgl. urbanus GbR (2018).

²⁰ Vgl. BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017).

²¹ Vgl. NAH.SH (2018).

²² Vgl. Hansestadt Lübeck (2017c).

²³ Vgl. Ramboll (2016).

²⁴ Vgl. Hansestadt Lübeck (2011d).

²⁵ Vgl. Omnitrend GmbH (2017a) und (2017b).

²⁶ Vgl. LVS (2011), PRO BAHN e.V. (2011).

²⁷ vgl. BSV (2008), SHP Ingenieure GbR (2008), urbanus GbR (2008).

²⁸ Vgl. Hansestadt Lübeck (2008).

²⁹ Vgl. Hansestadt Lübeck (2014a).

³⁰ Vgl. Hansestadt Lübeck (2016c).

- ♦ Vorbereitende Untersuchungen Lübeck – Moisling gemäß § 141 BauGB³¹,
- ♦ Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck³²,
- ♦ Publikation „Lübeck Wohin? Impulse zu Stadtraum und Verkehr in der Lübecker Altstadt“³³,
- ♦ Abschlussbericht „Teilprojekt ÖPNV-Optimierung im Verflechtungsbereich Nordwestmecklenburg, Hansestadt Lübeck, Herzogtum Lauenburg“ als Teil des Leitprojekts Regionale Erreichbarkeitsanalysen³⁴ sowie
- ♦ Gutachten und Strategien zur touristischen Entwicklung³⁵.

1.4 Bilanz des 3. RNVP

Der 3. RNVP beinhaltet aufbauend auf den 2. RNVP eine Anpassung der Mindestbedien- und Erschließungsvorgaben und definiert aufbauend darauf Handlungsbedarfe, die in zusammengefasster Form dargestellt werden (vgl. Abbildung 2).

³¹ Vgl. Hansestadt Lübeck (2014b).

³² Vgl. NIW (2012).

³³ Vgl. ArchitekturForumLübeck e.V. (ohne Datum).

³⁴ Vgl. PTV (2017).

³⁵ Vgl. Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (2012).

Abbildung 2: Handlungsbedarfe entsprechend 3. RNVP



Quelle: Hansestadt Lübeck 2014c.

Aufbauend auf die Projekte und Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes innerhalb des 3. RNVP erfolgt in Tabelle 2 eine bilanzielle Bewertung des Umsetzungsstandes.

Im Bereich der **Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur** wird deutlich, dass erforderliche Prozesse zur ÖPNV-Beschleunigung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit angestoßen wurden. Die konkrete Realisierung mit Wirkung auf die Nutzerzielgruppen wird jedoch nur im Bereich der Umsetzung der geplanten dynamischen Fahrgastinformation an Schwerpunkthaltestellen erreicht.

Es ist daher erforderlich, eine konsequentere Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele wie ÖPNV-Beschleunigung, Verbesserung der Haltestelleninfrastrukturen etc.

zu forcieren und dazu die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

Die **Erschließung von neuen Verkehrszielen** erfolgte bedarfsgerecht, so wurde die Anbindung an das IKEA-Shopping-Center sowohl durch den neuen SPNV-Haltestpunkt Lübeck-Dänischburg IKEA als auch durch den übrigen ÖPNV (Haltestelle IKEA LUV Shopping) hergestellt. Die Anbindung weiterer Wohn- und Gewerbebereiche sowie sonstiger Ziele sollte bedarfsgerecht fortgesetzt werden.

Tabelle 2: Bilanzielle Bewertung der Projekte und Maßnahmen des 3. RNVP

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
Bedienungsqualität und ÖPNV-Infrastruktur		
Systematische ÖPNV-Beschleunigung auf Basis von Fahrzeitenanalysen		• Derzeit Prüfung Weiterentwicklung ÖPNV-Beschleunigung durch Gutachten
Herstellung Barrierefreiheit von Haltestellen		• Verbesserung einzelner Haltestellen • Start Definition Standards durch Gutachten
Umgestaltung ÖPNV-Knoten Gustav-Radbruch-Platz		• Bisher nur Verbesserung durch Aufstellen von neuen Fahrgastunterständen, Erneuerung der Haltestellenschilder und Installation von 2 Echtzeitanzeigern (DFI) erfolgt
Umgestaltung ÖPNV-Knoten ZOB/Hauptbahnhof		• Sanierung der Fahrbahnen an der Mittelinsel erfolgt
Umgestaltung ÖPNV-Knoten Lübeck-Travemünde Strandbahnhof		• Derzeit Umsetzung Fahrradstation
Aufwertung Schwerpunkthaltestellen durch DFI-Anzeigen		• Komplette Umsetzung
Aufbau eines Haltestellen-Managements		• Derzeit Erfassung Ausbauzustand und Erneuerung / Aktualisierung der Haltestellendatenbank
Prüfung Bau neuer SPNV-Stationen		• Prüfung Zugangsstelle Lübeck-Moisling erfolgt
Bedienungsqualität		• Kein Handlungsbedarf definiert; Standards durch LNO erfüllt
Erschließungsqualität		
Anbindung von Siedlungserweiterungen und neuen Verkehrszielen		• IKEA-Shopping-Center angebunden • Weitere Maßnahmen bisher nicht erforderlich
Überprüfung der Situation der Haltestellenzugänglichkeit		• Derzeit Erfassung Ausbauzustand und Aufbau Haltestellenkataster

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
Tarife, Information und Marketing		
Ausbau Kundeninformation mit Einbindung in landesweite Dachmarke		• Als permanenter Prozess im Zusammenarbeit mit NAH.SH unterstützt
Einführung Tarifübergang Nordwestmecklenburg und Kombitickets		• Einführung Tarifübergang nach Nordwestmecklenburg sowie Kombitickets nach Einführung SH-Tarif 2.0 möglich
Ausbau elektronische Fahrgastinformation in Echtzeit		• DFI sowie über DyFIS-Talk-App • Echtzeit-Fahrplaninformation über meinLÜBECK-App, DyFIS-Talk-App und NAH.SH-App
Umstellung SH-Tarif 2.0		• Noch nicht abgeschlossen
Pilotprojekt E-Ticketing		• Handyticket SH-Tarif z.B. über DB Navigator möglich, E-Ticketing offen
Angebots- und Vernetzungsqualität		
Prüfung Angebotsalternativen bei Lücken in verkehrlichen Randzeiten		• Keine systematische Prüfung aber Verbesserung Nachtverkehr: LÜMO
Verbesserung der Anschlüsse Bus-Bahn im Abendverkehr am ZOB/Hauptbahnhof		• Einheitlichkeit der Ankünfte im SPNV ist gegeben, ITF Knoten zur Minute 0 voll ausgeprägt • Prüfung zur Optimierung der Anschlüsse insbesondere in den Schwachlastzeiten • Kommunikation seitens SPNV-Unternehmen ausbaufähig
Verbesserung Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad		• Erste Fahrradstationen in Umsetzung • Initiierung Fahrradverleihsystem offen
Angebotskoordination mit Regionalverkehr, Prüfung Synergien		• Strukturierte Prüfung offen
Umsetzung Angebotskonzept "Regio-S-Bahn"		
ÖPNV-Management		
Aufbau intermodales Mobilitätsmanagement		• Derzeit nur Mobilitätsmanagement durch die SL/LVG

Quelle: Hansestadt Lübeck 2014c.

Erläuterungen: **Umgesetzt**, teilweise umgesetzt, nicht umgesetzt, kein Handlungsbedarf.

Die **Verbesserung der Angebots- und Vernetzungsqualität** erfolgte bisher nur durch die pilothafte Einführung des innovativen Nachtservices LÜMO sowie durch

derzeit in Realisierung befindliche B+R-Stationen wie z.B. an den SPNV-Haltepunkten Lübeck-Travemünde Strandbahnhof sowie Lübeck-Travemünde Hafen. Die Umsetzung der im Zuständigkeitsbereich des Landes Schleswig-Holstein liegenden Angebotskonzeption „Regio-S-Bahn“ ist bisher nicht erfolgt, so dass weitere politische und koordinierende Aktivitäten seitens der Hansestadt Lübeck erforderlich sind.

Die Angebotskoordinierung zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr wurde in Einzelfällen zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Kreis Stormarn umgesetzt. Eine strukturierte Koordinierung auf den betreffenden Achsen ist bisher nur ansatzweise initiiert worden und soll daher als Maßnahme in den 4. RNVP übernommen werden.

Insgesamt ist der 3. RNVP im Bereich der Verbesserung der Angebots- und Vernetzungsqualität von einer sehr zurückhaltenden Entwicklungsperspektive gekennzeichnet. Die Prüfung einer stärker angebotsorientierten Entwicklung der Angebote des übrigen ÖPNV sollte daher erfolgen. Der Einsatz ausgeweiteter finanzieller und personeller Ressourcen z.B. für Ausweitungen der Angebotsqualität ist dabei eine unabdingbare Voraussetzung.

Im Bereich **Tarif, Information und Marketing** wurden erste Maßnahmen wie die bereits genannte Ausrüstung der Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Systemen oder die Integration einer echtzeitbasierten Informationsmöglichkeit über die DyFIS-Talk-App und die meinLÜBECK-App erfolgreich umgesetzt.

Die Weiterentwicklung des SH-Tarifs, elektronischer Vertriebswege und echtzeitbasierter Fahrplanauskunftssysteme sollten jedoch rascher umgesetzt werden. Dies ist wichtig, da z.B. die Umsetzung des SH-Tarifs 2.0 Grundlage für weitergehende Maßnahmen wie etwa der Einführung zielgruppenspezifischer Tarifangebote und Kombitarife ist.

Im Bereich **ÖPNV-Management** sollte die Fortsetzung der Bemühungen zum Aufbau eines intermodalen Mobilitätsmanagements in den 4. RNVP übernommen werden.

1.5 Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck

Die zum Fahrplanwechsel im Juni 2012 umgesetzten Ergebnisse der Liniennetzoptimierung auf Basis der Bürgerschaftsbeschlüsse bildet aufbauend auf den 3. RNVP weiterhin die Grundlage für die betriebliche Gestaltung des übrigen ÖPNV in der Hansestadt Lübeck.

Die Hansestadt Lübeck bekennt sich zu einer stärkeren Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Sinne eines stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystems. Folgende Leitziele werden dabei verfolgt (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck

Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV	Steigerung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) am Gesamtverkehr	Anstreben einer vollständigen Barrierefreiheit durch Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet
Modernisierung des ÖPNV (Fahrzeuge, Zugangsstellen, ÖPNV-Nutzenden-Kommunikation, etc.)	Erhöhung des Flottenanteils elektrisch angetriebener Fahrzeuge: ab 2020 mindestens 5%, bis 2021 auf 10%, bis 2025 auf 40% und bis 2030 auf 70%	Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO ₂ zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NO _x zusätzlich pro Jahr bis zum Jahr 2030 durch Einsatz elektrisch angetriebene Fahrzeuge
Nutzung intelligenter Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsysteme	Stärkung der ÖPNV-Erschließung im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck	Prüfung der Integrationsmöglichkeit von Regionalbuslinien in die innerstädtisch Bedienung
ÖPNV-Marketing unter Nutzung der Marke NAH.SH	Leben ohne eigenes Auto für möglichst viele Menschen ermöglichen	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Anpassung an die sich ändernden Bedürfnisse
Förderung neuer Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote	Integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement	Maßnahmenkatalog „Zukunftsinitiative“: Autonomes Fahren und innovative Geschäftsmodelle der Mobilität

Darstellung: IGES 2018.

2. Standortbestimmung und Marktanalyse zur Situation und Entwicklung des ÖPNV

Als Grundlage für die Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV erfolgt nachfolgend

- ♦ die Darstellung der Strukturdatenentwicklung,
- ♦ die Darstellung der Entwicklung des ÖPNV-Angebots und öffentlicher Mobilitätsangebote sowie der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen wie z.B. Verknüpfungspunkte und
- ♦ die Bewertung der Angebotsqualität des übrigen ÖPNV in der Hansestadt Lübeck.

Darauf aufbauend wird die Entwicklung des Mobilitätsbedarfs beschrieben und die zukünftige Entwicklung der Fahrgastnachfrage abgeschätzt und bewertet.

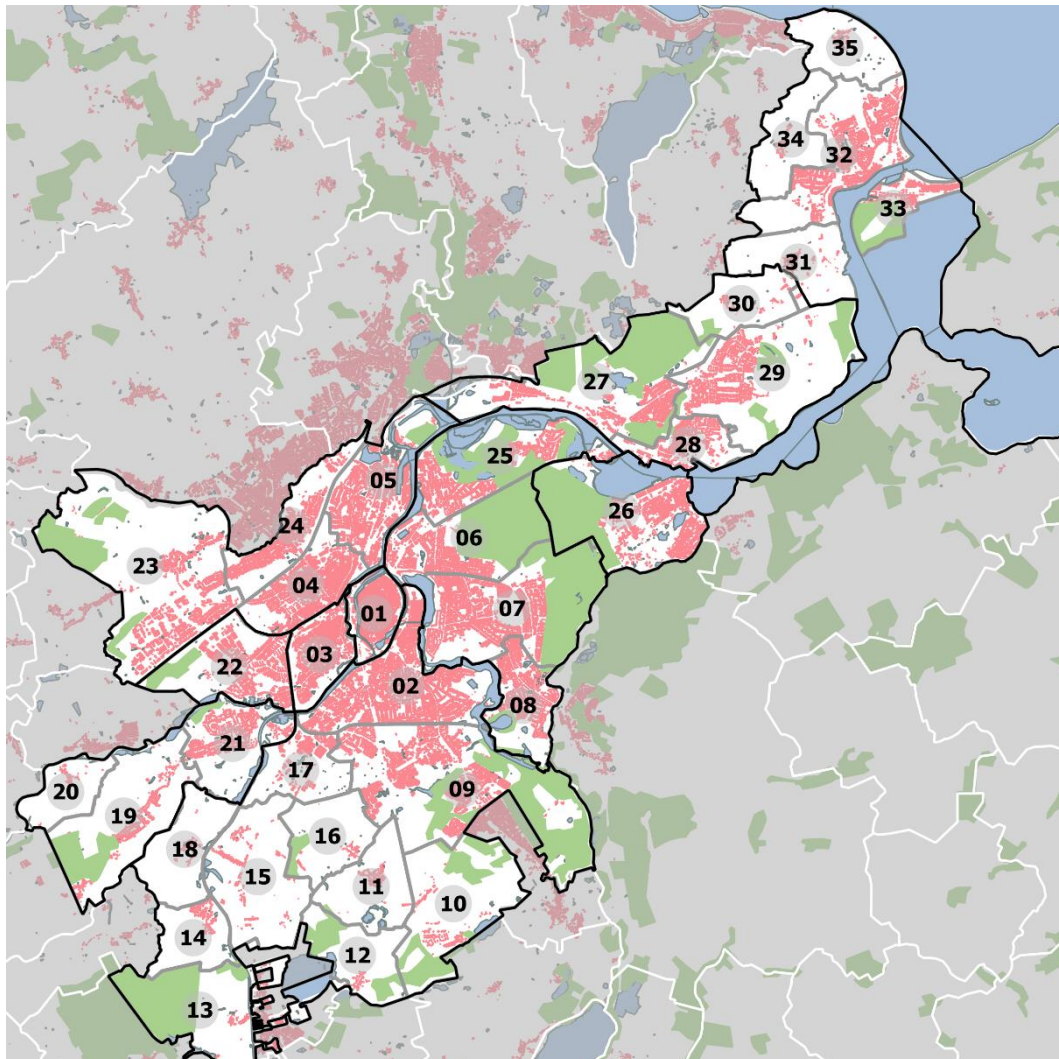
2.1 Strukturdatenentwicklung

2.1.1 Verwaltungsstruktur Hansestadt Lübeck

Die kreisfreie Hansestadt Lübeck befindet sich im äußersten Osten des Bundeslandes Schleswig-Holstein. Sie ist bezogen auf die Bevölkerungszahl nach der Landeshauptstadt Kiel die zweitgrößte Stadt des Landes.

Die Hansestadt Lübeck wird in 10 Stadtteile gegliedert, die wiederum insgesamt 35 Stadtbezirke umfassen (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Stadtteile und Stadtbezirke der Hansestadt Lübeck

**Innenstadt**

01 Innenstadt

St. Jürgen

02 Huxtertor/Mühlentor/Gärtnergasse

09 Strecknitz/Rothebek

10 Blankensee

11 Wulfsdorf

12 Beidendorf

13 Krummesse

14 Kronsforde

15 Niederbüssau

16 Vorrade

17 Schiereichenkoppel

18 Oberbüssau

Buntekuh

22 Buntekuh

St. Lorenz-Süd

03 St. Lorenz-Süd

St. Lorenz-Nord

04 Holstentor-Nord

05 Falkenfeld/Vorwerk/Teerhof

23 Großsteinrade/Schönböcken

24 Dornbreite/Krepelsdorf

St. Gertrud

06 Burgtor/Stadtpark

07 Marli/Brandenbaum

08 Eichholz

25 Karlshof/Israelsdorf/Gothmund

Schlutup

26 Schlutup

Kücknitz

27 Dänischburg/Siems/Rangenberg/Wallberg

28 Herrenwyk

29 Alt-Kücknitz/Dummersdorf/Roter Hahn

30 Pöppendorf

Travemünde

31 Altvenddorf

32 Alt-Travemünde/Rönnau

33 Priwall

34 Teutendorf

35 Brodten

Moisling

19 Niendorf/Moorgarten

20 Reecke

21 Alt-Moisling/Genin

Karte:

IGES 2018, Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle 2018; © GeoBasis-DE / BKG 2016.

2.1.2 Zentralörtliche Gliederung

Entsprechend dem System der zentralörtlichen Gliederung ist die Hansestadt Lübeck ein Oberzentrum. Im Umfeld der Hansestadt Lübeck befinden sich mehrere Unterzentren (Land Schleswig-Holstein) bzw. Grundzentren (Land Mecklenburg-Vorpommern). Ergänzt werden diese zentralen Orte durch Stadtrandkerne I. bzw. II. Ordnung. Die zentralörtliche Gliederung wird in Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: Zentrale Orte und Stadtrandkerne im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck

Kategorie			
Oberzentren	Hansestadt Lübeck		
Unterzentren	Reinfeld (Holstein)*	Timmendorfer Strand**	
Grundzentren	Dassow	Lüdersdorf	Selmsdorf
Stadtrandkerne I. Ordnung	Bad Schwartau	Lübeck-Moisling	Lübeck-Travemünde
Stadtrandkerne II. Ordnung	Ratekau	Stockelsdorf	Lübeck-Kücknitz

Quelle: LEP 2010, MLR SH 2004. RRPW 2010.

Anmerkung: * Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums.

** Unterzentrum zusammen mit Scharbeutz.

Die Hansestadt Lübeck ist im Norden von der Lübecker Bucht bzw. der Ostsee, im Nordwesten vom Kreis Ostholstein, im Westen vom Kreis Stormarn und im Süden vom Kreis Herzogtum Lauenburg umgeben. Im Osten grenzt die Hansestadt Lübeck an den Landkreis Nordwestmecklenburg, der Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist.

2.1.3 Stadt-Umland-Raum Region Lübeck

Es existiert derzeit keine einheitliche Abgrenzung eines Stadt-Umland-Raumes der Hansestadt Lübeck aus Sicht der Regional- und Landesplanung. Es werden jeweils Gemeinden eines Nahbereichs (Land Schleswig-Holstein) sowie eines Stadt-Umland-Bereiches (Land Mecklenburg-Vorpommern) definiert (vgl. Tabelle 4).

Eine sehr weiträumige Ausdehnung eines Stadt-Umland-Raums wurde unter der Bezeichnung „Region Lübeck“ im Entwicklungskonzept Region Lübeck³⁶ geprägt, um eine regionalplanerische Zusammenführung der unterschiedlichen betroffenen Planungsräume zu ermöglichen. In 2013 wurde dieser weiträumige Zuschnitt

³⁶ Vgl. Regionalbeirat für die Region Lübeck (2003).

durch die Verwirklichung einer Stadt-Umland-Kooperation Lübeck³⁷ abgelöst (vgl. Abbildung 5).

Tabelle 4: Abgrenzungen des Stadt-Umland-Raums der Hansestadt Lübeck

Kategorie				
Raumordnung und Landesplanung				
Städte und Gemeinden im Nahbereich der Hansestadt Lübeck	Bad Schwartau	Badendorf	Groß Grönau	Groß Sarau
	Groß Schenkenberg	Hamberge	Klein Wesenberg	Krummesse
	Mönkhagen	Stockelsdorf		
Städte und Gemeinden im Stadt-Umland-Bereich in Mecklenburg-Vorpommern*	Dassow	Groß Siemz	Lockwisch	Lüdersdorf
	Niendorf	Schönberg	Selmsdorf	
Tarifliche Abgrenzung				
Region Lübeck	Bad Schwartau	Groß Grönau	Hansestadt Lübeck	Herrnburg (Ortsteil der Gemeinde Lüdersdorf)
	Klein Wesenberg	Krummesse	Scharbeutz	Selmsdorf
	Sereetz (Dorfschaft der Gemeinde Ratekau)	Timmendorfer Strand (inkl. Ortsteil Niendorf)	Warnsdorf (Dorfschaft der Gemeinde Ratekau)	

Quelle: LEP 2010, MLR SH 2004, RRPW 2010.

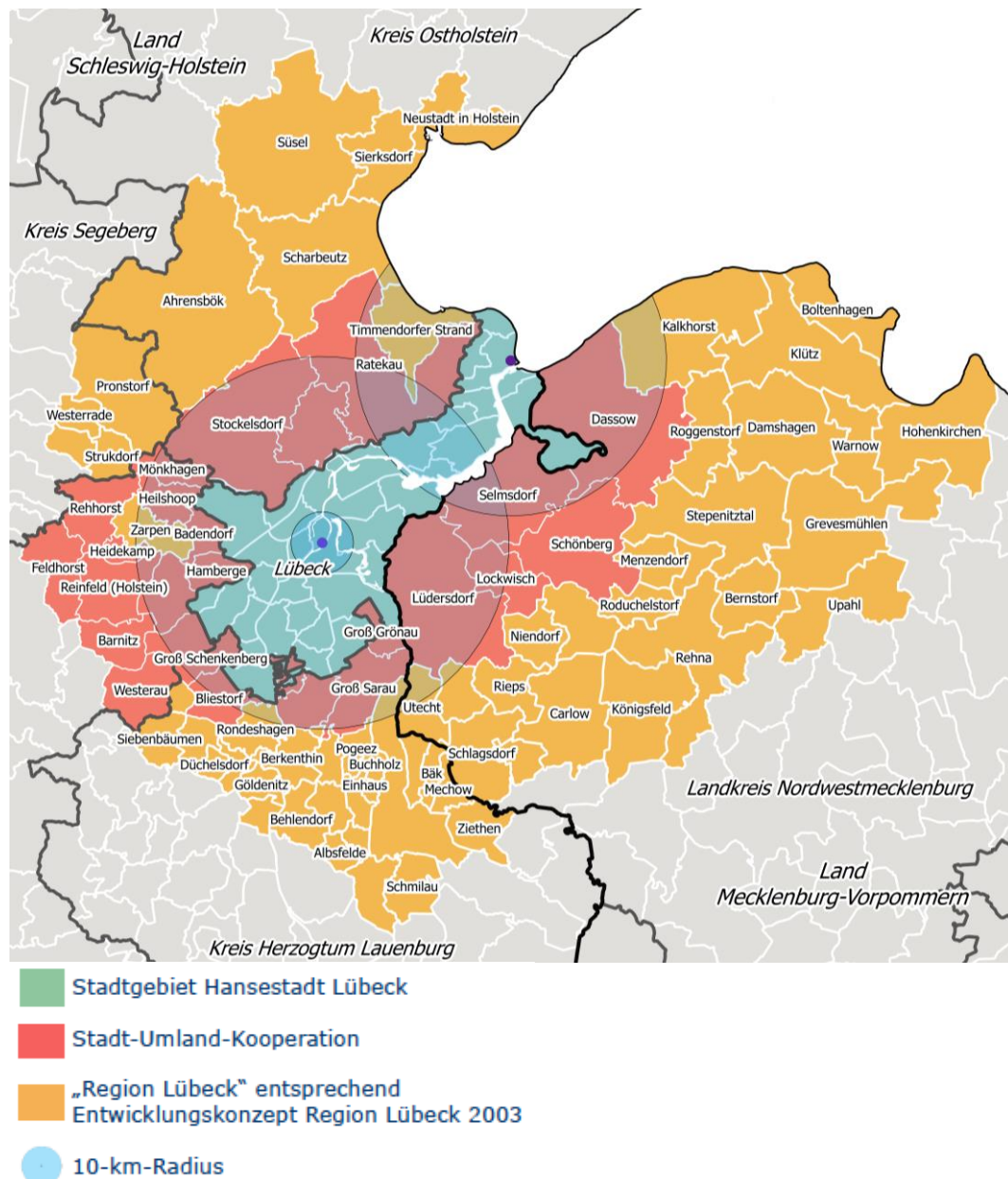
Als Abgrenzungskriterium für ein Verkehrsangebot im Stadt-Umland-Raum wird ein Gebiet festgelegt, das ungefähr einem 10 km-Radius ausgehend vom Stadtzentrum der Hansestadt Lübeck bzw. vom zentralen Bereich des Stadtteils Travemünde entspricht (vgl. Abbildung 5). Dieses Gebiet entspricht im Wesentlichen der tariflichen Abgrenzung der Region Lübeck (vgl. Tabelle 4) und wird im Weiteren „Stadt-Umland-Raum Region“ bezeichnet.

Die Definition dieser Gebietskulisse orientiert sich zum einen an den stärksten Pendlerverflechtungen sowie aufbauend auf verkehrlichen Grundüberlegungen zur Erreichbarkeit relevanter verkehrlicher Ziele (Wohnen, Schulstandorte, Einkaufs-)

³⁷ Vgl. <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/region/region/20131015.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

fen, Kultur, Sport, etc.) ausgehend von den Bezugspunkten Stadtzentrum und zentraler Bereich Travemünde in Reisezeiten von ca. 30 Minuten³⁸. Dies entspricht erfahrungsgemäß Distanzen, die in urbanen und suburbanen Verflechtungsbereichen eine gute Akzeptanz im ÖPNV erwarten lassen.

Abbildung 5: Vergleich räumlicher Abgrenzungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

³⁸ Dies berücksichtigt eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit im Stadt-Umland-Verkehr des sonstigen ÖPNV von ca. 20 km/h.

2.1.4 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Raum- und Siedlungsstruktur der Hansestadt Lübeck wird durch einen flächenhaft ausgeprägten Siedlungskörper im Kernbereich (Altstadt und umliegende Stadtbezirke) gekennzeichnet. Der südliche bzw. südöstliche Bereich der Hansestadt Lübeck wird durch einzelne größere Siedlungskerne wie dem Stadtbezirk Alt-Moisling sowie durch suburban und zum Teil bereits ländlich geprägte Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete dominiert.

Charakteristisch sind die zwischen dem Kernbereich der Hansestadt Lübeck und der Lübecker Bucht entlang der Trave zum Teil isoliert angeordneten Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete der Stadtteile Schlutup, Kücknitz und Travemünde. Die Trave bildet dabei eine nordöstlich ausgerichtete Achse, wobei zwischen den Stadtbezirken Alt-Kücknitz und Alt-Travemünde wie auch im Südosten bereits suburban bis ländlich geprägte Siedlungsstrukturen bestehen (z.B. Stadtbezirke Teutendorf oder Brodten). Auffällig sind die aus dieser Struktur entstehenden großen Entfernungen, so beträgt allein die kürzeste straßenseitige Entfernung zwischen Lübeck Hbf. und Lübeck-Travemünde Strandbahnhof mehr als 20 km.

Die zwischen den Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten liegenden Flächen werden zum Teil forst- und landwirtschaftlich genutzt.

Eine Besonderheit bilden die nordwestlichen direkt an die Hansestadt Lübeck angrenzenden Bereiche der Gemeinde Stockelsdorf, der Stadt Bad Schwartau und der Dorfschaft Sereetz der Gemeinde Ratekau im Kreis Ostholstein. Diese bilden übergreifende Siedlungsgebiete gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck und werden daher bereits heute mit einem übergreifenden ÖPNV-System erschlossen.

Östlich der Hansestadt Lübeck bestehen direkt angrenzende Siedlungsstrukturen, die nach der Wiedervereinigung der Bundesrepublik Deutschland z.B. im direkt angrenzenden Ortsteil Herrnburg der Gemeinde Lüdersdorf entstanden sind.

2.1.5 Bevölkerungsentwicklung

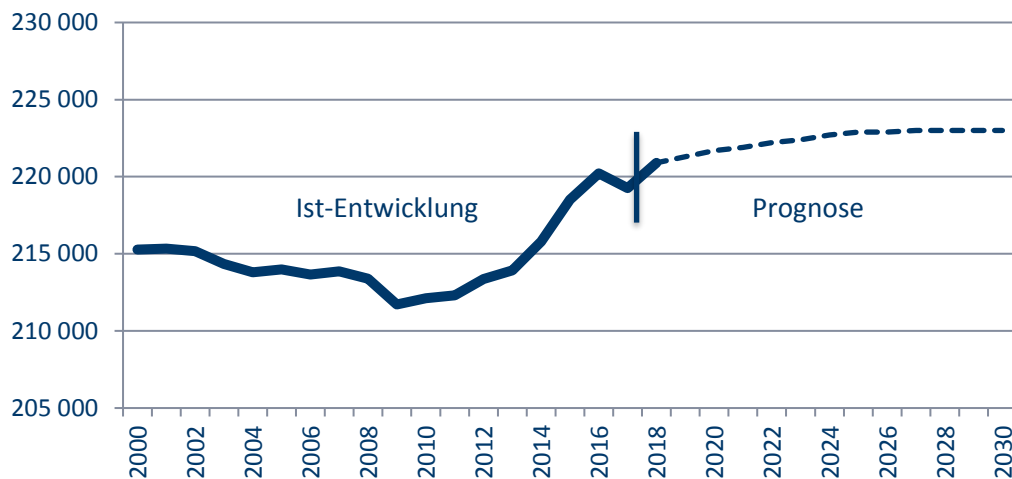
Bisherige Entwicklung

Die Gesamtbevölkerung der Hansestadt Lübeck umfasst im Jahr 2017 219.255 Menschen. Gegenüber dem Bezugsjahr 2010 aus dem 3. RNVP ist die Bevölkerungszahl damit um ca. 7.000 Menschen gewachsen (vgl. Abbildung 6).

Alle Stadtteile der Hansestadt Lübeck konnten, mit Ausnahme von Moisling und Travemünde im Zeitraum von 2010 bis 2017 einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen (vgl. Tabelle 5).

Das stärkste Bevölkerungswachstum ist nicht auf Stadtbezirke im Kernbereich der Hansestadt Lübeck begrenzt, sondern findet auch in entfernteren Stadtbezirken wie Strecknitz, Kücknitz und Groß Steinrade statt.

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck ab 2000 sowie Prognose bis 2030



Quellen: Daten bis 2017: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle 2018.
Daten ab 2018: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2016.

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen und ausgewählten Altersgruppen im Zeitraum 2010 bis 2017

Stadtteile	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2017	Veränderung 2010 - 2017	Veränderung 2010 - 2017 [%]	Anteil weiblich [%]	Anteil 0 -17 [%]	Anteil über 65 [%]
Innenstadt	13.363	13.924	561	4,2	49,6	10,7	14,9
St. Jürgen	42.683	45.413	2.727	6,4	52,7	16,1	21,4
Moisling	10.938	10.832	-110	-1,0	50,4	18,1	21,3
Buntekuh	10.490	11.125	635	6,1	51,2	19,9	23,3
St. Lorenz Süd	14.712	15.324	612	4,2	50,4	13,2	16,9
St. Lorenz Nord	41.363	43.253	1.894	4,6	51,0	16,1	19,9
St. Gertrud	41.323	41.385	62	0,2	52,5	14,8	25,6
Schlutup	5.796	5.875	79	1,4	50,6	17,2	24,4
Kücknitz	17.883	18.668	785	4,4	51,1	16,2	22,8
Travemünde	13.561	13.456	105	-0,8	54,4	9,5	45,0
Hansestadt Lübeck	212.112	219.255	7.143	3,4	51,7	15,2	22,9

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle 2018.

Besonders stark profitieren davon bei einer vertieften Betrachtung folgende zehn Stadtbezirke:

- ♦ Strecknitz (+ 1.974 Menschen)
- ♦ Holstentor-Nord (+ 908 Menschen)
- ♦ Buntekuh (+ 635 Menschen)
- ♦ Hüntertor (+ 618 Menschen)
- ♦ St. Lorenz Süd (+ 612 Menschen)
- ♦ Alt-Kücknitz (+ 594 Menschen)
- ♦ Innenstadt (+ 561 Menschen)
- ♦ Dornbreite (+ 532 Menschen)
- ♦ Groß Steinrade (+ 388 Menschen)
- ♦ Burgtor (+ 160 Menschen)

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

Entsprechend der vorliegenden kleinräumigen Bevölkerungsprognose³⁹ wird für die Hansestadt Lübeck von einem leichten Bevölkerungsanstieg zwischen 2016 und 2023 um ca. 1,6% ausgegangen (vgl. Tabelle 6).

In den Kreisen mit Anteil am Stadt-Umland-Raum Region Lübeck, die teilweise zur Region Lübeck gehören, verläuft die Bevölkerungsentwicklung ausgesprochen heterogen⁴⁰.

Während für den Kreis Ostholstein ein Bevölkerungsrückgang von fast 2% im Zeitraum 2016 bis 2023 erwartet wird, wächst die Bevölkerung des Kreises Stormarn laut Prognose deutlich um etwa 3,4%. Im Rahmen der Status quo-Prognose wird daher der Durchschnittswert der Bevölkerungsentwicklung in den Umlandkreisen von ca. 1% verwendet.

Bei der Altersgruppenentwicklung zeigen sich deutliche Unterschiede. Tabelle 7 zeigt dies für die Hansestadt Lübeck.

Entsprechend den vorliegenden Prognosedaten entwickelt sich die Gruppe der 6 bis 15-jährigen, die für den **Schüler- und Ausbildungsverkehr** von zentraler Bedeutung ist, **leicht positiv**. Erwartet wird ein Zuwachs von ca. 1,7% zwischen 2016 und 2023.

Bei der Gruppe der **15 bis 60-jährigen** wird eine **leichte Abnahme** und bei der Gruppe der **Älteren ab 60 Jahre** eine **deutliche Zunahme** erwartet.

³⁹ Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2016).

⁴⁰ Die für den Landkreis Nordwestmecklenburg vorliegende Bevölkerungsprognose weicht hinsichtlich Methodik und Basisjahr von der Bevölkerungsprognose für Schleswig-Holstein deutlich ab (vgl. GGR 2013), so dass die Ergebnisse nur eingeschränkt vergleichbar sind. Die Gemeinde Selmsdorf und der Ortsteil Herrnburg der Gemeinde Lüdersdorf (Landkreis Nordwestmecklenburg) im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck werden daher nicht berücksichtigt.

Tabelle 6: Bevölkerungsprognose für die Hansestadt Lübeck und benachbarte Kreise in Schleswig-Holstein im Zeitraum 2016 bis 2023

Jahr	Hansestadt Lübeck	Kreis Herzogtum Lauenburg	Kreis Ostholstein	Kreis Stormarn	Umlandkreise gesamt
2016	219.000	194.200	201.300	239.800	635.300
2017	220.300	195.200	201.800	241.900	638.900
2018	220.900	195.500	201.400	243.700	640.600
2019	221.300	195.700	200.900	244.700	641.300
2020	221.700	195.900	200.200	245.500	641.600
2021	221.900	195.900	199.400	246.400	641.700
2022	222.200	196.000	198.500	247.100	641.600
2023	222.400	196.000	197.700	247.900	641.600
Änderungsraten (v.H.)					
2016 - 2023	1,6%	0,9%	-1,8%	3,4%	1,0%

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2016.

Tabelle 7: Prognose der Altersgruppenentwicklung in der Hansestadt Lübeck im Zeitraum 2016 bis 2023

Altersgruppe	2016	2023	rel. Änderung (in v.H)
unter 3	5.513	5.535	0,4%
3 - 6	5.300	5.451	2,8%
6 - 10	7.109	7.220	1,6%
10 - 15	9.002	9.168	1,9%
15 - 21	12.717	12.596	-0,9%
21 - 60	115.264	113.744	-1,3%
60 - 65	13.291	15.078	13,4%
65 und älter	50.804	53.607	5,5%
Gesamt	219.000	222.400	1,6%

Quelle: Eigene Berechnung nach Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2016.

2.1.6 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit

Die Pkw-Verfügbarkeit hat im Gegensatz zur Entwicklung bei Erstellung des 3. RNVP zwischen 2010 und 2016 von 408 Pkw je 1.000 Einwohner auf 432 Pkw je 1.000 Einwohner weiter zugenommen (vgl. Tabelle 8).

Im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt für das Jahr 2016 mit 547 Pkw je Einwohnern liegt dieser Wert darunter. Bei Betrachtung ausgewählter deutscher Beispiele wie Kiel (427 Pkw je 1.000 Einwohner), Hamburg (421 Pkw je 1.000 Einwohner) oder Freiburg im Breisgau (391 Pkw je 1.000 Einwohner) wird erkennbar, dass Handlungsbedarf zur Schaffung attraktiver Alternativen gegenüber dem Pkw besteht.

Mit dem Beispiel Freiburg im Breisgau wird exemplarisch deutlich, wie durch finanzielles und politisches Engagement für den Umweltverbund allgemein und insbesondere für ein exzellentes ÖPNV-System (Ausbau Stadtbahn Freiburg, Vernetzung Stadt und Region über Regional-S-Bahn-System, etc.) die Kennzahl der Pkw-Verfügbarkeit beeinflusst werden kann.

Tabelle 8: Pkw-Verfügbarkeit Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen im Zeitraum 2010 bis 2016

Stadtteile	Anzahl Pkw 2010	Pkw je 1000 Einwohner 2010	Anzahl Pkw 2013	Pkw je 1000 Einwohner 2013	Anzahl Pkw 2016	Pkw je 1.000 Einwohner 2016
Innenstadt	5.126	384	4.864	359	5.115	367
St. Jürgen	18.541	434	20.204	456	20.813	458
Moisling	3.677	336	3.733	365	3.878	358
Buntekuh	3.877	370	4.101	384	4.255	382
St. Lorenz-Süd	5.603	381	5.994	407	6.331	413
St. Lorenz-Nord	16.296	394	17.617	417	18.438	426
St. Gertrud	17.179	416	17.718	432	18.270	441
Schlutup	2.511	433	2.632	453	2.876	490
Kücknitz	7.316	409	7.661	428	8.136	436
Travemünde	6.209	458	6.369	473	6.594	490
Hansestadt Lübeck*	86.607	408	91.022	425	94.706	432

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle; TDS Informationstechnologie AG im Auftrag des Kraftfahrt-Bundesamtes 2016.

Anmerkungen: *Differenzen möglich, da einzelne Pkw keinem Stadtteil zugeordnet werden können.

Während in der Innenstadt noch eine Abnahme der Pkw-Verfügbarkeit gemessen werden kann, steigt sie in allen anderen Stadtteilen. Die stärkste Pkw-Verfügbarkeit je 1.000 Einwohner besteht weiterhin in den Stadtteilen Travemünde und Schlutup mit je 490 Pkw je 1.000 Einwohner sowie St. Jürgen mit 458 Pkw je 1.000 Einwohner. Travemünde und Schlutup weisen gleichzeitig zusammen mit St. Lorenz-Nord und St. Lorenz-Süd das größte Wachstum auf.

2.1.7 Bestand und Entwicklung von Schulen und Schülerzahlen

Derzeit existieren in der Hansestadt Lübeck insgesamt 75 allgemeinbildende und berufliche Schulstandorte (inkl. Außenstellen etc.). Davon befinden sich vier Schulen in freier Trägerschaft⁴¹. Im Schuljahr 2016/2017 weist die Hansestadt Lübeck 20.118 Schüler in allgemeinbildenden Schulen aus⁴². Die Unterteilung der Schulformen und Schülerzahlen wird in Tabelle 9 dargestellt.

Angaben zu den beruflichen Schulen liegen nicht vor.

Tabelle 9: Schulen und Schülerzahlen in der Hansestadt Lübeck

Schulform	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler 206/2017*
Grundschulen davon eine Schule in freier Trägerschaft	30	7.383
Grund-und Gemeinschaftsschulen und Gemeinschaftsschulen davon zwei Schulen mit Oberstufe	18	6.962
Gymnasien	8	5.460
Freie Schulen (freie Trägerschaft)	2	635
Förderzentren davon eine Schule in freier Trägerschaft	6	500
Berufliche Schulen	11	k.A.

Quelle: Hansestadt Lübeck, 4.401 Bereich Schule und Sport 2018; Hansestadt Lübeck 2016b.

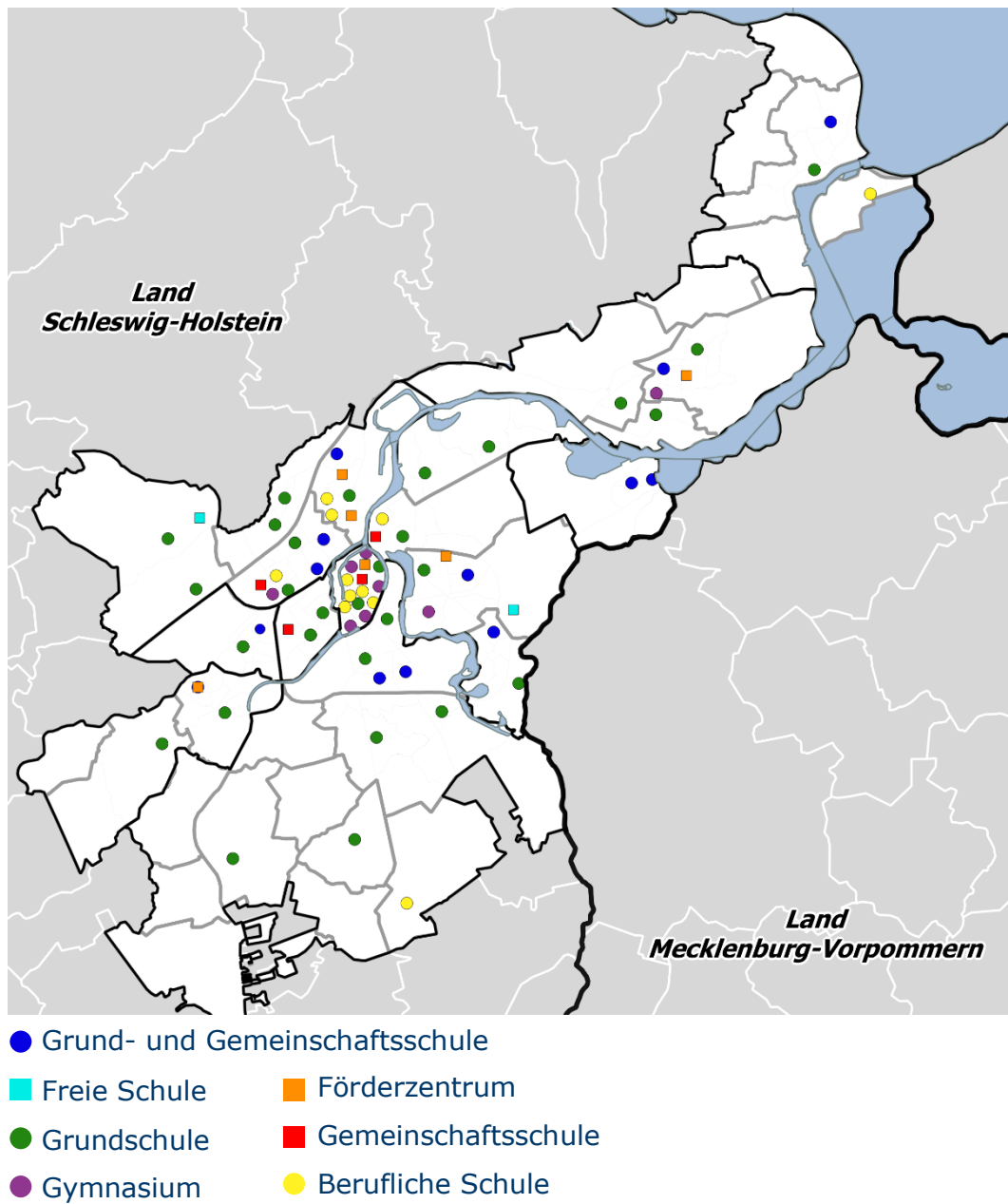
Anmerkungen: *Mit Schülern der Regionalschulklassen und des Abendgymnasiums.

Die Verteilung der Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck wird in Abbildung 7 dargestellt.

⁴¹ Email-Auskunft der Hansestadt Lübeck, 4.401, Bereich Schule und Sport, Herr Borchardt. 02.02.2018.

⁴² Vgl. Hansestadt Lübeck (2016b).

Abbildung 7: Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: Hansestadt Lübeck, 4.401 Bereich Schule und Sport 2018.

Entwicklung der Schülerzahlen

Im Bereich der Grundschüler erwartet die Hansestadt Lübeck einen leichten Anstieg der Schülerzahlen von ca. 7.000 Schülern im Schuljahr 2016/2017 um rund 4,9% auf ca. 7.300 Schüler im Schuljahr 2022/2023⁴³.

Die Bevölkerungsprognosen des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein⁴⁴ weist in den schulrelevanten Altersgruppen zwischen 6 und 10 bzw. 10 und 15 Jahren geringere Werte aus und prognostiziert zwischen 2016 und 2023 einen Anstieg von insgesamt nur rund 1,7% in der Gesamtgruppe der 6 bis 15-jährigen.

Insgesamt wird aus verkehrsplanerischer Sicht davon ausgegangen, dass selbst bei den höheren Prognosewerten der Hansestadt Lübeck nur geringe Auswirkungen auf die Beförderung von Schülern zu erwarten sind.

Zur Entwicklung der Schülerzahlen der Berufsschulen ist keine Aussage möglich.

Planungen neuer Schulstandorte

Es existieren Überlegungen zur Errichtung eines neuen Grundschulstandortes im Bereich des neu entstehenden Wohngebietes Geniner Ufer⁴⁵. Die konkrete Lage des Grundschulstandes sowie die geplante Eröffnung wurden noch nicht festgelegt.

2.1.8 Arbeitsmarkt und Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendler)

Schwerpunktstandorte der Arbeitsplätze

Die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten konzentrieren sich im Bereich der Hansestadt Lübeck auf

- ♦ die Verwaltungs-, Dienstleistungs-, Handwerks- und Einzelhandelsstandorte im Bereich der Innenstadt,
- ♦ die verdichteten Handels-, Industrie-, Hafen- und Gewerbeflächen
 - Dänischburg,
 - Geniner Str.,
 - Genin-Süd (in Entwicklung),
 - Gewerbepark am Flughafen,
 - Glashüttenweg,
 - Gleisdreieck,
 - Herrendamm,
 - Herrenholz & Padelügger Weg,
 - Herrenwyk,

⁴³ Vgl. Hansestadt Lübeck (2016b).

⁴⁴ Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2016).

⁴⁵ Telefonische Auskunft der Hansestadt Lübeck, 4.401, Bereich Schule und Sport, Herr Borchardt. 02.02.2018.

- Hochschulstadtteil,
- Lohmühle,
- Malmöstr.,
- Neuhof,
- Nördliche Wallhalbinsel,
- Posener Str.,
- Rapsacker & Roggenhorst & Bernsteindreher Weg sowie
- Schlutup
- ♦ sowie auf die Standorte der Gesundheitswirtschaft, der Verwaltung sowie der Schul- und Hochschulbildung (hier vor allem Hochschulstadtteil).

Die Verdichtung der bestehenden Handels-, Industrie-, Hafen- und Gewerbeflächen wird sich fortsetzen, so dass die verkehrliche Bedeutung aller Standorte zunehmen wird.

Die Entwicklung neuer Gewerbeflächen wird in Kapitel 2.1.9 dargestellt.

Wirtschaftsstrukturelle Situation - Arbeitsmarktentwicklung

Die Hansestadt Lübeck weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei den Beschäftigungszahlen auf (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Arbeitsmarktentwicklung in der Hansestadt Lübeck

Jahr	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	Arbeitslose
2014	88.921	71.336	10.992
2015	90.327	73.437	10.858
2016	92.785	76.236	10.078
2017	95.055	78.029	9.692

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2018a und 2018b.
 Anmerkungen: Angaben zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zum Stichtag 30.06.;
 Angaben zu Arbeitslosen als Jahresdurchschnitt.

In 2017 sind ca. 95.000 Menschen einer Beschäftigung an Standorten in der Hansestadt Lübeck nachgegangen. Demgegenüber stehen ca. 78.000 Menschen mit Wohnsitz in der Hansestadt Lübeck, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren. Beide Kennzahlen deuten auf starke Pendlerverflechtungen hin, die nachfolgend dargestellt werden.

Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr (Pendler)

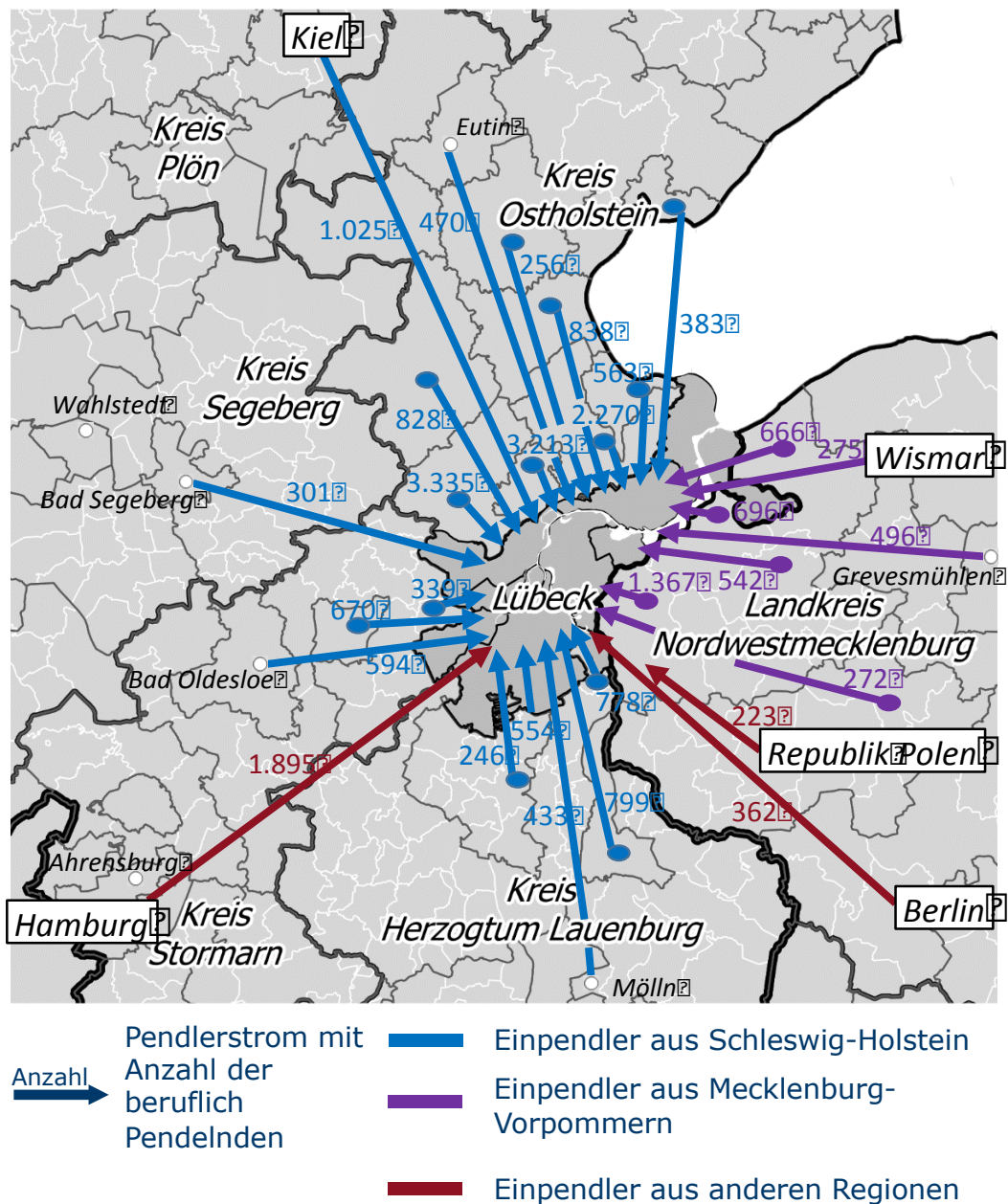
Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendler) abgeleitet werden. Mit Stand 30.06.2017 werden durch die Bundesagentur für Arbeit folgende Pendlerzahlen ausgewiesen:

- ♦ 53.626 Binnenpendler innerhalb der Hansestadt Lübeck (inkl. Arbeitsort in der eigenen Wohnung),

- ♦ 41.403 Einpendler in die Hansestadt Lübeck hinein sowie
- ♦ 24.403 Auspendler aus der Hansestadt Lübeck heraus.

In den nachfolgenden Abbildungen werden alle einbrechenden und ausbrechenden Verkehrsverflechtungen auf Ebene der Gemeinden mit mehr als 200 Berufspendelnden je Strom dargestellt.

Abbildung 8: Einpendler in die Hansestadt Lübeck > 200 Pendler



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: Bundesagentur für Arbeit 2017.

Die Verflechtungen im Berufsverkehr in die Hansestadt Lübeck sind gegenüber dem Auspendeln deutlich stärker ausgeprägt. Abbildung 8 stellt die wesentlichen Ströme über 200 Pendlern dar. Es wird deutlich, dass beim Einpendeln ebenfalls ein starker Fokus auf den direkten Umlandbereich besteht. Die stärksten Einpendlerströme bestehen dementsprechend aus Stockelsdorf (3.335 Einpendler), Bad Schwartau (3.213 Einpendler) und Ratekau (2.275 Einpendler).

Abbildung 9: Auspendler aus der Hansestadt Lübeck > 200 Pendler

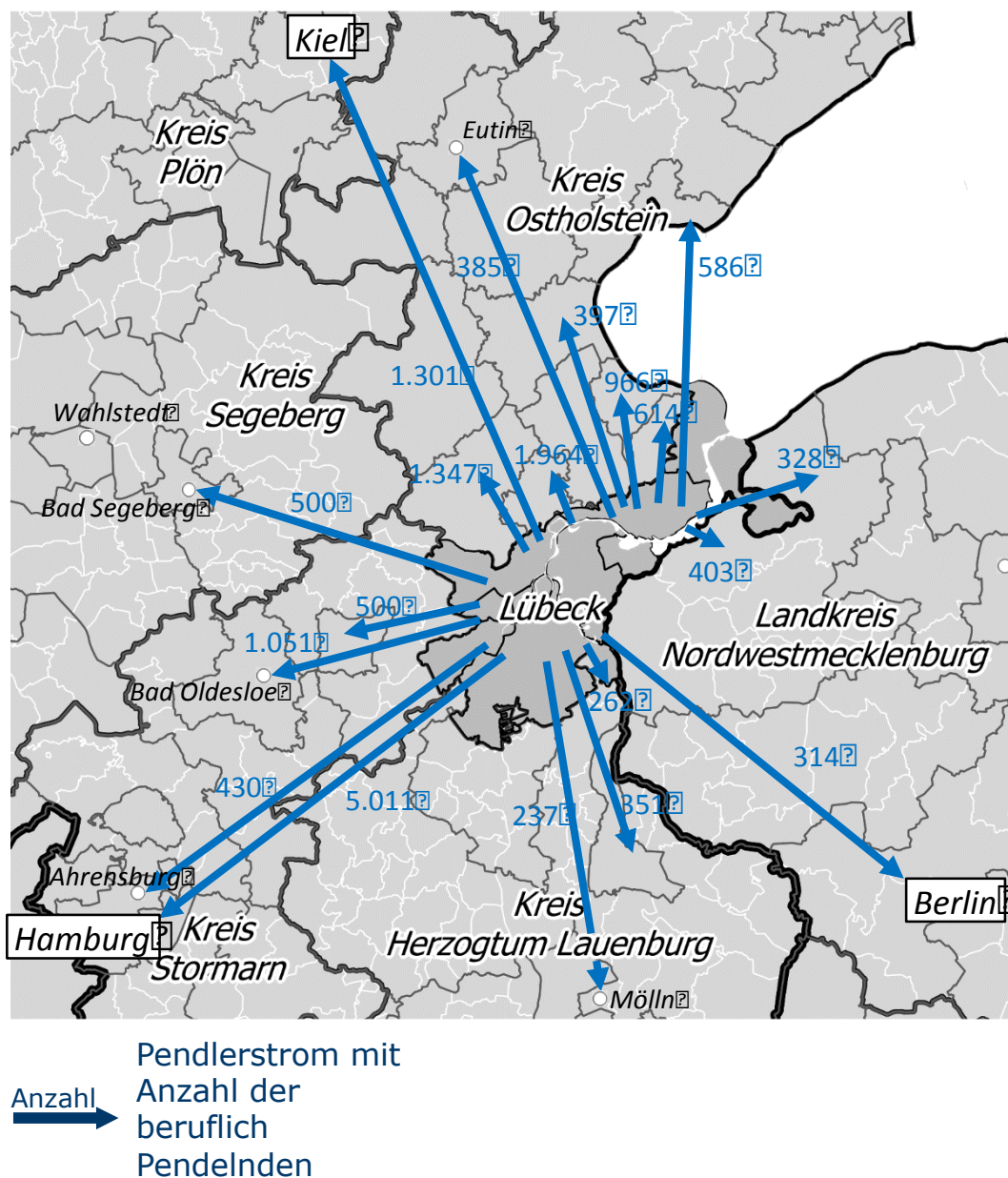
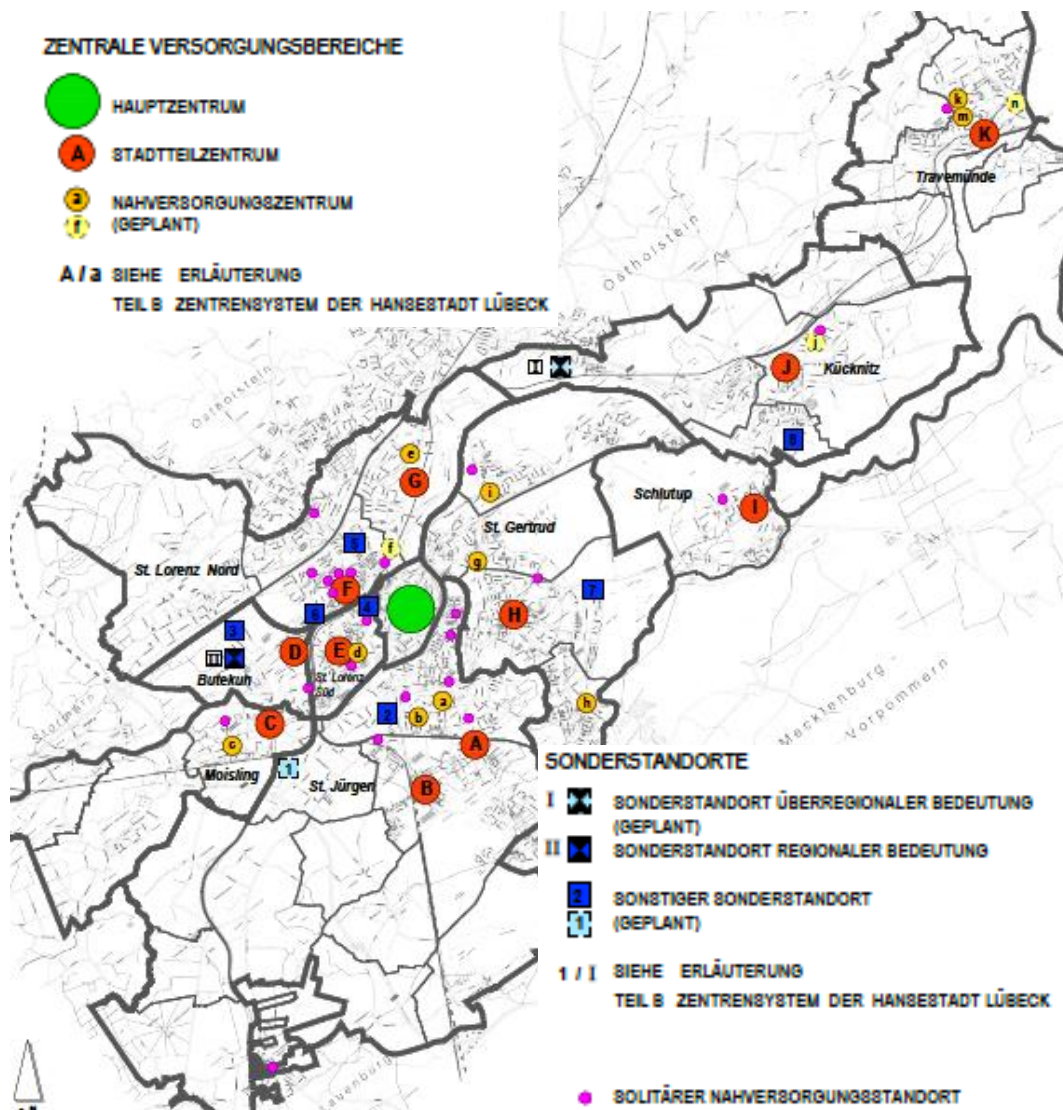


Abbildung 9 zeigt die Verkehrsverflechtungen von Pendlern aus der Hansestadt Lübeck in andere Orte. Die mit Abstand stärksten Verflechtungen beim Auspendeln bestehen nach Hamburg (5.011 Auspendler), Bad Schwartau (1.964 Auspendler) sowie Stockelsdorf (1.347 Auspendler). Die überwiegende Anzahl der Auspendler orientiert sich auf den näheren Umlandbereich um die Hansestadt Lübeck herum. Großräumige Beziehungen bestehen nach Hamburg, Kiel und in deutlich geringerer Ausprägung nach Berlin.

2.1.9 Ziele im Einkaufs- und Versorgungsverkehr

Die verkehrlichen Verflechtungen im Bereich Einkaufs- und Versorgungsverkehr konzentrieren sich auf die in Abbildung 10 dargestellten Versorgungsstandorte.

Abbildung 10: Zentren und Einzelhandelsstandorte Hansestadt Lübeck



Quelle: Hansestadt Lübeck 2011c.

Gegenüber dem Planungsstand des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzeptes⁴⁶ ist der Sonderstandort mit überregionaler Bedeutung „I“ IKEA-Shopping-Center bereits realisiert und an das SPNV- und übrige ÖPNV-Netz angeschlossen.

2.1.10 Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung

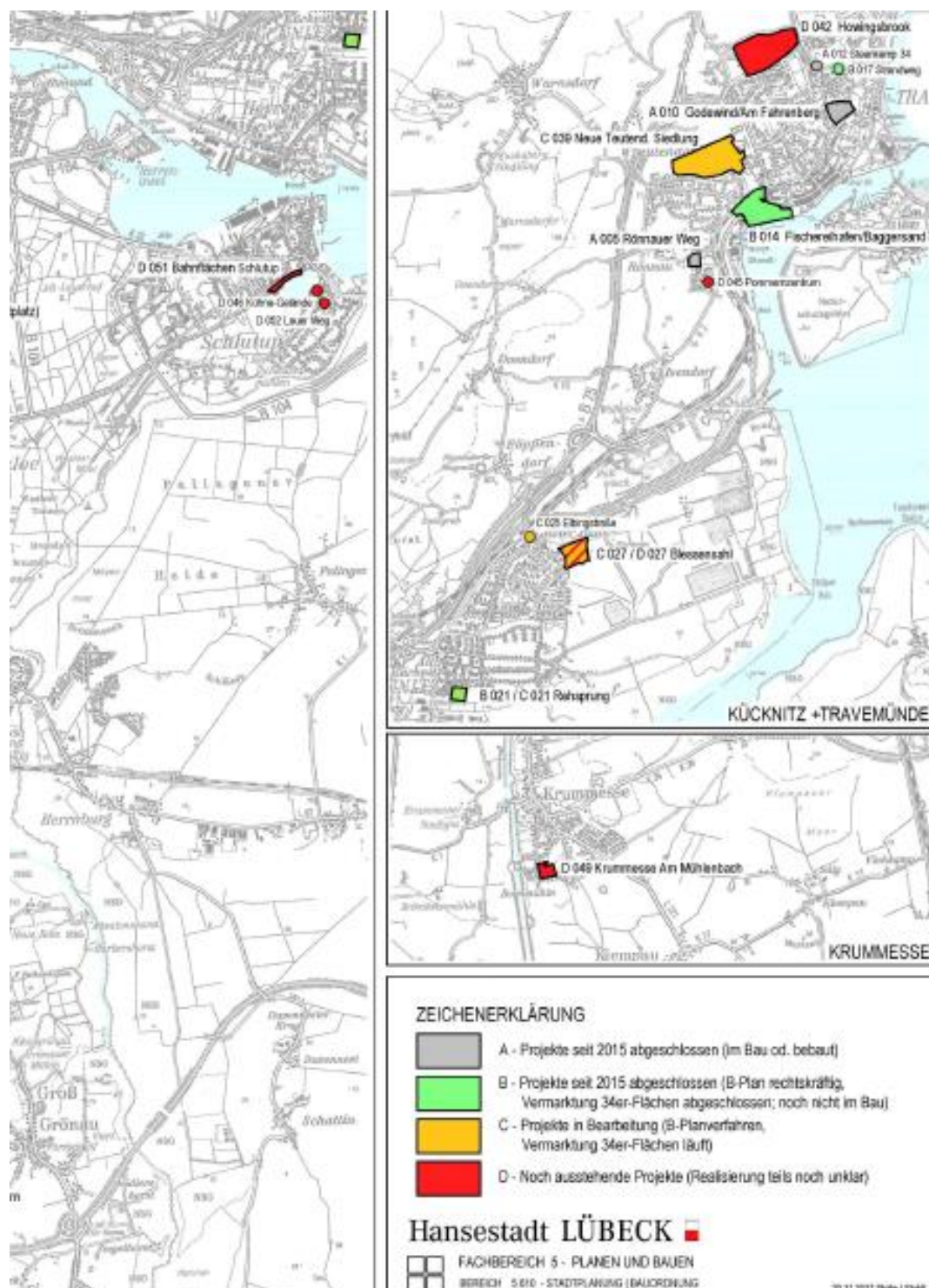
Wohnflächenentwicklung

Aufbauend auf den Wohnungsmarktbericht 2017⁴⁷ werden die in Abbildung 11 dargestellten Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau ausgewiesen.

⁴⁶ Vgl. Hansestadt Lübeck (2011c).

⁴⁷ Vgl. Hansestadt Lübeck (2017b).

Fortsetzung: Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck



Quelle: Hansestadt Lübeck 2017b.

Gewerbeflächenentwicklung

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt die Entwicklung größerer Gewerbeflächen im Bereich der Kronsfordter Landstraße südlich der Bundesautobahn (BAB) 20 und nördlich von Niederbüssau. Die erforderlichen planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen zur Flächenentwicklung liegen derzeit noch nicht vor.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass trotz einer maximalen Entwicklungsfläche von ca. 95 ha in einem ersten Schritt zunächst eine Nettogewerbefläche von ca. 30 ha im Bereich südlich der Kronsfordter Landstraße durch ein durchzuführendes Bebauungsplanverfahren ausgewiesen werden soll⁴⁸.

2.1.11 Tourismusentwicklung

Entsprechend LEP sind die Innenstadt sowie die auf die Hansestadt Lübeck entfallende Teile des Küstenraums zwischen Heiligenhafen und Lübeck-Travemünde als Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung definiert⁴⁹.

Die Hansestadt Lübeck profitiert dabei in den letzten Jahren von einer positiven Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen im Tourismus. Tabelle 11 zeigt die Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen.

Zwischen 2005 und 2017 konnte bei stetig wachsenden Gästeankünften und Verweildauern eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von über 5% bei der Entwicklung der Übernachtungszahlen ausgewiesen werden.

Zusätzlich sind die Tagesgäste zu berücksichtigen, zu deren Entwicklung jedoch keine empirischen Daten vorliegen.

Ebenso liegen mit Blick auf die Fahrgastentwicklung im übrigen ÖPNV für den Zeitraum bis 2023 keine Prognosen zur Entwicklung von Übernachtungs- oder Tagesgästezahlen vor.

Entsprechend den Angaben der Tourismusstrategie 2025 des Landes Schleswig-Holstein⁵⁰ besteht das Ziel, die Anzahl der Übernachtungen um rund 1,5 % pro Jahr zu steigern. Angesichts der bisherigen touristischen Entwicklungen in der Hansestadt Lübeck scheint dieser landesbezogene Wert nicht für eine Übernahme geeignet zu sein.

Zur Durchführung der Status quo-Prognose wird daher der bisherige Trend fortgeschrieben und eine Erhöhung der Übernachtungszahlen um ca. 30% im Zeitraum

⁴⁸ Email-Auskunft durch die Hansestadt Lübeck, 6.610, Stadtplanung und Bauordnung, Frau Matthießen, 05.02.2018.

⁴⁹ Vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2010).

⁵⁰ Vgl. MWAVT SH (2014a).

2016 bis 2023 unterstellt⁵¹. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 3,8%.

Da keine spezifischen aktuellen Informationen zur ÖPNV-Nutzung durch Touristen in der Hansestadt Lübeck vorliegen, werden im Rahmen der Status quo-Prognose die erwarteten rund 494.000 zusätzlichen Übernachtungen vereinfachend in „Einwohneräquivalente“ überführt⁵² (entspricht damit am Beispieljahr 2023 ca. 1.350 Einwohnern).

Tabelle 11: Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Hansestadt Lübeck (2005-2017)

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	durchschnittl. Verweildauer (Tage)
2005	452.929	949.193	2,10
2006	490.392	1.030.183	2,10
2007	517.611	1.082.847	2,09
2008	527.183	1.094.855	2,08
2009	519.068	1.115.217	2,15
2010	552.133	1.187.764	2,15
2011	578.752	1.246.536	2,15
2012	596.051	1.308.981	2,20
2013	592.260	1.364.620	2,30
2014	612.000	1.455.484	2,38
2015	663.975	1.543.038	2,32
2016	691.043	1.722.071	2,49
2017	713.331	1.684.397	2,36

Quelle: Hansestadt Lübeck 2018.

⁵¹ Da das Jahr 2016 einen positiven „Ausreißer“ bei den Übernachtungen darstellt, wurde als Basiswert das Mittel der Jahre 2015 bis 2017 verwendet.

⁵² 365 Übernachtungen entsprechen einem Einwohneräquivalent.

2.2 Entwicklung des ÖPNV-Angebots und öffentlicher Mobilitätsangebote

2.2.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Der Bahnhof Lübeck Hbf. ist an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden.

Der SPFV in der Hansestadt umfasst zum Fahrplanstand 10.12.2017 die Zuggattungen ICE, EC sowie IC. Die einzelnen Fahrten können der ICE-Linie 25 (Lübeck – Hamburg – München), der EC-Linie 75 (Hamburg – Roedby – Kopenhagen) sowie der IC-Linie 31 (Lübeck – Hamburg – Koblenz) zugeordnet werden.

Das Angebot der EC-Linie 75 beinhaltet einen 4-Stunden-Takt bis Roedby, der in der Sommerhochsaison auf einen 2-Stunden-Takt verdichtet ist. Nicht alle Züge werden ohne Umstieg bis Kopenhagen durchgebunden. Alle anderen ICE- und IC-Angebote beinhalten nur Einzelfahrten.

Die Einbindung der Hansestadt Lübeck in die vertakteten und miteinander verknüpften Linien im Schienenpersonenfernverkehr ist insgesamt bisher nur unzureichend. Überwiegend kann der SPFV nur mit Umsteigerfordernis am Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof oder aber zum Teil in Richtung Berlin am Bahnhof Büchen erreicht werden.

2.2.2 Verkehrsangebot im Fernbusverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbusverkehren. Die Hansestadt Lübeck wird derzeit im innerdeutschen Verkehr vor allem durch die Angebote des Anbieters Flixbus Dach GmbH erschlossen. Neben den innerdeutschen Verbindungen werden Fernbuslinien in das europäische Ausland angeboten, wobei hier neben der Flixbus Dach GmbH auch eine Vielzahl weiterer Anbieter existieren (vgl. Tabelle 12).

Besonders stark ist das Angebot auf der Verbindung zwischen Lübeck und Berlin und in Richtung Kopenhagen. Es bestehen je nach Wochentag zwischen vier und sechs tägliche Verbindungen nach Berlin, so dass eine im Schienenverkehr derzeit so nicht vorhandene direkte Verbindung in Richtung der Bundeshauptstadt besteht. Auf dem Korridor in Richtung Kopenhagen werden täglich zwei bis drei Fahrtmöglichkeiten angeboten.

Tabelle 12: Fernbusverkehr in der Hansestadt Lübeck

Anbieter	Ziele/Laufweg
Becker Reisen	Niederlande - / Dänemark - Polen
EST Sp. z o o.	Niederlande - Polen
Eurolines	Flensburg - Frankreich
Eurolines	Niederlande - Dänemark
Eurolines	Deutschland - Polen, Ukraine
Fa. Janusz Bucki	Deutschland - Polen
Flixbus Dach GmbH	Bremen - Hamburg – Lübeck – Fehmarn
Flixbus Dach GmbH	Deutschland – Dänemark, -Norwegen, - Polen
Flixbus Dach GmbH	Hamburg – Lübeck – Neustadt - Kiel
Flixbus Dach GmbH	Hannover – Hamburg – Lübeck
Flixbus Dach GmbH	Köln Flughafen – Hannover – Hamburg – Lübeck
Flixbus Dach GmbH	Lübeck – Schwerin – Berlin – Leipzig
Flixbus Dach GmbH	München - Lübeck - Dänemark
Flixbus Dach GmbH	Neumünster - Lübeck - Berlin
Flixbus Dach GmbH	Niederlande - Bremen - Lübeck - Kiel
Flixbus Dach GmbH	Oldenburg – Bremen - Hamburg – Stockelsdorf - Lübeck
Flixbus Dach GmbH	Oldenburg – Bremen – Lübeck – Dänemark - Schweden
Flixbus Dach GmbH	Rostock – Wismar – Lübeck – Kiel - Flensburg
Kaufmann GmbH	Deutschland - Polen – Ukraine
SC Romfour Tur SRL	Deutschland – Tschechien – Ungarn - Rumänien
Schmetterlingsreisen	Deutschland – Serbien
Sindbad Reisen GmbH	Deutschland – Polen
Transport Auto Severin SA	Rumänien - Norwegen
Union Ivkoni ltd.	Schweden – Dänemark – Ungarn - Bulgarien

Quelle: Hansestadt Lübeck 2018. Stand 28.05.2018.

Anmerkung: Änderungen im Angebot des Fernbusverkehrs erfolgen mit hoher Frequenz, so dass im vorliegenden RNVP nur die Darstellung bezogen auf einen konkreten Bezugszeitpunkt erfolgt.

Die Zugangsstellen zum Fernbus bestehen im Umfeld des Lübecker Hauptbahnhofs, wobei sich zwei Haltestellenpositionen im Straßenbereich „Am Retteich“ befinden.

Eine weitere Zugangsstelle wird seit April 2018 durch die Flixbus Dach GmbH angeboten und als „Lübeck, West“ bezeichnet. Diese Zugangsstelle befindet sich jedoch bereits in der Gemeinde Stockelsdorf am Ravensbusch.

2.2.3 Verkehrsangebot im SPNV

Die Sicherstellung des SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Schleswig - Holstein entsprechend § 2 Abs. 1 ÖPNVG-SH und umfasst die in Tabelle 13 dargestellten Leistungen in der Hansestadt Lübeck.

Die derzeitigen SPNV-Verkehrsleistungen werden durch die DB Regio AG auf Grundlage von Verkehrsverträgen mit dem Land Schleswig-Holstein sowie dem Land Mecklenburg-Vorpommern⁵³ erbracht.

Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV in der Hansestadt wird im Anhang dargestellt (vgl. Tabelle 30).

Tabelle 13: SPNV-Angebote in der Hansestadt Lübeck

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt
RE 4 Lübeck – Bad Kleinen – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Szczecin/Ueckermünde	Teilnetz OST-WEST (Mecklenburg-Vorpommern)	DB Regio AG	60 Min.
RE 8 Hamburg – Bad Oldesloe - Lübeck	Teilnetz Ost	DB Regio AG	60 Min.
RE 80 Hamburg – Ahrensburg - Lübeck	Teilnetz Ost	DB Regio AG	60 Min.
RE 83 Kiel – Lübeck – Büchen - Lüneburg	Teilnetz Ost	DB Regio AG	60 Min.
RB 84 Kiel – Lübeck Hbf.	Teilnetz Ost	DB Regio AG	60 Min.
RB 85 (Puttgarden- bzw. Burg –) Neustadt – Lübeck Hbf.	Teilnetz Ost	DB Regio AG	(120 bzw.) 60 Min.
RB 86 Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck Hbf.	Teilnetz Ost	DB Regio AG	60 Min.

Quelle: NAH.SH

⁵³ Betrifft die Linie RE 4, deren Vergabe durch die zuständige Aufgabenträgerorganisation Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH in Abstimmung mit NAH.SH durchgeführt wurde.

2.2.4 Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV

Verkehrsangebot und Verkehrsunternehmen

Der übrige ÖPNV in der Hansestadt Lübeck wird durch folgende Unternehmen mit den Produkten Stadt- bzw. Regionalverkehr betrieben:

- ♦ Stadtverkehr Lübeck GmbH (Stadtverkehr),
- ♦ Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (Stadtverkehr),
- ♦ Autokraft GmbH (Regionalverkehr) sowie
- ♦ NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH (Regionalverkehr).

Stadtverkehr

Der übrige ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck umfasst derzeit unter der Produktbezeichnung Stadtverkehr

- ♦ **25 Linien des übrigen ÖPNV⁵⁴** (davon entfallen 17 Liniengenehmigungen auf die SL und acht Liniengenehmigungen auf die LVG) sowie
- ♦ der pilothaft in 2018 gestartete on-Demand **Nacht-Shuttle**, der durch SL betrieben wird.

Daneben existiert mit dem Herrentunnel-Shuttle ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot, das nicht in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck organisiert wird. Der Betrieb erfolgt durch die LVG im Auftrag der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG.

Regionalverkehr

Weiterhin bestehen derzeit **13 ein- und ausbrechende Linien des übrigen ÖPNV** unter der Produktbezeichnung Regionalverkehr⁵⁵ (davon neun Liniengenehmigungen der Autokraft und vier Liniengenehmigungen der NAHBUS). Die federführende Aufgabenträgerverantwortung dieser Linien obliegt den umliegenden Kreisen bzw. Landkreisen.

Angebotsumfang

Der Angebotsumfang aller im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck angebotenen Linien des übrigen ÖPNV wird im Anhang dargestellt (vgl. Tabelle 31).

2.2.5 Betriebsformen im übrigen ÖPNV

Der überwiegende Anteil aller Angebote des übrigen ÖPNV wird als klassischer Linienverkehr erbracht. Daneben existieren folgende flexible Betriebsformen als Liniementaxi, als Bedarfslinienverkehr sowie als Flächenverkehr.

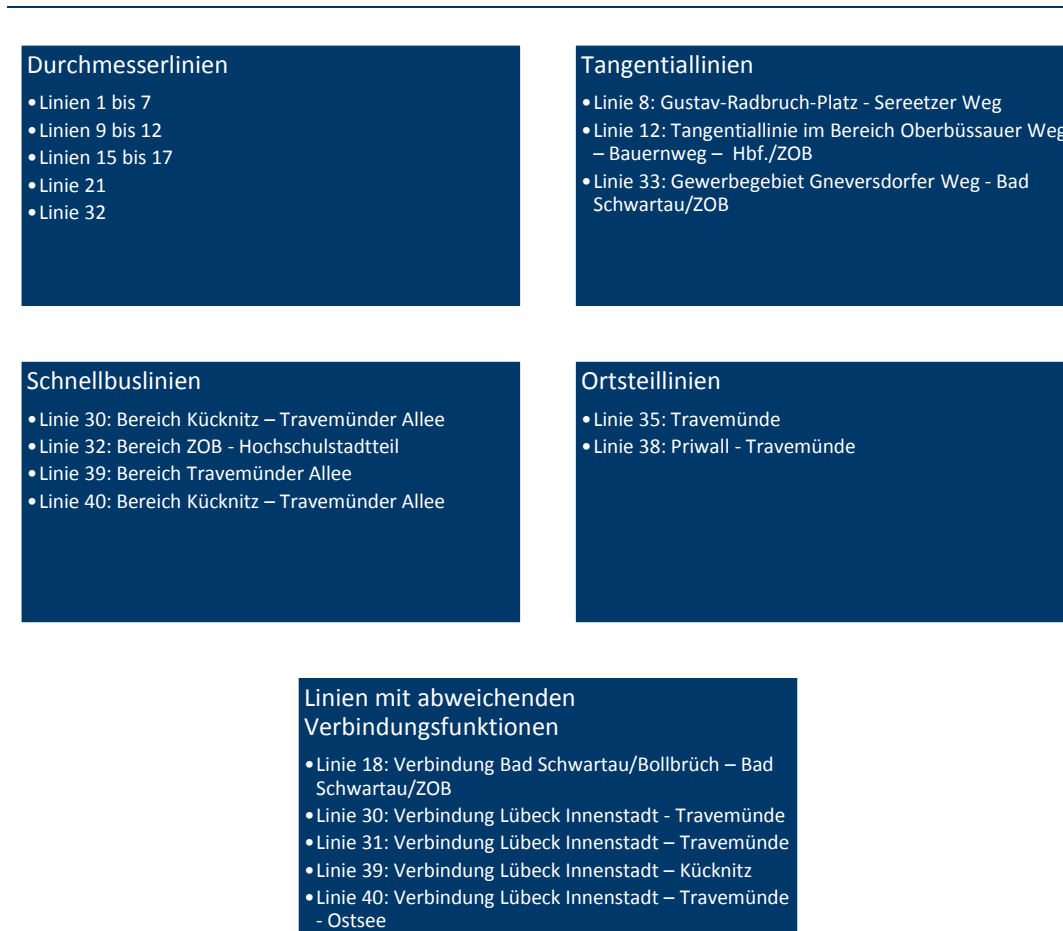
⁵⁴ Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 32.

⁵⁵ Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 32.

Linienverkehr

Die Angebote mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr (vgl. Kapitel 2.2.4) werden überwiegend als Durchmesserlinien strukturiert, so dass jeweils die Innenstadt durchfahren wird. Abweichend davon bestehen Tangentiallinien bzw. Linien mit abweichenden Verbindungsfunktionen sowie Ortsteillinien und Schnellbuslinien (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Charakterisierung der Linienverkehre mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr



Darstellung: IGES 2018.

Linientaxi

Folgende Angebote werden als Linientaxi mit kleinen Fahrzeuggrößen bzw. Taxifahrzeugen erbracht:

- ♦ Linie 1: Sa, So, Feiertage zwischen „Groß Parin“ und „Bad Schwartau, ZOB“,
- ♦ Linie 7: Mo-Fr Einzelfahrten zwischen „Oberbüssauer Weg“ und „Moorgarten“,
- ♦ Linie 12: Mo-Fr zwischen „Normannenweg“ und „An der Trave“ sowie

- ♦ Linie 18: Mo-Fr komplettes Angebot als Linientaxi.

Bedarfslinienbetrieb

Der Einsatz der flexiblen Betriebsform Bedarfslinienbetrieb erfolgt nur in sehr geringem Umfang und wird als AnrufSammelTaxi (ASTi) vermarktet. Derzeit bestehen folgende Angebote:

- ♦ Linie 10 Mo-Fr, Sa Einzelfahrten zwischen „Bad Schwartau, Bahnhof“ und „Bad Schwartau, ZOB“ sowie
- ♦ Linie 35 Mo-Fr, Sa zwischen „Teutendorfer Weg“ und „Teutendorf, Raiffeisen“.

Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldfrist von 30 Minuten vor Abfahrt. Internetbasierte Bestellwege oder aber die Anmeldung beim Fahrpersonal werden derzeit nicht angeboten.

Die Kommunikation der Angebote erfolgt derzeit nicht einheitlich:

- ♦ Zum einen wird für das Angebot auf Linie 35 eine kostenfreie Rufnummer angeboten, während für das Angebot der Linie 10 eine abweichende Rufnummer im Fahrplan veröffentlicht wird.
- ♦ Zum anderen wird im Fahrplanheft der Unternehmen SL und LVG die Vermarktung als ASTi, während in den Fahrplanflyern sowohl von ASTi als auch von Anruflinienfahrten (ALFA) die Rede ist.

Flächenverkehr

Seit dem 16. Februar 2018 erfolgt der pilothafte Einsatz eines innovativen Verkehrsangebots im Nachtverkehr, das als bedarfsorientierter Gemeinschaftsverkehr (englisch: on demand ride sharing) unter dem Produktnamen „LÜMO“ vermarktet wird. Im Gegensatz zu allen anderen Angeboten des übrigen ÖPNV wurde dieser Verkehr unter Anwendung der sogenannten Experimentierklausel entsprechend § 2 Abs. 7 PBefG zunächst bis zum 14.02.2022 genehmigt.

Innerhalb eines definierten Betriebsgebietes zwischen Lohmühle, Altstadt und Hochschulstadtteil (vgl. Abbildung 13) kann nach vorheriger Buchung per App eine Tür-zu-Tür-Beförderung genutzt werden. Das Betriebsgebiet wird ggf. entsprechend den Erfahrungen im Pilotbetrieb modifiziert.

Es kommen Elektro-Pkw zum Einsatz. Das Angebot kann samstags, sonntags und an Feiertagen jeweils von 01:00 bis 05:00 Uhr genutzt werden.

Sofern andere Fahrgäste teilweise ähnliche Fahrstrecken buchen, werden insgesamt bis zu drei Fahrgäste gebündelt befördert.

Die Buchung und Bezahlung erfolgt über eine App.

Es wird dabei der **SH-Tarif zuzüglich eines kilometerabhängigen Komfortzuschlages** in Ansatz gebracht. Der Komfortzuschlag bezieht sich auf die Buchung und ist unabhängig von der Anzahl der angemeldeten Fahrgäste.

Abbildung 13: Betriebsgebiet LÜMO



Quelle: SL 2018, © Baumgardt Consultants GbR 2018.

Der umgesetzte Ansatz des Angebots kann als wichtiger Schritt zur Entwicklung attraktiver flexibler Produkte gesehen werden. Eine Verstetigung etwa durch Erweiterung des Betriebsgebietes oder der Bedienzeiten aufbauend auf die Nutzerwünsche sowie eine etwaige Anpassung der Tarife zur Sicherung eines wirtschaftlichen Betriebs werden durch die Hansestadt Lübeck als aussichtsreich eingeschätzt.

2.2.6 Entwicklung Betriebsleistung, Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung im übrigen ÖPNV

Aktuell werden auf Basis der angebotenen Nutzwagen-km ca. 88% des derzeitigen durch den Aufgabenträger Hansestadt Lübeck auf Basis eines öDA betrauten Angebots innerhalb der Hansestadt Lübeck sowie ca. 12% im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck (vgl. Abschnitt 2.1.3) erbracht⁵⁶.

Die Angebote im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck betreffen

- ♦ den Kreis Herzogtum Lauenburg: Groß Grönau, Krummesse;
- ♦ den Kreis Ostholstein: Stadt Bad Schwartau, Ratekau (Dorfschaften Sereetz und Warnsdorf), Scharbeutz, Stockelsdorf, Timmendorfer Strand;
- ♦ den Kreis Stormarn (Klein Wesenberg) sowie
- ♦ den Landkreis Nordwestmecklenburg (Lüdersdorf (Ortsteil Herrnburg), Selmsdorf).

Tabelle 14: Entwicklung Betriebsleistung (Nutzwagen-km), Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung (Personen-km)

Jahr	Nutzwagen-km* (Mio.)	Fahrgäste** (Mio.)	Personen-km (Mio.)
2011	9,91	24,8	182,3
2012	9,58	23,5	177,7
2013	9,31	24,2	165,4
2014	9,41	23,8	165,4
2015	9,17	23,9	174,6
2016	9,31	24,7	178,7

Quelle: Hansestadt Lübeck 2014d und 2017d.

Anmerkungen: Es werden nur Angaben zu den Verkehren dargestellt, die durch den Aufgabenträger Hansestadt Lübeck auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt betraut wurden.

*Nutzwagenkilometer werden als Fahrplankilometer zuzüglich der Kilometer für Verstärkerfahrten (z. B. im Schülerverkehr) definiert.

** Ohne Anteil Schwerbehinderter.

Tabelle 14 stellt die Entwicklung der Betriebsleistungen, der Fahrgastzahlen und der Verkehrsleistung im Zeitraum zwischen 2011 und 2016 dar. Die mit der Umsetzung der Ergebnisse der LNO verbundene Zielstellung einer erhöhten Wirtschaftlichkeit in der Verkehrsleistungserbringung wirkt in die gewünschte Richtung. Trotz

⁵⁶ Stand: ab 10.12.2017; Daten basieren auf Informationen der Hansestadt Lübeck.

der damit verbundenen Angebotsstraffung um ca. 6% der angebotenen Nutzwagenkilometer im Zeitraum 2011 bis 2016 ist die Fahrgastnachfrage weitgehend konstant geblieben.

Die Verringerung der Betriebsleistung konnte somit durch die mit der LNO verbundenen Maßnahmen der Angebotsverbesserungen, die Bevölkerungszunahme und dem derzeitigen allgemeinen Trend zur intensiveren Nutzung des umweltfreundlichen ÖPNV nahezu kompensiert werden.

Zu den realisierten Angebotsverbesserungen zählen z.B. schnellere und umsteigefreie Verbindungen aus verschiedenen Stadtteilen zum Zentrum bzw. zu anderen gesamtstädtisch bedeutsamen Zielen, Verbesserungen anderer Umsteigebeziehungen sowie Ergänzungen im Abend- und im Schülerverkehr⁵⁷.

Nachfolgend werden in kategorisierter Form die derzeitigen Fahrgastzahlen je Tag sowie die jährliche Betriebsleistung für die Linien in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt dargestellt (vgl. Tabelle 15). Eine netzbezogene Darstellung der wesentlichen Verkehrsströme im übrigen ÖPNV wird im Anhang dargestellt (vgl. Abbildung 40 sowie Abbildung 41).

⁵⁷ Vgl. z.B. Stadtverkehr Lübeck GmbH (2014).

Tabelle 15: Fahrgastzahlen je Tag und jährliche Betriebsleistungen nach Linien

	Linie und Linienverlauf (Kurzform)	Fahrgäste pro Tag (Mo-Fr)	Betriebsleistung pro Jahr (in Tausend km)
1	Groß Parin – Hochschulstadtteil	> 8.000	300 - 500
2	Ravensbusch – Bornkamp / Sudetenstraße	2.000 - 5.000	300 - 500
3	Sereetzer Weg – Eichholz	2.000 - 5.000	300 - 500
4	Groß Grönau – Heiweg	2.000 - 5.000	300 - 500
5	Oberbüssauer Weg – Herrenburg	> 8.000	> 500
6	Hamburger Str. - Blankensee	2.000 - 5.000	300 - 500
7	Bad Schwartau – Kl. Wesenberg/Moorgart.	5.000 - 8.000	> 500
8	Gustav-Radbruch-Platz – Sereetzer Weg	< 2.000	< 100
9	Bad Schwartau/ZOB – Grillenweg	5.000 - 8.000	> 500
10	Sereetz - Wesloer Brücke	2.000 - 5.000	> 500
11	Oberbüssauer Weg – Zarnewenzweg	> 8.000	> 500
12	Oberbüssauer Weg – An der Trave	2.000 - 5.000	> 500
15	Niels-Bohr-Ring – Vorrader Straße	2.000 - 5.000	100 - 300
16	CITTI-Park/Herrenholz - Krummesse	5.000 - 8.000	> 500
17	Bad Schwartau/ZOB - Uniklinik	< 2.000	< 100
18	Bad Schwartau/Bollbrüch – Bad Schwartau/ZOB	< 2.000	< 100
21	CITTI-Park/Herrenholz – Gleisdreieck	2.000 - 5.000	100 - 300
30	Gneversdorf - ZOB/Hauptbahnhof	5.000 - 8.000	> 500
31	Strandbahnhof - ZOB/Hauptbahnhof	< 2.000	100 - 300
32	Hirtenbergweg – Stephensonstraße	5.000 - 8.000	300 - 500
33	Gneversdorfer Weg - Bad Schwartau/ZOB	5.000 - 8.000	> 500
35	Gneversdorfer Weg – Warnsdorf	< 2.000	< 100
38	Gneversdorfer Weg – Priwall/Wellenschlag	< 2.000	< 100
39	Roter Hahn – ZOB/Hauptbahnhof	5.000 - 8.000	100 - 300
40	Scharbeutz - ZOB/Hauptbahnhof	5.000 - 8.000	300 - 500

Quelle: SL/LVG 2018. Daten Stand 2017.

2.2.7 Verkehrsangebot im Fährverkehr

Neben den Angeboten des übrigen ÖPNV verbinden zwei Fährverbindungen die Stadtbezirke Alt Travemünde und Priwall östlich und westlich der Trave im Stadtteil Lübeck-Travemünde.

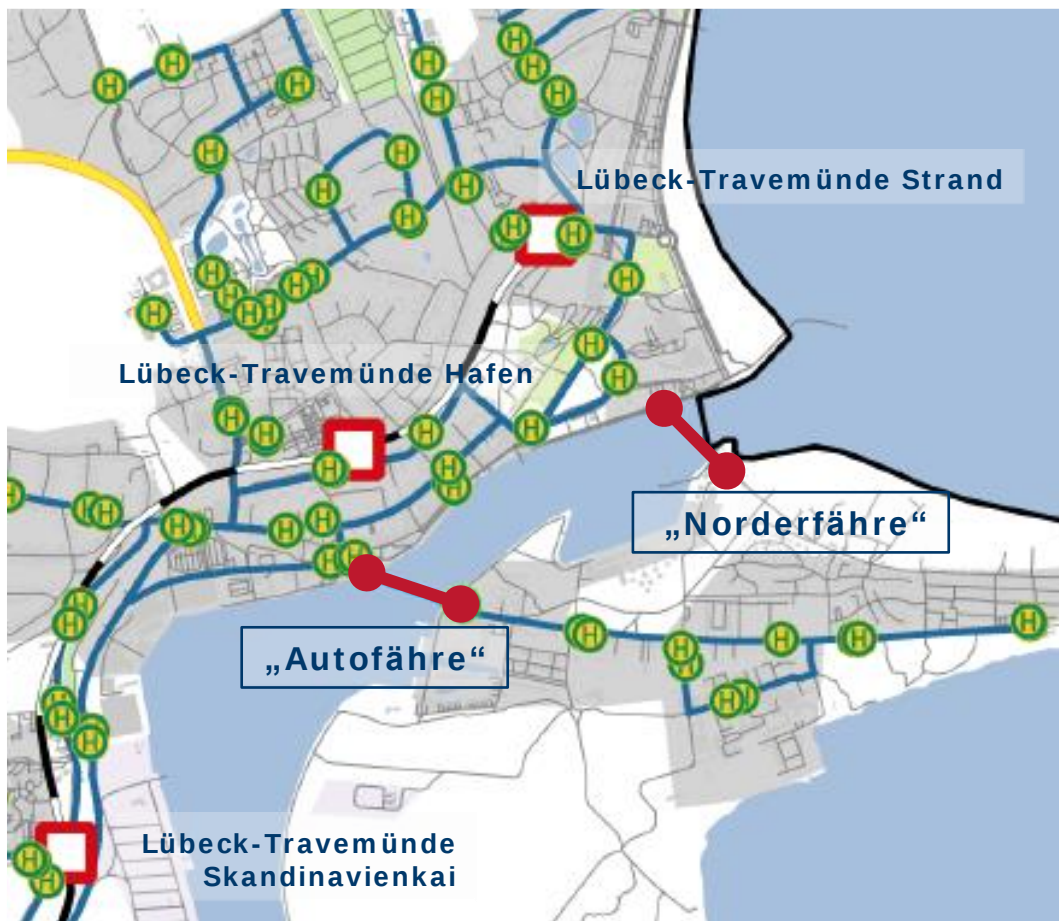
Tabelle 16: Angebotsumfang der Fährverbindungen der Hansestadt Lübeck

Fährverbindung	Betriebstage	Betriebszeiten	Takt
„Autofähre“ zur Personen- und Kfz-Beförderung	täglich	00:00 – 03:00 Uhr	30 Minuten
		03:00 – 05:00 Uhr	15 Minuten
		05:00 – 23:00 Uhr	10 – 15 Minuten
		23:00 – 00:00 Uhr	15 Minuten
„Norderfähre“ zur Personenbeförderung (auch Fahrradmitnahme)	30.03. – 29.06. täglich (Vorsaison)	10:00 – 18:00 Uhr	Pendelbetrieb
	30.06. – 09.09. täglich (Hauptsaison)	08:00 – 20:00 Uhr	Pendelbetrieb
	20.07. – 29.07. Montag bis Donnerstag und Sonntag (Travemünder Woche)	08:00 – 00:00 Uhr	Pendelbetrieb
	20.07. – 29.07. Freitag und Samstag (Travemünder Woche)	08:00 – 01:00 Uhr	Pendelbetrieb
	10.09. – 31.10. täglich (Nachsaison)	10:00 – 18:00 Uhr	Pendelbetrieb

Quelle: SL 2018.

Es besteht eine Fährverbindung zur Personen- und Kfz-Beförderung („Autofähre“) zwischen „Auf dem Baggersand“ und „Mecklenburger Landstr.“ sowie eine Personenfähre mit Fahrradmitnahme („Norderfähre“) im Bereich der Nordmole zwischen „Travepromenade“ und „Dünenweg“ (vgl. Abbildung 14). Der Angebotsumfang wird in Tabelle 16 dargestellt.

Abbildung 14: Fährverbindungen Hansestadt Lübeck



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Die Fähranleger sind bis auf den Anleger Priwall der „Norderfähre“ mit dem übrigen ÖPNV verknüpft:

- ♦ Anleger Travemünde - Haltestelle „Travemünde, Priwallfähre“,
- ♦ Anleger Priwall - Haltestelle „Priwall, Priwallfähre“ sowie
- ♦ Anleger Travemünde – Haltestelle „Kurgartenstr.“

Die Fährverbindung wird durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH betrieben.

Es wird ein eigener Haustarif angewendet, der **nicht in den SH-Tarif integriert** ist.

2.2.8 Angebote Car-Sharing

Die Hansestadt Lübeck verfügt derzeit über zwei relevante Anbieter von Car-Sharing-Leistungen.

Zum einen werden durch den Marktführer Deutsche Bahn Connect GmbH Fahrzeuge unter der Marke „Flinkster“ angeboten. Es existiert derzeit eine Car-Sharing-

Station im Bereich des Hauptbahnhofes (Steinrader Weg) mit drei Car-Sharing-Fahrzeugen.

Weitaus umfangreicher und flächendeckender ist das Angebot des Anbieters Statt-Auto eG mit derzeit ca. 33 Stationen und ca. 50 Car-Sharing-Fahrzeugen⁵⁸. Das Angebot wird mit großer Dynamik weiterentwickelt und sollte stärker mit den Angeboten des übrigen ÖPNV verknüpft werden. Derzeit besteht dazu eine Kooperation mit SL.

2.2.9 Fahrradverleihsystem

Entgegen der Zielstellungen des 3. RNVP wurde bisher kein Fahrradverleihsystem in der Hansestadt Lübeck umgesetzt.

2.3 Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen

2.3.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

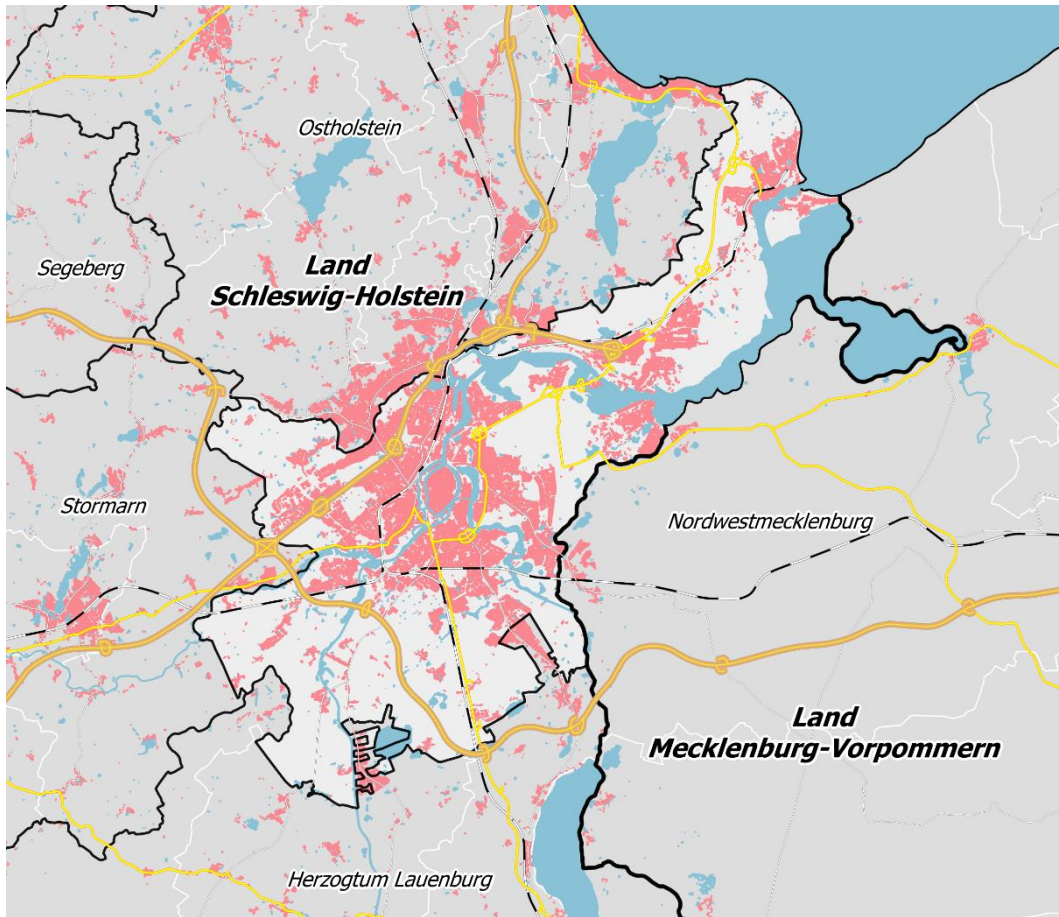
Schieneninfrastruktur

Die Hansestadt Lübeck ist an den Nah- und Fernverkehr auf der Schiene angebunden. Dies umfasst die folgenden Strecken

- ♦ Lübeck Hbf. – Bad Oldesloe – Hamburg
- ♦ Lübeck Hbf. – Puttgarden
- ♦ Lübeck Hbf. – Plön – Kiel
- ♦ Lübeck Hbf. – Lübeck-Travemünde Strandbahnhof
- ♦ Lübeck Hbf. – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg
- ♦ Lübeck Hbf. – Grevesmühlen – Bützow – Neubrandenburg – Stettin

⁵⁸ Vgl. <https://www.stattauto-hl.de/standorte/unsere-stationen/luebeck.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

Abbildung 15: Übergeordnete Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur Hansestadt Lübeck



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Übergeordnetes Straßennetz

Das übergeordnete Straßennetz der Hansestadt Lübeck sichert durch die in den letzten Jahren realisierten Neu- und Ausbauprojekte eine gute Erreichbarkeit in und aus allen Richtungen. Abbildung 15 stellt schematisch die wichtigsten Verkehrsachsen dar.

Die wichtigsten übergeordneten Verbindungen werden nachfolgend genannt:

- ♦ BAB 1: Lübeck – Hamburg – Bremen – Köln bzw. Lübeck – Fehmarn (-Königreich Dänemark)
- ♦ BAB 20: Lübeck – Bad Segeberg bzw. Lübeck – Wismar – Rostock - Insel Rügen (- Stettin)
- ♦ BAB 226: Zubringer BAB 1 – Lübeck-Siems
- ♦ B 75: Lübeck-Travemünde – Herrentunnel – Travemünder Allee - St. Jürgen-Ring – Moislinger Allee - Bad Oldesloe – Hamburg

- ♦ B 76: Lübeck Travemünde – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Plön – Kiel
- ♦ B 104: Lübeck-Siems - Travemünder Allee – Ortsumgehung Schlutup – Gadebusch – Schwerin
- ♦ B 207: Berliner Platz – Flughafen – Ratzeburg – Mölln – Hamburg
- ♦ L 92: Kronsfordter Allee – Niederbüssau – Kastorf
- ♦ L 182: Marlistr. – Brandenbaumer Landstr. – Herrnburg (L 2 Mecklenburg-Vorpommern) – BAB 20
- ♦ L 290: IKEA - Dänischburg - Ratekau
- ♦ L 309: Lübeck Innenstadt – Bad Schwartau
- ♦ L 331: Ratzeburger Allee – Strecknitz – Groß Grönau – BAB 20 - Pogeetz
- ♦ L 332: Lübeck Innenstadt – Stockelsdorf – BAB 20
- ♦ K 5: Schönböckener Str. – Groß Steinrade
- ♦ K 8: St. Hubertus – Flughafen – Wulfsdorf – Vorrader Str.
- ♦ K 13: Stockelsdorf – Herrenholz - Malmöstr.
- ♦ K 14: Ziegelstr. – Hamburger Str.
- ♦ K 15: Berliner Platz – Geniner Str. – BAB 20
- ♦ K 18: Innenstadt – Wesloer Str. - Schlutup
- ♦ K 22: Gustav-Radbruch-Platz - Wesloe
- ♦ K 25: Sandberg – Einsiedelstr. – Bei der Lohmühle
- ♦ K 26: BAB 1-Zubringer Stockelsdorfer Str.
- ♦ K 81: Niederbüssau – Krummesse - Berkenthin

2.3.2 Zugangsstellen zum Schienenverkehr

In der Hansestadt Lübeck existieren neun Zugangsstellen zum Schienenverkehr (vgl. Tabelle 17 und Abbildung 16). Alle Zugangsstellen sind barrierefrei über Rampen oder Aufzüge zugänglich.

Der **Lübecker Hauptbahnhof** bildet den zentralen Knotenpunkt für die Verbindung des Schienenverkehrs mit dem übrigen ÖPNV im Stadt- und Regionalverkehr. Die im 3. RNVP definierten verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Vorplatzes am Hauptbahnhof, des Übergangs zum ZOB sowie der Bau einer Radstation bzw. eines Fahrradparkdecks wurden bisher nicht umgesetzt.

Ebenso wurden die im 3. RNVP benannten gestalterischen Maßnahmen an der Zugangsstelle **Lübeck-Travemünde Strand** nicht umgesetzt. Allerdings erfolgt derzeit dort sowie an der Zugangsstelle Lübeck-Travemünde Skandinavienkai die Errichtung einer B+R-Anlage.

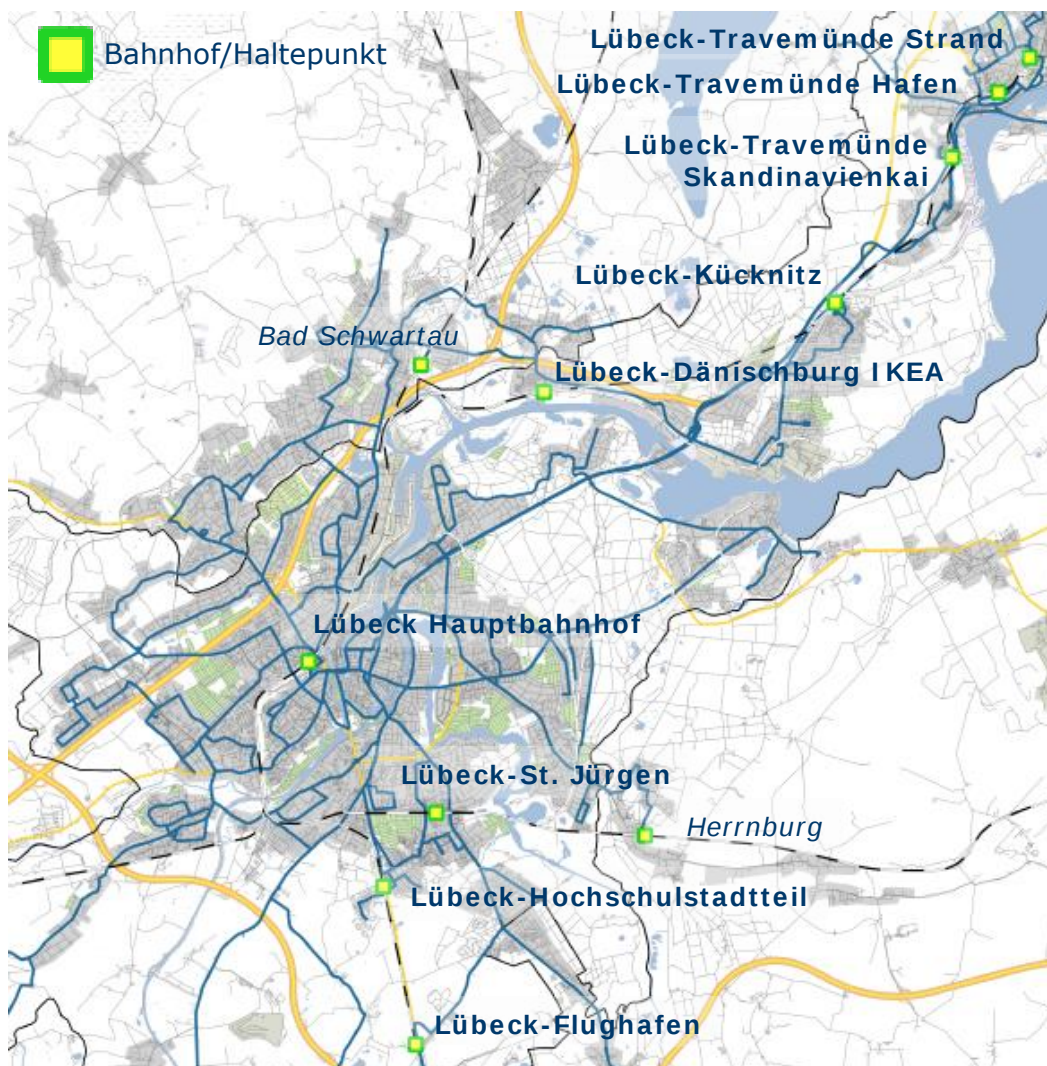
Die Zugangsstellen **Lübeck Flughafen** (Eröffnung 2008), **Lübeck Hochschulstadtteil** (Eröffnung 2013) sowie **Lübeck-Dänischburg IKEA** (Eröffnung 2014) wurden in den letzten Jahren in Betrieb genommen und tragen zur Attraktivitätssteigerung des SPNV insgesamt bei.

Tabelle 17: Zugangsstellen zum Schienenverkehr in der Hansestadt Lübeck

Zugangsstellen	Schienenverkehrs-Angebote	Anschluss an übrigen ÖPNV	Linien des übrigen ÖPNV
Lübeck Hbf.	Fernverkehr, RE 4, RE 8, RE 80, RE 83, RB 84, RB 85, RB 86	Ja	Linien des Stadt- und Regionalverkehrs*
Lübeck-Travemünde Strand	RB 86	Ja	30, 31, 33, 35, 40
Lübeck-Travemünde Hafen	RB 86	Ja	30, 31, 33, 35
Lübeck-Travemünde Skandinavienkai	RB 86	Ja	30, 31, 40
Lübeck-Kücknitz	RB 86	Ja	30
Lübeck-Dänischburg IKEA	RB 86	Nein	./.
Lübeck St. Jürgen	RE 4	Nein	./.
Lübeck Hochschulstadtteil	RE 83	Nein	./.
Lübeck Flughafen	RE 83	Nein	./.

Anmerkung: * Linien 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 21, 30, 31, 32, 39, 40, 335, 390, 5912, 5951, 7650, 8130, 8131, 8150, 8710, 8720, 8780.

Abbildung 16: Zugangsstellen zum Schienenverkehr Hansestadt Lübeck



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

2.3.3 Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV (Haltestellen)

Einschließlich der Bussteige am ZOB/Hauptbahnhof verfügt die Hansestadt Lübeck über ca. 850 Haltestellenpositionen.

Einzelne Verbesserungen der Haltestellenqualität

Aufbauend auf den 3. RNVP ist festzustellen, dass die Umsetzung von Verbesserungen in der Haltestelleninfrastruktur stetig fortgesetzt wird. Nahezu alle Fahrgastunterstände wurden erneuert.

Handlungsbedarfe bei der Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus

Durch die Erneuerung von Fahrgastunterständen steigt zwar die Servicequalität, die Umsetzung barrierefreier Mindestanforderungen wie die Ausstattung mit Leitsystemen / taktilen Elementen oder aber die Herstellung geeigneter Bordhöhen wurde jedoch nicht umgesetzt (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17: Beispiel Molkteplatz, Erneuerung von Fahrgastunterständen



Foto: IGES 2018.

Abbildung 18: Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit



Foto: IGES 2018.

Am Beispiel der zentralen Haltestellenbereiche am ZOB/Hauptbahnhof wird ebenfalls deutlich, dass Bedarf zur Umsetzung von Mindestanforderungen der Barrierefreiheit besteht (z.B. Fehlen von Leitsystemen / taktilen Elementen).

Handlungsbedarfe bei der Zugänglichkeit von Haltestellen

Auffällig sind weiterhin Haltestellenbereiche im Verlauf von kreuzungsfrei ausgebauten Straßenabschnitten wie z.B. der B75 im Bereich der Travemünder Allee.

Die dort angeordneten Haltestellen wie Zeppelinstraße oder Jungborn lassen im Bereich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellenbereiche sowie vor allem im Bereich der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen deutliche Mängel erkennen. Beide Beispielhaltestellen erfordern zum Erreichen der in Fahrtrichtung Travemünde angeordneten Haltestellen die Nutzung von Fußgängertunneln, die sowohl aus barrierefreier Nutzungssicht als auch aus städtebaulicher Sicht nicht den heutigen Anforderungen entsprechen.

Handlungsbedarfe bei der Verknüpfung mit dem Radverkehr (B+R-Anlagen)

Mit Stand 2013 gab es in der Hansestadt Lübeck inkl. der SPNV-Zugangsstellen insgesamt ca. 80 Standorte von Fahrradabstellanlagen (B+R), so dass eine zufriedenstellende Grundausstattung durch das Konzept Fahrradfreundliches Lübeck festgestellt wurde.

Die damals festgestellten Handlungsbedarfe bei der Qualitätsverbesserung (z.B. durch die Bereitstellung von überdachte Stellplätzen und Fahrradboxen zum Einschließen der Räder) bestehen bis auf einzelne umgesetzte Maßnahmen weiterhin.

Quantifizierung Handlungsbedarfe aufbauend auf Haltestellenkataster

Eine konkrete Quantifizierung des Handlungsbedarfs bei der Haltestellenausstattung und dem Haltestellenzustand wird parallel zur Erstellung des 4. RNVP durch die Erhebung des aktuellen Ausbauszustandes aller Haltestellen im Stadtgebiet vorbereitet.

Die erhobenen Daten werden in ein Haltestellenkataster überführt. Damit ist es möglich, die aus Sicht des 4. RNVP definierten Anforderungen an die Haltestellenqualität sowie an die Mindestausstattungsmerkmale der Barrierefreiheit dem bestehenden Status Quo gegenüberzustellen.

Die Abweichungen ergeben dann den Handlungsbedarf, der über eine Priorisierung und Ausnahmendefinition in einen konkreten Umsetzungs- und Maßnahmenplan überführt wird.

2.3.4 Dynamische Fahrgastinformation

Die im 3. RNVP definierten Anforderungen an die Ausstattung von Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Anlagen wurden komplett umgesetzt. Abbildung 20 zeigt die derzeitigen Standorte im Zielzustand.

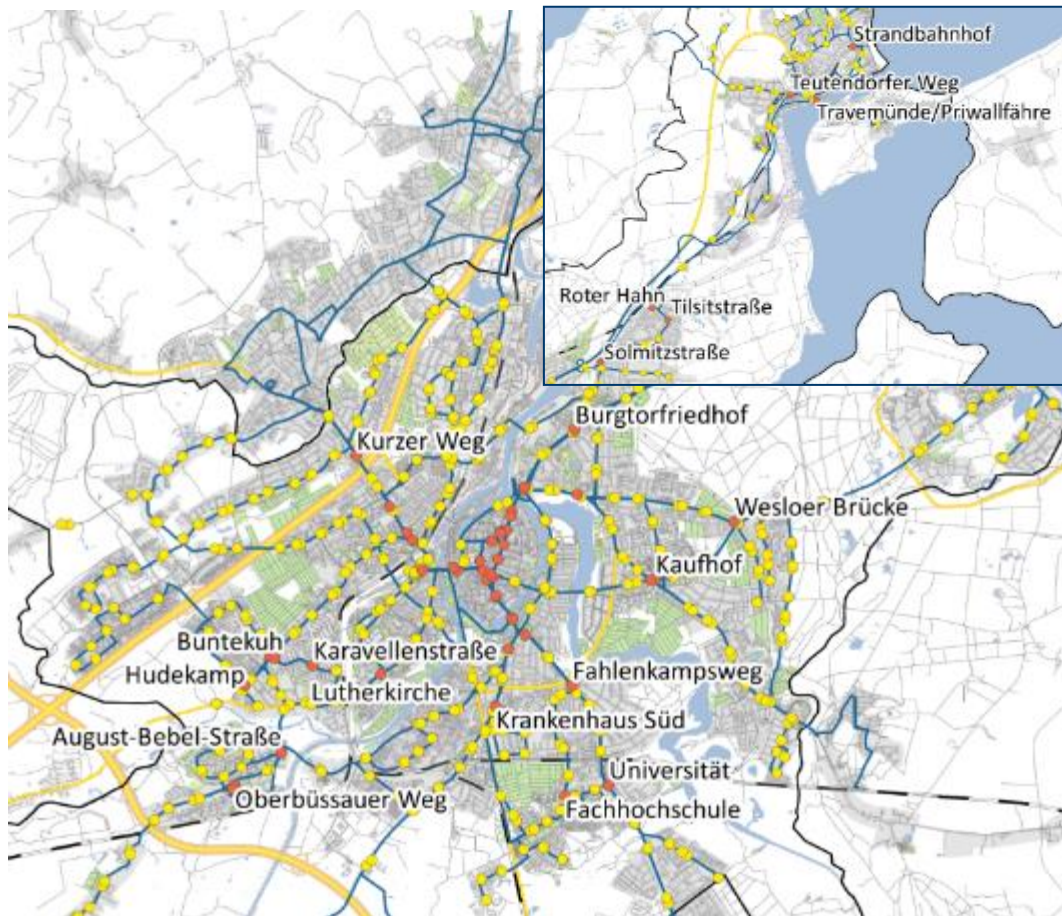
Die Umsetzung erfüllt die Anforderungen an die Verbesserung der Fahrgastinformation insbesondere auch unter Einbindung von Echtzeitdaten. Gleichzeitig erfüllen die Standorte der DFI-Anlagen Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation, da überwiegend eine Ausstattung mit einer Außenansagefunktion für sehbehinderte Nutzer umgesetzt wurde (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Abbildung 20: DFI-Anlagen in der Hansestadt Lübeck

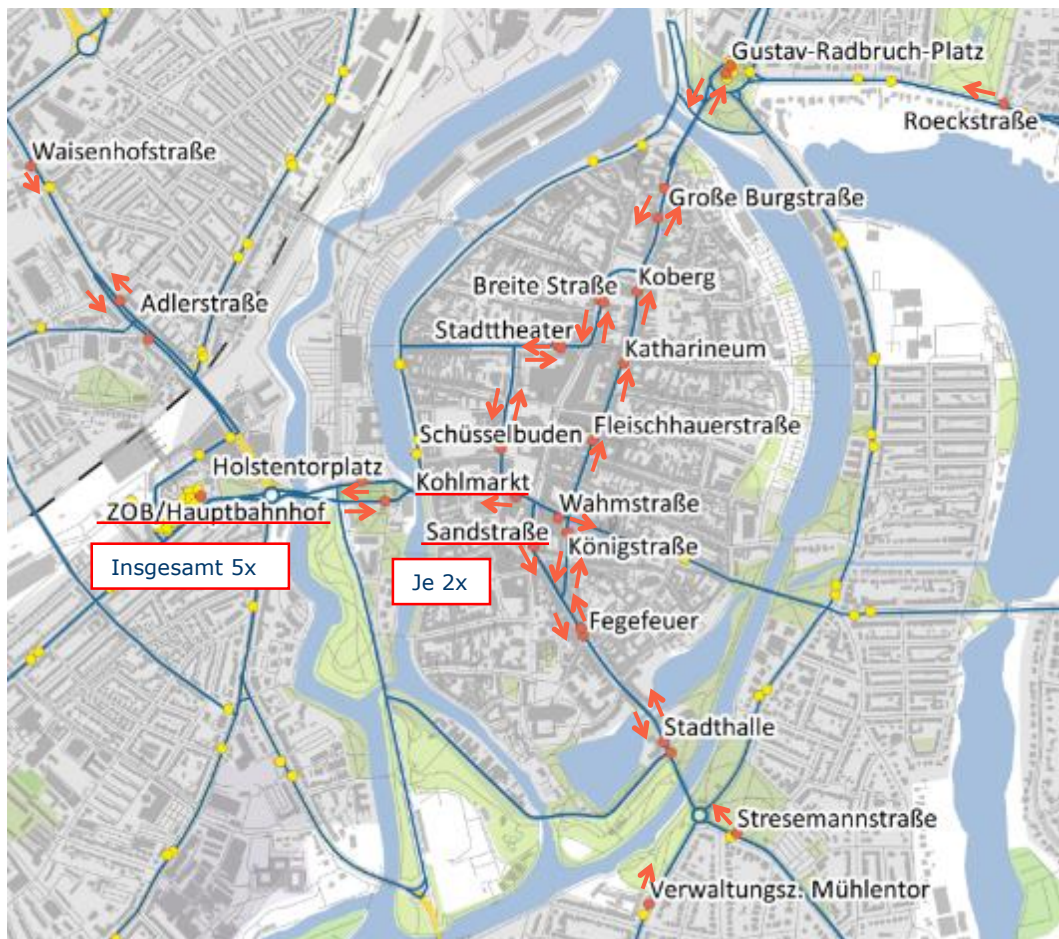


Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: Hansestadt Lübeck Bereich Planen und Bauen 2018.

Es besteht damit an allen relevanten Haltestellen die Möglichkeit der Anzeige von echtzeitbasierten Fahrplandaten zu den nächsten Abfahrten sowie zur Information im Falle von Störungen oder sonstigen Betriebsereignissen (vgl. Abbildung 20).

Gleichzeitig wird durch die Ausstattung der Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Anlagen ein wichtiger Meilenstein zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems unterstützt, da gleichzeitig Anforderungstaster zur Ansage der nächsten Abfahrten installiert wurden. Dies erleichtert insbesondere Nutzern mit Sehbehinderungen die Information und Orientierung an den Haltestellen. Die Funktion der Ansage der nächsten Abfahrten wird ebenfalls in der DyFIS-Talk-App angeboten.

Fortsetzung: Haltestellen mit DFI-Anlagen (Innenstadt)



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: Hansestadt Lübeck Bereich Planen und Bauen 2018.

2.3.5 Verkehrsablauf des ÖPNV und Infrastruktur zur Busbeschleunigung

Busbeschleunigung durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung und Bussonderspuren

Der übrige ÖPNV in der Hansestadt Lübeck wird in überwiegendem Maße im Mischbetrieb mit dem öffentlichen Straßenverkehr betrieben. Es existieren derzeit einige ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) sowie Möglichkeiten der ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen in der Hansestadt Lübeck.

Nachfolgend werden die wesentlichen Streckenabschnitte mit ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) angegeben. Kurze Abschnitte vor einzelnen Lichtsignalanlagen werden nicht angegeben:

- ♦ Fackenburger Allee (Zieglerstr. bis Knoten Schwartauer Allee),
- ♦ Holstentor (beidseitig),

- ♦ Kronsfordter Str. (Zulauf zum Mühlentor-Kreisel)⁵⁹,
- ♦ Lindenplatz (Zulauf vor ZOB sowie vor Kreisel Lindenplatz),
- ♦ Ratzeburger Allee (Zulauf zum Mühlentor-Kreisel),
- ♦ Schwartauer Alle (Wickedestr. bis Knoten Fackenburger Allee),
- ♦ Schwartauer Alle (Gloxinstr. bis Knoten Marienstr.) sowie
- ♦ Werner-Kock-Str. (Zulauf Hauptbahnhof, Vorplatz sowie Zulauf Fackenburger Allee).

Handlungsbedarfe für konsequente Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

Der Verkehrsablauf des übrigen ÖPNV ist in der Hansestadt Lübeck durch eine Vielzahl von Herausforderungen gekennzeichnet, der unter anderem in den Gutachten zum Themenfeld „Lübeck – staufrei bis 2015“ deutlich herausgearbeitet wurde⁶⁰. In weitergehenden Untersuchungen haben die Hansestadt Lübeck und SL/LVG besondere Handlungsbedarfe aufgrund bestehender Konflikte mit dem ÖPNV und einzelner betrieblicher Rahmenbedingungen des übrigen ÖPNV identifiziert⁶¹:

- ♦ Verspätungsanfälligkeit auf den meisten Linien des übrigen ÖPNV (Nachmittagszeit problematischer als Früh-Hauptverkehrszeit),
- ♦ Überwiegende Übereinstimmung zwischen Straßenabschnitten mit Behinderungen im Kfz-Verkehr und ÖPNV-kritischen Straßenabschnitten und Knoten sowie
- ♦ Baustellen an bedeutenden Stellen des Hauptverkehrsstraßennetzes. sowie
- ♦ Zeitverluste durch betriebliche Rahmenbedingungen (z.B. lange Fahrgastwechsel).

Besonders relevant sind folgende Korridore bzw. Problemstellen (vgl. Abbildung 21)⁶².

Korridor 1: Kronsfordter Allee / Berliner Allee

- ♦ Zulauf zum Mühlentor-Kreisverkehr
- ♦ Knoten Kronsfordter Allee / St.-Jürgen-Ring und
- ♦ Knoten Kronsfordter Allee / Berliner Allee B 207

Korridor 2: Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg; Bereich Universität / Osterweide

- ♦ Doppelknoten Ratzeburger Allee / St.-Jürgen-Ring und Fahlenkampsweg
- ♦ Bahnübergang
- ♦ Knoten Ratzeburger Allee / Osterweide insbesondere kritisch stadteinwärts

Korridor 3a: Ziegelstraße / Herrenholz / BAB-AS Moisling

- ♦ Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

⁵⁹ Zum Teil nur von 14:00 – 18:00 Uhr als ÖPNV-Sonderspur nutzbar.

⁶⁰ Vgl. Hansestadt Lübeck (2008).

⁶¹ Vgl. urbanus GbR (2018).

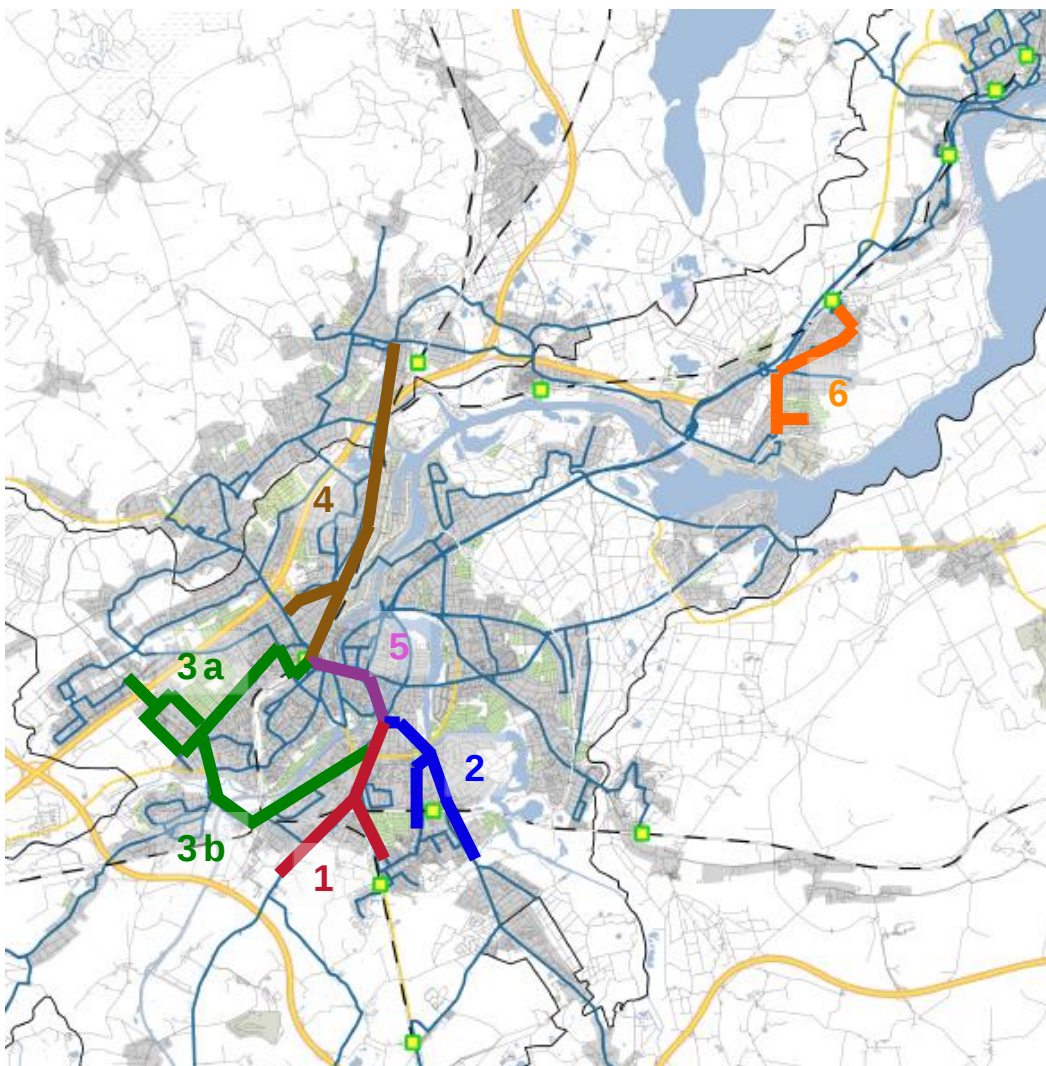
⁶² Vgl. urbanus GbR (2018).

- ♦ Buntekuhweg Fahrtrichtung Moisling
- ♦ Kieler Straße mit der Autobahnbrücke

Korridor 3b: Niendorfer Straße / Genin

- ♦ Knoten Berliner Platz (Kreisverkehr) und Baltische Allee / Malmöstraße
- ♦ Geniner Dorfstraße
- ♦ Knoten August-Bebel-Straße / Strecknitzstraße
- ♦ Ruhender Verkehr im Bereich der Straße Hinter den Kirschkatzen

Abbildung 21: Korridore / Problemstellen mit besonderem Handlungsbedarf zur ÖPNV-Beschleunigung



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: urbanus GbR 2018.

Korridor 4: Schwartauer Allee / Bei der Lohmühle / Lübecker Straße

- ♦ Fackenburger Allee
- ♦ Schwartauer Allee
- ♦ Bei der Lohmühle
- ♦ Zu-/Abfahrt vom ZOB Bad Schwartau

Korridor 5: ZOB/Hauptbahnhof bis Stadthalle

- ♦ Knoten Holstenstraße / An der Untertrave (erheblichen Behinderungen durch wartepflichtige Rechtsabbieger)
- ♦ Bereich Puppenbrücke / Lindenplatz (Konflikte mit Radverkehr)
- ♦ Wallstraße / Mühlentorkreisel

Korridor 6: Herrenwyk bis Roter Hahn

- ♦ Zulauf zur B 76 mit dem Knoten Solmitzstraße / Kirchplatz
- ♦ Ruhender Verkehr Kirchplatz / Kücknitzer Hauptstraße

2.3.6 Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV

Die Anzahl der derzeit im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eingesetzten Fahrzeuge beträgt bei SL und LVG ca. 170 Fahrzeuge für den Fahrplanbedarf [inkl.](#) der zur Einhaltung der beschriebenen Qualitätsanforderungen erforderlichen Reserven für Betrieb und Technik.

Der derzeitige Fuhrpark ist durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet. Es werden zeitgemäße Komfortmerkmale bei Neu- und Ersatzbeschaffungen umgesetzt. Bereits jedes vierte Fahrzeug bietet kostenloses WLAN und jedes fünfte Fahrzeug verfügt über USB-Anschlüsse zum Aufladen von mobilen Geräten wie Smartphones.

Derzeit werden bei der SL zehn Hybridfahrzeuge eingesetzt, deren Beschaffung u.a. durch Förderinitiativen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorschutz (BMU) unterstützt wurden. Aufbauend auf die ersten Erfahrungen wird heute zusätzlich bei der SL und der LVG je ein batterieelektrisches Fahrzeug eingesetzt.

Abbildung 22: Alternative Antriebstechnologien im Stadtverkehrseinsatz



Foto: IGES 2018.

Insgesamt ist nach derzeitigem Stand davon auszugehen, dass sich elektrische Antriebsformen im ÖPNV-Betrieb der Hansestadt Lübeck eignen, so dass eine technologieoffene Steigerung rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge vorgesehen ist. Gleichzeitig sollen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Energieversorgung mit geeigneten Lademöglichkeiten sicherzustellen.

2.4 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

2.4.1 Tarife

Im übrigen ÖPNV der Hansestadt werden der SH-Tarif, der Haustarif der Priwall-Fähren sowie der NAHBUS-Nordwestmecklenburg-Tarif (nur auf den Linien der NAHBUS) angewendet. Maßgeblich für die tarifliche Gestaltung des übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck ist damit der SH-Tarif, der jedoch gleichzeitig ein Tarifgebiet „Region Lübeck“ definiert, in dem besondere ergänzende Bestimmungen angewendet werden.

SH-Tarif

Der SH-Tarif stellt einen das gesamte Bundesland Schleswig-Holstein umfassenden Tarif dar, der zusätzlich die Freie und Hansestadt Hamburg mit einbezieht.

Der SH-Tarif gilt für alle Fahrten mit Bussen und Bahnen im Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg, sofern sie nicht ausschließlich im Gebiet des HVV stattfinden. Ausnahmen bestehen im Bus-Binnenverkehr in der Verkehrsregion Schleswig-Flensburg (Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg) sowie auf der Insel Sylt. Alle Ziele in Schleswig-Holstein und Hamburg sind so mit nur einer einzigen Fahrkarte erreichbar (außer Amrum, Föhr, Helgoland und Pellworm).⁶³

Der SH-Tarif wird nicht auf den in die Hansestadt Lübeck ein- und ausfahrenden Linien der NAHBUS sowie auf den Priwall-Fähren der SL angewendet.

Der SH-Tarif bietet dabei ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen an, das Einzelkarten, Tageskarten, Kleingruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten – auch im Abo – umfasst. Zudem kann eine Rabattkarte, die „SH-Card“ erworben werden, mit der Einzelkarten 25% vergünstigt erworben werden können.

Auch das Produkt BahnCard der DB Vertrieb GmbH wird in den SH-Tarif eingebunden, allerdings ausschließlich mit einem Rabatt von 25%.

SH-Card und BahnCard 25 sowie 50 gelten nicht im reinen Stadtverkehr in Kiel, Lübeck und Flensburg. Die BahnCard 100 wird analog zur BahnCard 50 mit 25% Ermäßigung auf Einzelkarten anerkannt, außerdem wird sie vollumfänglich in den Zügen und in den City-Ticket-Bereichen Flensburg, Neumünster, Kiel und Lübeck anerkannt.

Für spezielle Zielgruppen (z.B. Schülerinnen und Schüler) werden im Kernsortiment rabattierte Fahrausweise angeboten. In begründeten Ausnahmefällen kann das Kernsortiment durch regionale Ergänzungen erweitert werden. Hierfür ist die Zustimmung der betroffenen Verkehrsunternehmen, der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, der betroffenen Aufgabenträger und der NAH.SH erforderlich. So ist zum Beispiel regional das Angebot von Kurzstreckenkarten, Mehrfahrtenkarten und Kombitickets mit örtlichen Partnern möglich.

Gemeinsames Ziel der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen ist die vollumfängliche Anwendung auf alle Bus- und Bahnfahrten in Schleswig-Holstein mit Ausnahme des HVV-Binnenverkehrs.

Neue regionale Tarifangebote sind nur in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen vor Ort sowie der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH und NAH.SH möglich.

Tarifgebiet „Region Lübeck“ im SH-Tarif

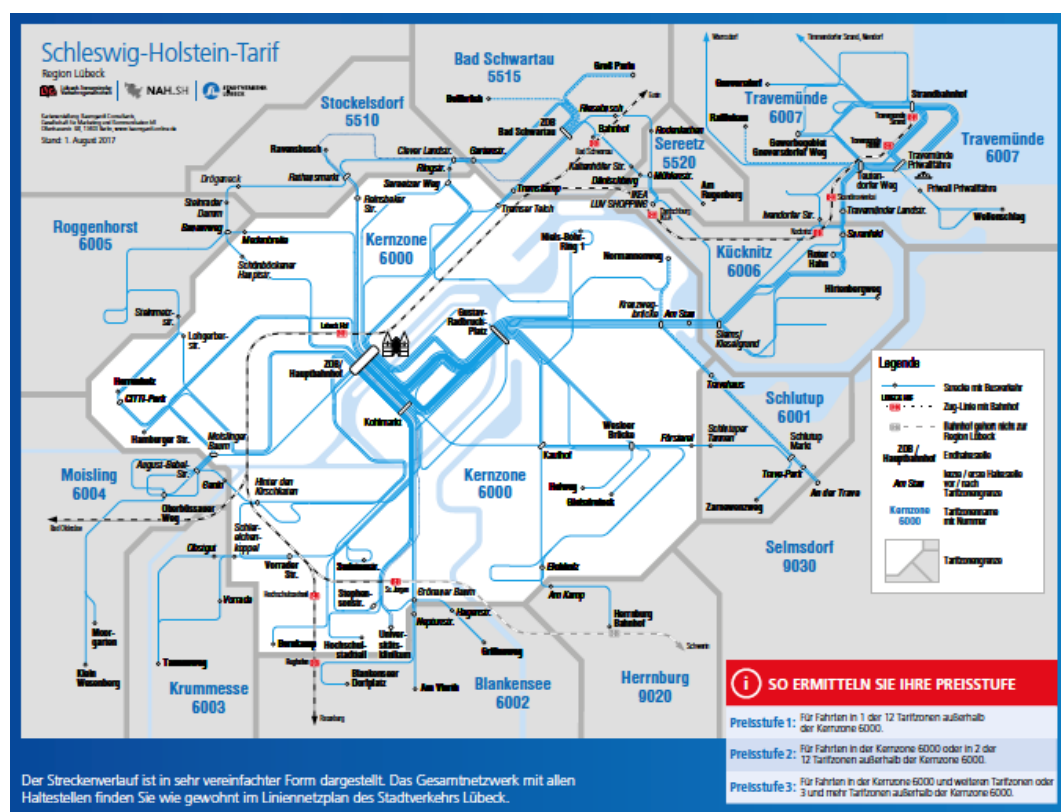
Das Tarifgebiet „Region Lübeck“ wird durch die Tarifzonen 5510 (Stockelsdorf), 5515 (Bad Schwartau), 5520 (Sereetz), 6000 (Lübeck-Kernzone), 6001 (Lübeck-Schlutup), 6002 (Lübeck-Blankensee, Groß Grönau), 6003 (Krummesse), 6004 (Lübeck-Moisling, Klein Wesenberg), 6005 (Lübeck-Roggenhorst), 6006 (Lübeck-

⁶³ Vgl. NAH.SH (2018a).

Kücknitz), 6007 (Lübeck-Travemünde), 9020 (Herrnburg [nur Bus]) sowie 9030 (Selmsdorf) gebildet. Die Priwall-Fähren sind nicht in den SH-Tarif integriert.

Im Tarifgebiet „Region Lübeck“ wird ein Grundsortiment aus Einzelkarten, Kurzstreckenkarten, Mehrfahrtenkarten (4er-Karten) und Gruppenkarten ausgegeben. Netzbezogene Fahrausweise werden als Tageskarten, Kleingruppenkarten, allgemeine Zeitkarten und Schülerzeitkarten angeboten.

Abbildung 23: Tarifgebiet „Region Lübeck“



Quelle: SL 2018.

Komfortzuschlag LÜMO

Für die Beförderung mit LÜMO wird zusätzlich zum regulären Tarif ein Komfortzuschlag in Höhe von 1,00 € je Person und je Kilometer erhoben. Melden mehrere Personen ihre Fahrt gleichzeitig in einem Buchungsvorgang an, wird der Komfortzuschlag nur ein Mal für alle bei diesem Buchungsvorgang angemeldeten Personen berechnet.

Kostenfreie Schnupperangebote zur Kundengewinnung

Durch die SL/LVG werden einmalig kostenfreie Wochenkarten an neue Bürger sowie Umzügler innerhalb der Hansestadt Lübeck ausgegeben.

Semesterticket

Derzeit wird für Studierende an den Lübecker Hochschulen ein Semesterticket mit Gültigkeit im Tarifgebiet „Region Lübeck“ inklusive Benutzung der Priwall-Fähren als Fußgänger mit einem Fahrrad ausgegeben. Der Studierendenausweis gilt als Fahrausweis.

Tarif der Priwall-Fähren

Auf den Priwall-Fähren wird ein Haustarif des Betreibers SL angewendet. Es existiert eine Anerkennung von ausgewählten Zeitkarten des SH-Tarifs sowie des Semestertickets der Lübecker Hochschulen.

NAHBUS-Nordwestmecklenburg-Tarif

Der NAHBUS-Nordwestmecklenburg-Tarif ist ein zonenbezogener Tarif.

Das Tarifsortiment der NAHBUS unterscheidet im Wesentlichen Fahrkarten für Gelegenheitsnutzer (Einzelfahrt, Hin- und Rückfahrt, Tageskarten) und Zeitkarten „Jedermann“ bzw. „Ausbildung und Freizeit“ (Wochen- und Monatskarte sowie Jahreskarte für Schüler, Auszubildende und Geschwister).

Einzel-, Hin- und Rückfahrt- sowie Tageskarten werden in fünf Preisstufen angeboten. Die Preisbildung orientiert sich an der Anzahl der befahrenen Zonen entsprechend einer verfügbaren Distanzmatrix. Zeitkarten mit Gültigkeit von mehr als einem Tag sind in drei Preisstufen ausgegeben.

2.4.2 Vertrieb

Durch die SV/LVG wird für den SH-Tarif ein Netz aus ca. 40 Vorverkaufsstellen inklusive der ServiceCenter am ZOB und in Travemünde (dort auch Verkauf von Tickets für die Fähren) angeboten. Es können auch die Verkaufsstellen der DB AG u.a. am Hauptbahnhof genutzt werden. Weiterhin erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst).

Automatenbasierter Vertrieb besteht durch die Fahrausweisautomaten der DB AG auf den Zugangsstellen zum SPNV.

Internetbasierter Vertrieb existiert derzeit als Abo-Online bei SL sowie LVG sowie als NAH.SH-Onlineticket zum Ausdrucken über die Websites www.nah.sh und www.bahn.de.

Daneben können Fahrausweise des SH-Tarifs inklusive Fahrausweise des Tarifgebiets „Region Lübeck“ über die App DB Navigator der DB AG erworben werden. Dies ist derzeit neben Handytickets der DB AG mit City Option die einzige mobile Vertriebsform, die keinen gedruckten Fahrausweis erfordert. Ab 2019 ist ein Handyticket-Angebot über die NAH.SH-App vorgesehen.

Elektronische bzw. mobile Vertriebssysteme sind damit noch nicht ausreichend etabliert, so dass hier Handlungsbedarf gesehen wird.

2.4.3 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über ein jährlich erscheinendes Fahrplanheft der SL/LVG angeboten. Dies beinhaltet neben den Fahrplänen der Stadtbusse auch Hinweise zu ausgewählten SPNV-Abfahrtszeiten am Hauptbahnhof. Fahrpläne oder Anschlüsse mit anderen Verkehrsunternehmen werden nicht dargestellt.

Im Internet sind Linienfahrpläne, Haltestellenfahrpläne im PDF-Format sowie ein interaktiver Liniennetzplan über die Webseite der SL/LVG abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte angeboten. Auf der Internetseite der NAH.SH GmbH www.nah.sh gibt es außerdem mit dem Routenplaner eine landesweite Fahrplanauskunft. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die NAH.SH-App oder über die meinLÜBECK-App verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte bei der NAH.SH sowie bei den Verkehrsunternehmen telefonisch erfragt werden.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer und Abfahrtszeit veröffentlicht.

Echtzeitinformationen

Die SL/LVG betreiben ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)⁶⁴ zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort.

Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden dabei über die DFI-Anlagen an den Haltestellen angezeigt (vgl. 2.3.4). Weiterhin werden Echtzeitinformationen über die meinLÜBECK-App, die NAH.SH-App sowie über die DyFIS-Talk-App für die ÖPNV-Nutzer angeboten. Weiterhin können Echtzeitinformationen über die Homepage www.nah.sh abgerufen werden.

Die Echtzeitangebote sollen im Zuge des Projekts „landesweite Echtzeitinformationen“ stetig ausgeweitet werden.

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind alle im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen und –ansagen ausgestattet. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung.

⁶⁴ Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

Abbildung 24: Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV

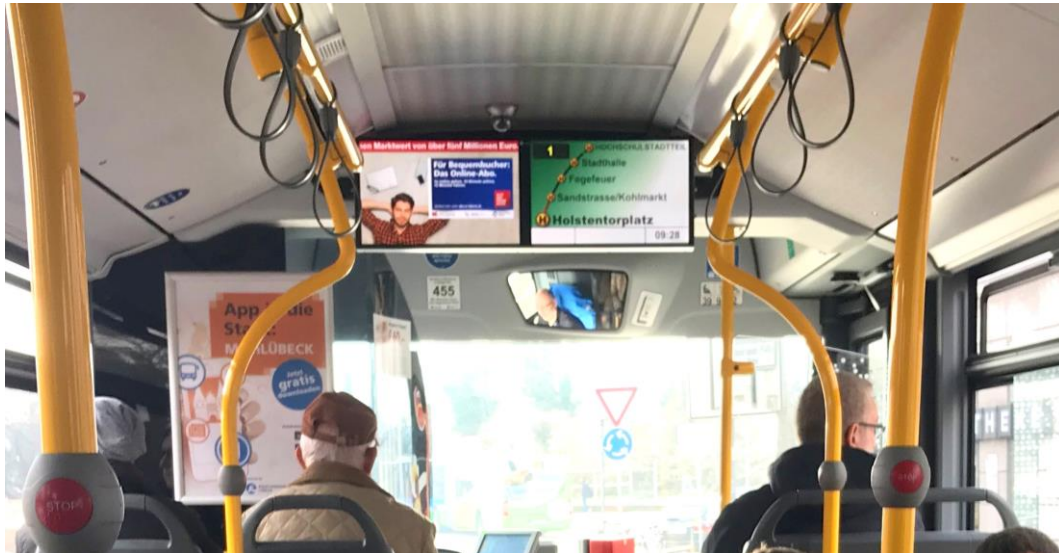


Foto: IGES 2018.

Mittlerweile ist der überwiegende Anteil der Fahrzeugflotte mit zwei Monitoren ausgestattet (1 x mit Kundeninformationen, 1 x Übersicht der nächsten Haltestellen) (vgl. Abbildung 24).

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden nicht dargestellt.

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert (z.B. www.sv-luebeck.de) sowie über die DFI-Anlagen übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

2.4.4 Kundenservice und Marketing

Maßnahmen aus den Bereichen Kundenservice und Marketing sind wichtig, um z.B. die Kundenbindung und Kundengewinnung für den ÖPNV als permanenten Prozess wirksam etablieren zu können. Nachfolgende Maßnahmen werden derzeit angewendet.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen werden neben dem Corporate Design der Verkehrsunternehmen auch Elemente des Corporate Design von NAH.SH angewendet.

Darüber hinaus erfolgt die Vermarktung einzelner Produkte und Initiativen, jedoch gibt es bislang nur vereinzelte Ansätze zur verstärkten Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH.

Fahrgastgarantien und Fundsachenbearbeitung

Die SL/LVG bieten fahrgastorientierte Garantien in Form einer Pünktlichkeits-, Anschluss- und Sauberkeitsgarantie an. Im Garantiefall erhält der Nutzer eine monetäre Leistung als Entschädigung.⁶⁵

Weiterhin bietet die SL Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen der SL/LVG verlorene Gegenstände an.

Fahrgastbeirat

Die SL/LVG leitet und organisiert die Tätigkeit eines Fahrgastbeirats⁶⁶, der das ÖPNV-Angebot in der „Region Lübeck“ regelmäßig analysiert und aufbauend darauf Änderungs- und Verbesserungsvorschläge ableitet. Diese werden mit der SL/LVG im Rahmen halbjährlicher Informationstreffen diskutiert, so dass eine Prüfung und ggf. Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen möglich ist.

BürgerDialog vor Ort

Regelmäßig werden durch SL und LVG Informationsveranstaltungen in einzelnen Stadtteilen durchgeführt (mindestens zweimal jährlich). Die Veranstaltungen dienen nicht nur der Imageförderung für die Unternehmen, sondern sollen auch vor Ort den Kontakt zu Bürgerinnen und Bürgern aktiv pflegen.

Die Verkehrsunternehmen präsentieren sich, zeigen Menschen ihre Aufgaben „hinter der Bühne“ und erläutern alle Leistungen, die für einen reibungslosen Ablauf eines Verkehrsunternehmens erforderlich sind. Experten stehen für alle Fragen und Belange der Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung. Zusammenhänge werden aufgezeigt, Anregungen aufgenommen und geprüft.

Mobilitätstrainings und Mobilitätsberatung

Die Verkehrsunternehmen SL und LVG bieten unterschiedliche Formate von Mobilitätstrainings und Mobilitätsberatung an.

In unregelmäßigen Abständen führt die SL/LVG in der Region Lübeck **Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste** an ausgewählten Haltestellen durch.

Weiterhin werden **Erlebnistage für Schulklassen als Mobilitätsberatung für Kinder und Jugendliche** angeboten, um schon frühzeitig ein sozialverträgliches und umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern und einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche zu leisten. Es werden Inhalte zu

⁶⁵ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/153-flyer-fahrgastgarantien/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁶⁶ Mitglieder sind derzeit u.a.: ASTA der FH Lübeck, BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz), Dachverband der Frauenorganisation, Frauenbüro der Hansestadt Lübeck, Lübeck und Travemünde Tourist-Service GmbH, Marli GmbH, Vorwerker Runde, Werkstatt der Vorwerker Diakonie, Beirat für Seniorinnen und Senioren.

den Themen Liniennetz, Fahrplan, Tarif, Verhalten im Bus und an Haltestellen, Informationsbeschaffung, Schäden durch Vandalismus sowie "Schwarzfahren" vermittelt.

Darüber hinaus werden weitere zielgruppenspezifische Schulungen und Informationsformate angeboten:

- ◆ Informationen über den ÖPNV und das Angebot am Wohnstandort für neue Mieter von Wohnungsunternehmen,
- ◆ ÖPNV-Schulungen für Geflüchtete,
- ◆ Gedruckte allgemeine Mobilitäts- und ÖPNV-Informationen wie z.B. die Broschüre „Mobilität für alle“⁶⁷,
- ◆ Etc.

Gratis-WLAN

In etwa der Hälfte der Fahrzeuge von SL und LVG steht den Fahrgästen als besonderer Service WLAN kostenlos zur Verfügung. Zukünftig werden noch mehr Fahrzeuge diesen Service bieten.

Kooperationen im Sektor Freizeit und Tourismus

Weiterhin werden einzelne oder mehrere Linien in touristischer Form vermarktet bzw. Informationen als Kombination aus Fahrplan- und touristischen Informationen angeboten.

- ◆ Vermarktung Linien 30 und 40 als „Strandlinien“⁶⁸,
- ◆ Vermarktung Linie 11 als „Schwimmbadlinie“⁶⁹,
- ◆ Freizeitvorschläge (Wandern im Naherholungsgebiet Wakenitz⁷⁰, Priwall-Wanderweg⁷¹, Wandern Hanseatenweg⁷², Wandern Schellbruch⁷³),

⁶⁷ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/30-mobilität-für-alle/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁶⁸ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/161-strandlinien-2016/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁶⁹ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/bäderlinie.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁷⁰ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/25-wakenitz/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁷¹ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/docmanlink/freizeit/27-priwall-wanderung/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁷² Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/138-kanaltrave/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁷³ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/24-schellbruch-wanderung/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

- ♦ Touristische Tourenvorschläge (Open-Air-Bus, Trave-Ticket, Lübeck-Kombi-Ticket)⁷⁴,
- ♦ Etc.

Es bestehen zudem Kooperationen mit touristischen Anbietern wie Erlebniswelt Hülshorst, Könemann Schifffahrt GmbH, Restaurant Muggenbusch, Restaurant Sachers, SeaLife etc., die bei Vorlage eines Fahrausweises der SV/LVG Rabatte gewähren.

Kooperationen im Bereich Car-Sharing

Die SL bietet Abonnement-Kunden und deren Haushaltsmitgliedern über eine Kooperation mit dem lokalen Car-Sharing-Anbieter StattAuto eG vergünstigte Konditionen u.a. bei den Anmeldegebühren sowie durch die Berechnung des günstigeren Vielfahrertarifs „MOBIL +“ an.

2.5 Entwicklung des Mobilitätsbedarfs

2.5.1 Modal Split-Anteil ÖPNV und ÖPNV-Angebotsqualität aus Nutzersicht

Aufbauend auf die Marktforschung der NAH.SH ist die ÖPNV-Nutzung in der Hansestadt Lübeck im Vergleich zu anderen Städten leicht unterdurchschnittlich.

2015/16 wurden in der Hansestadt Lübeck ca. 9,2% der Wege der befragten ÖPNV-Nutzer mit dem ÖPNV zurückgelegt, während die ÖPNV-Anteile in Kiel 11,6% bzw. in Flensburg 10,6% erreichen⁷⁵.

Die befragten ÖPNV-Nutzer in der Hansestadt Lübeck bewerten insbesondere die Fahrtenhäufigkeit und die Pünktlichkeit der Busse schlechter als die ÖPNV-Nutzer in Kiel und Flensburg⁷⁶.

2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario)

Das zukünftige Fahrgastaufkommen bildet eine weitere wesentliche Kenngröße für die zukünftige Angebotsentwicklung. Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV unterliegen jedoch bei gleichzeitigen Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen vielfältigen Einflüssen, so dass im Rahmen des 4. RNVP nur Trends abgeschätzt werden können.

⁷⁴ Vgl. <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/219-mobil-in-der-city-2017/file.html>, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.

⁷⁵ Vgl. Omnitrend (2017b).

⁷⁶ vgl. Ebenda.

Einflussfaktoren der Fahrgastnachfrage

Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei die Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, die ÖPNV-Attraktivität (Angebotsqualität und –quantität, Tarife, etc.), die Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer Status quo-Prognose. Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Dies ist im vorliegenden Fall jedoch nichtzutreffend, da aus Sicht der Hansestadt Lübeck derzeit keine grundsätzlichen Angebotsausweitungen vorgesehen sind.

Mit dieser Ausgangssituation wird die Entwicklung der Fahrgastnachfrage von externen Einflussfaktoren wie der Bevölkerungsentwicklung bestimmt, auf die der RNVP keinen Einfluss hat. Die vorliegende Status quo-Prognose ist dementsprechend auf die demographische Entwicklung, d.h. Änderungen der Einwohnerzahlen und der Altersstruktur (inklusive Zielgruppen im schulfähigen Alter) sowie die Entwicklung im Tourismus (Übernachtungen in der Hansestadt Lübeck) ausgerichtet.

Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ♦ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für Pendlerzahlen von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ♦ Die relative Attraktivität des MIV steigt leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Prognosehorizont und Prognosegegenstand

Die Prognose ist auf eine mittelfristige Entwicklung ausgerichtet. Als Betrachtungszeitraum wird daher der Zeitraum bis 2023 festgelegt. Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2016, da als einheitliche Datenbasis für Fahrgastzahlen nur Angaben bis einschließlich 2016 vorliegen. Daten aus 2017 liegen noch nicht vor und werden daher nicht betrachtet.

Gegenstand der Status quo-Prognose sind die Fahrgastzahlen im übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck (ohne Schwerbehinderte).

Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Die Status quo-Prognose für die Entwicklung des Fahrgastaufkommens erfolgt durch die Hochrechnung anhand der demografischen Leitwerte für die Bevölkerungsentwicklung (vgl. Kapitel 2.1.5) und unter Berücksichtigung der erwarteten touristischen Entwicklung (vgl. Kapitel 2.1.11).

Die prognostizierte Änderung der Bevölkerungszahlen der Hansestadt Lübeck und der Kreise mit Anteil am Stadt-Umland-Raum Region Lübeck gehen dabei gewichtet in die Betrachtung ein. Die Wichtungsfaktoren entsprechen den Anteilen der Nutzfahrzeug-km in Lübeck und den Umlandkreisen⁷⁷. Die Einwohneräquivalente aus der touristischen Entwicklung werden entsprechend berücksichtigt.

Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des übrigen ÖPNV. Eine differenzierte Betrachtung der Nutzungsintensität einzelner Altersstruktur ist wegen fehlender aktueller Angaben nicht möglich. Da die absoluten Änderungen im Prognoseergebnis jedoch vergleichsweise klein sind, hätte die altersgruppenspezifische Betrachtung ohnehin nur einen vernachlässigbaren Einfluss auf das Prognoseergebnis.

Die Prognoseergebnisse lassen im Status quo-Szenario eine leichte Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen 2016 und 2023 erwarten:

- ♦ **Die Fahrgastzahlen entwickeln sich danach von rund 24,7 Mio. in 2016 auf rund 25,2 Mio. im Prognosejahr 2023.**
- ♦ **Die relative Änderung beträgt damit im selben Zeitraum 1,8%. Dies entspricht einem schwachen Wachstum von nur rund 0,26% pro Jahr.**

Die zuvor dargestellte Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) bildet das maßgebliche Szenario im Sinne des vorliegenden 4. RNVP ab.

2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)

Insgesamt bildet die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens in der Status quo-Prognose nur eine schwache Entwicklungsperspektive ab, die zwar der Maßgabe eines wirtschaftlich darstellbaren Verkehrsangebotes, aber den zukünftig noch wichtiger werdenden klima- und umweltschutzpolitischen Belangen nur zum Teil gerecht wird.

Daher wird nachfolgend im Sinne eines Zielpotenzials ein **alternativer Entwicklungskorridor** für die Fahrgastnachfrage beschrieben, der jedoch entgegen der derzeitigen verkehrspolitischen Ausrichtung Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV sowie damit verbunden auch einen **erhöhten Einsatz von finanziellen und personellen Ressourcen erfordern** würde.

Die in Abbildung 25 dargestellten Maßnahmenbereiche sind geeignet, um eine stärkere Entwicklung der Fahrgastnachfrage zu bewirken.

⁷⁷ Die Änderung der Einwohnerzahlen der Hansestadt Lübeck und der Umlandkreise gehen dabei gewichtet in die Betrachtung ein. Die Wichtungsfaktoren entsprechen den Anteilen der Nutzfahrzeug-km in Lübeck und den Umlandkreisen.

Abbildung 25: Relevante Maßnahmenbereiche zur Erhöhung des Fahrgastpotenzials

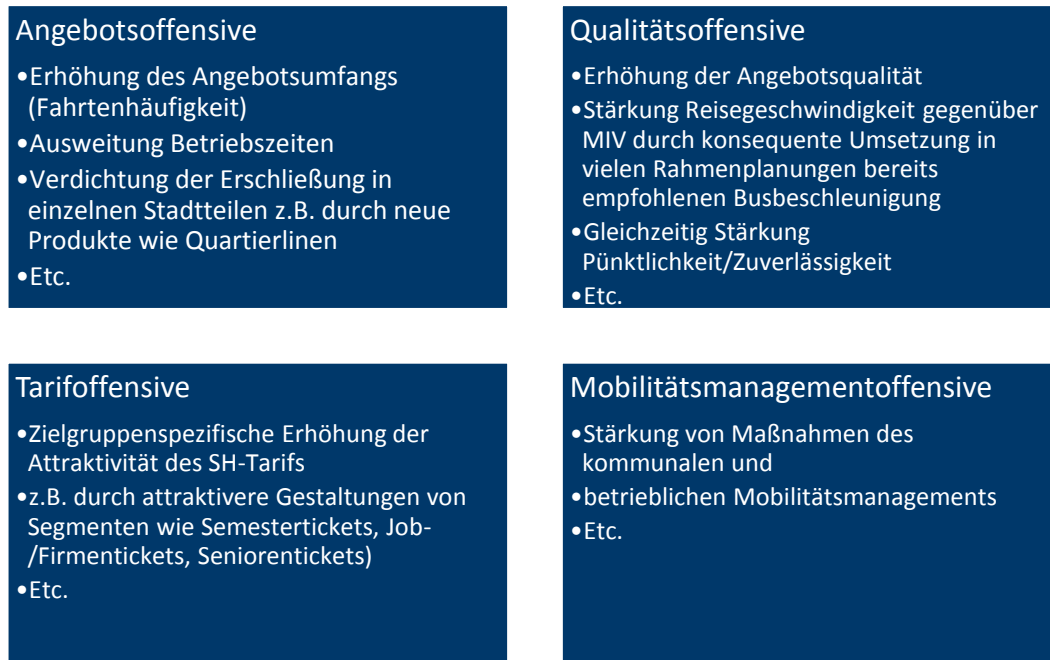
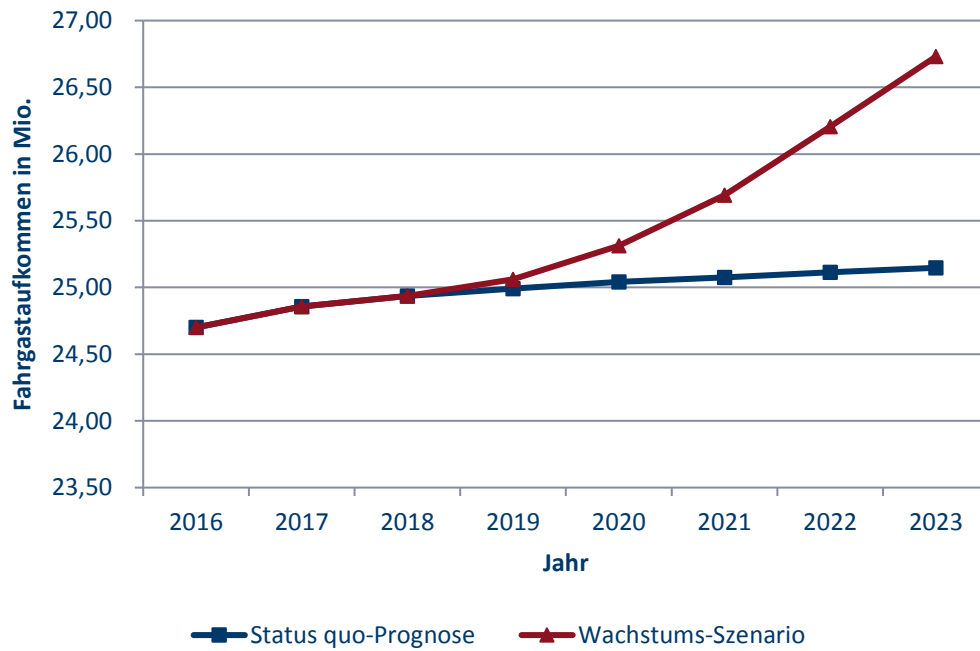


Abbildung: IGES 2018.

Das auch im Vergleich zu anderen deutschen Städten realistisch erreichbare Zielpotenzial für die Entwicklung des Fahrgastaufkommens wird auf einen Wachstumswert von ca. 1,6 % pro Jahr eingeschätzt.

Damit resultiert im Gültigkeitszeitraum des 4. RNVP ein Wachstumsziel der Fahrgastnachfrage von insgesamt rund 8% bzw. auf einen Zielwert von ca. 27 Millionen Fahrgästen pro Jahr (vgl. Abbildung 26).

Abbildung 26: Status quo-Prognose (maßgeblich für 4. RNVP) und Wachstumsszenario (als Alternative) für die Entwicklung des Fahrgastaufkommens bis 2023



Quelle: IGES 2018.

3. Angebotskonzept: Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung

Die Hansestadt Lübeck definiert als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe einer bedarfsorientierten Sichtweise und der Finanzierbarkeit.

Begründet liegt dies darin, dass keine rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des übrigen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren. Der Aufgabenträger orientiert sich deshalb an

- ♦ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen der Stadt,
- ♦ den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung sowie
- ♦ den verkehrspolitischen Zielsetzungen.

Der 4. RNVP berücksichtigt dabei ein- und ausbrechende Verkehrsbeziehungen im Stadt-Umland-Verkehr.

3.1 Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Bedienung im übrigen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 4.

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht der Hansestadt Lübeck die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu definieren (vgl. Abbildung 27).

Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung von räumlichen Haltestelleneinzugsbereichen definiert.

Angebotsqualität: Zweitens erfolgt unter Orientierung an Mindestbedienzeiten die Festlegung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten.

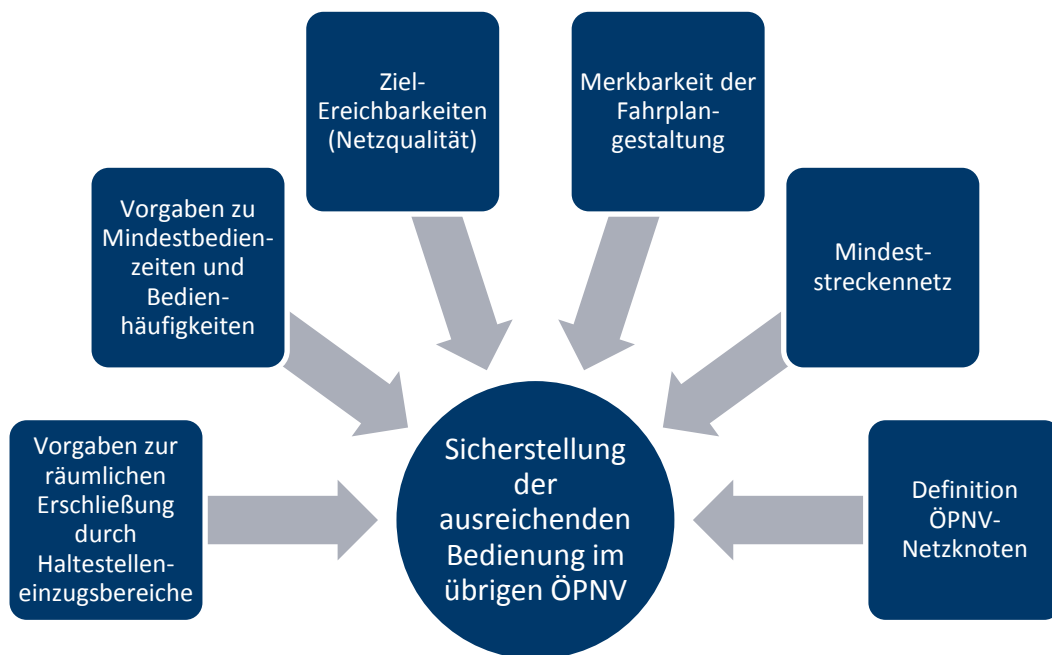
Merkmale Fahrplan: Durch Anforderungen an die Merkmals des Fahrplans soll eine verständliche und gleichbleibende Angebotsqualität abgesichert werden.

Netzqualität: Weiterhin werden Zielvorgaben zu maximalen Fahrzeiten und Umsteigerfordernissen festgelegt.

Mindeststreckennetz: Durch die Festlegung eines mindestens zu bedienenden Streckennetzes wird eine zusätzliche Absicherung der räumlichen Erschließung installiert.

ÖPNV-Netzknoten: Zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots werden abschließend als Mindestvorgabe ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte definiert.

Abbildung 27: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV



Darstellung: IGES 2018.

Die Ebenen der Erschließungs- und der Angebotsqualität basieren dabei auf einer Kategorisierung von Gebietskategorien in der Hansestadt Lübeck, die sinnentsprechend aus dem 3. RNVP übernommen wurden (Tabelle 18).

Tabelle 18: Definition von Gebietskategorien in der Hansestadt Lübeck

Gebietskategorie	Zugeordnete Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete		
Zentrale Gebiete	Innenstadt (Altstadt)		
Wohn- und Mischgebiete, hohe Verdichtung	Holstentor-Nord Hüxtertor/Mühlentor St. Lorenz Süd Burgtor/Stadtpark Marli	Eichholz Strecknitz (Mönk- hofer Weg) Brandenbaum/ Wesloe	Roter Hahn Falkenfeld/Vorwerk Siedlung Buntekuh Moisling Travemünde (Alt- stadt)
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	Siedlung Dornbreite Krempelsdorf Possehsiedlung Karlschhof	Hochschulstadtteil Sudetenstraße Schlutup Israelsdorf/Gothmund	Herrenwyk Kücknitz Dummersdorf
Wohn- und Mischgebiete, geringe Verdichtung	Gärtnergasse Schiereichenkoppel Blankensee Krummesse	Bornkamp Genin Groß Steinrade	Schönböcken Dänischburg/Siems Ivendorf
Siedlungsbereiche städtische Randlage, geringes ÖPNV-Poten- zial	Vorrade/Wulfsdorf Beidendorf Nieder-/Oberbüssau Travemünde (Sied- lungsbereiche)	Niendorf-Moorgarten Reecke Falkenhusener Weg Rangenberg/Wallberg Kronsforde	Pöppendorf Teutendorf Rönnau/Brodten Priwall
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	Herrenholz Hinter den Kirschka- ten Wesloe, Gleisdreieck	Herrenwyk (Metall- hütte) Genin Süd Dänischburg	Gneversdorfer Weg Behördenhochhaus LVA
Gewerbegebiete ohne Handel und öffentl. Dienstleis- tungen	Vorwerker Hafen	Roggenhorst	Niels-Bohr-Ring
Bedeutende Ziele, ge- samtstädtisch bedeu- tend	Universität zu Lübeck Universitätsklinikum Fachhochschule	Hauptbahnhof Sana Klinik Lübeck (ehem. Krankenhaus Süd)	Travemünde (Kur- gebiet) Musik- und Kon- gresshalle

Darstellung: IGES 2018.

3.1.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete und Verkehrsziele in den einzelnen Gebietskategorien bestimmt. Sie bildet im Sinne der Fortschreibung des 3. RNVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum übrigen ÖPNV.

Bisher wurden die Haltestelleneinzugsbereiche durch den „Radius der Luftlinienentfernung“ bestimmt. Auf Basis des aktuellen Standes der Wissenschaft und Technik wird dies zugunsten einer Orientierung an tatsächlichen Wegebeziehungen und –zeiten modifiziert. Die Luftlinienentfernungen werden somit in reale Wegebeziehungen umgerechnet.

Tabelle 19: Mindesterschließungsvorgabe zu Haltestelleneinzugsbereichen für die Hansestadt Lübeck

Gebietskategorie	Luftlinie (3. RNVP)	Wegeentfernung (4. RNVP)	Ungefähre Wegezeit
Zentrale Gebiete	bis zu 300 m	bis zu 360 m	ca. 5 Min.
Wohn- und Mischgebiete, hohe Verdichtung	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.
Wohn- und Mischgebiete, geringe Verdichtung	bis zu 500 m	bis zu 600 m	ca. 8 Min.
Siedlungsbereiche städtische Randlage, geringes ÖPNV-Poten- tial	Kein Standard, ausreichende Bedienung im übrigen ÖPNV wird über Angebotsqualität definiert.		
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.
Gewerbegebiete ohne Han- del und öfftl. Dienstleistun- gen	bis zu 500 m	bis zu 600 m	ca. 8 Min.
Bedeutende Ziele, gesamt- städtisch bedeutend	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.

Darstellung: IGES 2018.

Die Festlegungen der Mindesterschließungsvorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen berücksichtigen die unterschiedlichen Nutzungsarten in den Gebietskategorien. Die Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete der einzelnen Gebietskategorien entsprechend Tabelle 18 gelten als erschlossen, wenn mindestens 90% des jeweiligen Stadtbezirks bzw. Siedlungsgebietes innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegen.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den übrigen ÖPNV zu prüfen.

3.1.2 Angebotsqualität

Die Angebotsqualität wird durch die Festlegung der Mindestbedienzeiten sowie der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgegeben. Die Angebotsqualität definiert somit, wann und wie oft die Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete tatsächlich angefahren werden.

Um eine geeignete Mindestbedienzeit definieren zu können, werden die Verkehrszeiten Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) definiert.

Dies ist erforderlich, da die ÖPNV-Nachfrage über den Tagesverlauf stark schwankt. Gegenüber dem 3. RNVP wird die Nachtverkehrszeit (N8Z) eingeführt, durch die eine Abbildung des pilothaft umgesetzten Angebotes on-Demand Nacht-Shuttle möglich ist.

Die Verkehrszeiten werden in Tabelle 20 und die Mindestbedienzeiten in Tabelle 21 dargestellt.

Tabelle 20: Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf

Mo-Fr	Hauptverkehrszeit HVZ	Ca. 06:30 – 08:00 Uhr	Ca. 12:00 – 17:00 Uhr
	Nebenverkehrszeit NVZ	Ca. 08:00 – 12:00 Uhr	Ca. 17:00 – 19:30 Uhr
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 03:30 – 06:30 Uhr	Ca. 19:30 – 01:00 Uhr
Sa	Nachtverkehrszeit N8Z	Ca. 01:00 – 05:00 Uhr	
	Nebenverkehrszeit NVZ	Ca. 09:00 – 20:00 Uhr	
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 05:00 – 09:00 Uhr	Ca. 20:00 – 01:00 Uhr
So	Nachtverkehrszeit N8Z	Ca. 01:00 – 05:00 Uhr	
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 05:00 – 01:00 Uhr	

Darstellung: IGES 2018.

Aufbauend auf die Festlegung der Mindestbedienzeiten erfolgt die Zuordnung der jeweiligen Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten zu den einzelnen Gebietstypen.

Aufbauend auf die konstante Entwicklung des Fahrgastaufkommens und unter Maßgabe begrenzter Haushaltsmittelverfügbarkeit können die Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten des 3. RNVP als akzeptabel bewertet werden. Insbesondere durch die Linienüberlagerungen im Kernbereich der Hansestadt Lübeck werden die durch die LNO gestrafften Angebote zum Teil kompensiert.

Tabelle 21: Mindestbedienzeiten nach Gebietstypen

Gebietskategorie	Tage	Verkehrszeiten	Besonderheiten
Zentrale Gebiete	Täglich	HVZ, NVZ, SVZ, N8Z	-
Wohn- und Mischgebiete, hohe Verdichtung	Täglich	HVZ, NVZ, SVZ	SVZ (abends) ggf. flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	Täglich	HVZ, NVZ, SVZ	SVZ (abends) ggf. flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, geringe Verdichtung	Täglich	HVZ, NVZ, SVZ	SVZ (abends) ggf. flexible Bedienform
Siedlungsbereiche städtische Randlage, geringes ÖPNV-Potenzial	Täglich	HVZ, NVZ, SVZ	SVZ (abends) ggf. flexible Bedienform
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	Mo – Sa	HVZ, NVZ, SVZ	In SVZ (abends) keine Bedienung bzw. flexible Bedienform
	So	SVZ	Keine Bedienung oder flexible Bedienform
Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen	Mo – Fr	HVZ, NVZ, SVZ	In SVZ (abends) keine Bedienung
Bedeutende Ziele, gesamtstädtisch bedeutend	Täglich	HVZ, NVZ, SVZ	SVZ (abends) ggf. flexible Bedienform

Darstellung: IGES 2018.

Die Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten werden in Tabelle 22 dargestellt. Es ist soweit wie möglich für alle Verkehre eine konsequente Vertaktung umzusetzen. Das Ziel der Vertaktung gilt aus Sicht der Hansestadt Lübeck mit Ausnahme von überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichteten Angeboten auch für Regionalverkehre.

Die Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten gelten als erfüllt, wenn mindestens 90% der jeweiligen Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete abgedeckt sind.

Tabelle 22: Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Hansestadt Lübeck

Gebietskategorie	Mindesttaktfolgezeit bzw. Mindestbedienhäufigkeit		
	HVZ Mo-Fr	NVZ Mo-Sa	SVZ Täglich
Zentrale Gebiete	Dichte Taktfolge durch Linienüberlagerungen		
Wohn- und Mischgebiete, hohe Verdichtung	15- oder 30-Minuten	30-Minuten	30- oder 60-Minuten
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	30-Minuten	30- oder 60-Minuten	60- oder 120-Minuten
Wohn- und Mischgebiete, geringe Verdichtung	30- oder 60-Minuten	30- oder 60-Minuten	Flexible Bedienform
Siedlungsbereiche städtische Randlage, geringes ÖPNV-Potenzial	Linienverkehr nach Bedarf	Linienverkehr nach Bedarf	Flexible Bedienform
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	30-Minuten	30- oder 60-Minuten	Kein Standard
Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen	Linienverkehr nach Bedarf	Linienverkehr nach Bedarf	Kein Standard
Bedeutende Ziele, gesamtstädtisch bedeutend	30-Minuten	30- oder 60-Minuten	60- oder 120-Minuten

Darstellung: IGES 2018.

Zusätzlich zu den vorgenannten Mindestbedienzeiten sowie Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten ist für die Gebietskategorien „Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sowie „Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sicherzustellen, dass eine den jeweiligen angesiedelten Unternehmen und Beschäftigtenzahlen angepasste Bedienungen die An- und Abreise in den Schwachverkehrszeiten ermöglichen.

Eine Mitwirkung und Mitfinanzierung der jeweiligen Unternehmen wird dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck als wichtige Voraussetzung angesehen. Diese Abstimmungen entsprechend dem Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.14.1).

3.1.3 Anforderungen an die Merkfähigkeit der Fahrplangestaltung

Aufbauend auf die Angebotsqualität mit Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten wird durch die Hansestadt Lübeck eine Orientierung der Fahrplangestaltung an den nachfolgenden Prinzipien der Merkfähigkeit gefordert, um eine möglichst verständliche und gleichbleibende Angebotsqualität abzusichern:

- ♦ Abfahrt zu merkbaren und wiederkehrenden Abfahrtsminuten an wichtigen Haltestellen sowie ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkten sowie
- ♦ Abfahrt in gleichen Fahrtenabständen über den Tagesverlauf mit möglichst geringen Abweichungen vom Taktschema 15-/30- bzw. 60-Minuten⁷⁸.

Detaillierte Vorgaben zu den Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten werden entsprechend Tabelle 31 im Anhang definiert.

3.1.4 Netzqualität (maximale Fahrzeiten und Umsteigeerfordernisse)

Ziel-Fahrzeiten

Aufbauend auf die Angebotsqualität mit Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten besteht aus Sicht der Hansestadt Lübeck weiterhin das Ziel, möglichst kurze Fahrzeiten sowie möglichst wenige Umsteigevorgänge im übrigen ÖPNV zu erreichen.

Es werden folgende **Zielwerte für das Erreichen der Lübecker Innenstadt** (Altstadt) vorgegeben, da dieser Bereich das bedeutendste Verkehrsziel im Lübecker ÖPNV-Netz darstellt:

- ♦ Bis zu 30 Minuten Fahrzeit zur Altstadt: Zielwert für alle Siedlungsgebiete (definiert über eine zentrale Bezugshaltestelle) mit relevantem ÖPNV-Potenzial in den Zeitbereichen Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ)
- ♦ Bis zu 45 Minuten Fahrzeit zur Altstadt: Höchstwert für alle Siedlungsgebiete innerhalb des Lübecker Stadtgebietes und für alle Verkehrszeiten

Umsteigeerfordernisse

Das Netz des übrigen ÖPNV wird überwiegend durch Durchmesserlinien erschlossen, so dass eine große Anzahl von Direktverbindungen angeboten werden kann. Damit ist auch gewährleistet, dass Ziele außerhalb der Altstadt in der Regel mit höchstens einmaligem Umsteigen erreichbar sind. Zum Teil erfordert dies Umwege über die Innenstadt, so dass nachfolgend Vorgaben an die Netzqualität definiert werden:

- ♦ Fahrtrelationen zur Lübecker Altstadt und zum zentralen Knoten ZOB/Hauptbahnhof sollen in der HVZ und NVZ **maximal mit einmaligem Umsteigen** erreichbar sein.
- ♦ Fahrtrelationen zu sonstigen Verkehrszielen mit gesamtstädtischer Bedeutung außerhalb der Altstadt⁷⁹ sollen in der HVZ und NVZ **maximal mit zweimaligem Umsteigen** erreichbar sein.

⁷⁸ Linie 5 verkehrt in der HVZ abweichend im 10-Minuten-Taktschema.

⁷⁹ Hauptbahnhof, Medizinische Universität/UKSH, Fachhochschule, Sana Kliniken (Süd), Travemünde

- ♦ Ein mehr **als zweimaliges Umsteigen** soll nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig (z.B. bei geringem ÖPNV-Potenzial) sein.
- ♦ Es sind aus Sicht der Hansestadt Lübeck **ausgewählte direkte Verbindungen durch Tangentiallinien** zwischen Travemünde und Hochschulstadtteil (Linie 32), zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Sereetzer Weg (Linie 8) sowie zwischen Bauernweg und Oberbüssauer Weg als Teilbereich der Linie 12 anzubieten. Damit sollen angemessene Fahr- und Reisezeiten erreicht und Umstiege vermieden werden.

Anschluss- und Vernetzungsqualität

Zusätzlich werden in Kapitel 4.1.2 Vorgaben zur Anschluss- und Vernetzungsqualität definiert.

3.1.5 Mindeststreckennetz

Das durch die Hansestadt zukünftig gewünschte zu bedienende Mindeststreckennetz wird durch das derzeitige Streckennetz des übrigen ÖPNV entsprechend Tabelle 31 im Anhang definiert.

Aufbauend auf die zukünftige Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung kann dieses Netz ausgeweitet werden, wobei eine frühzeitige Planung der Anbindung gefordert wird. Dabei sollen wenn möglich bestehende Linien verlängert bzw. modifiziert werden, um Kompatibilität zur Angebotsgrundstruktur zu gewährleisten.

Linienführungen sollen möglichst auf direktem Weg geplant werden. Übermäßige Umwege (Mäandrieren) oder eine häufige Trennung richtungsbezogener Linienwege sind weitgehend zu vermeiden.

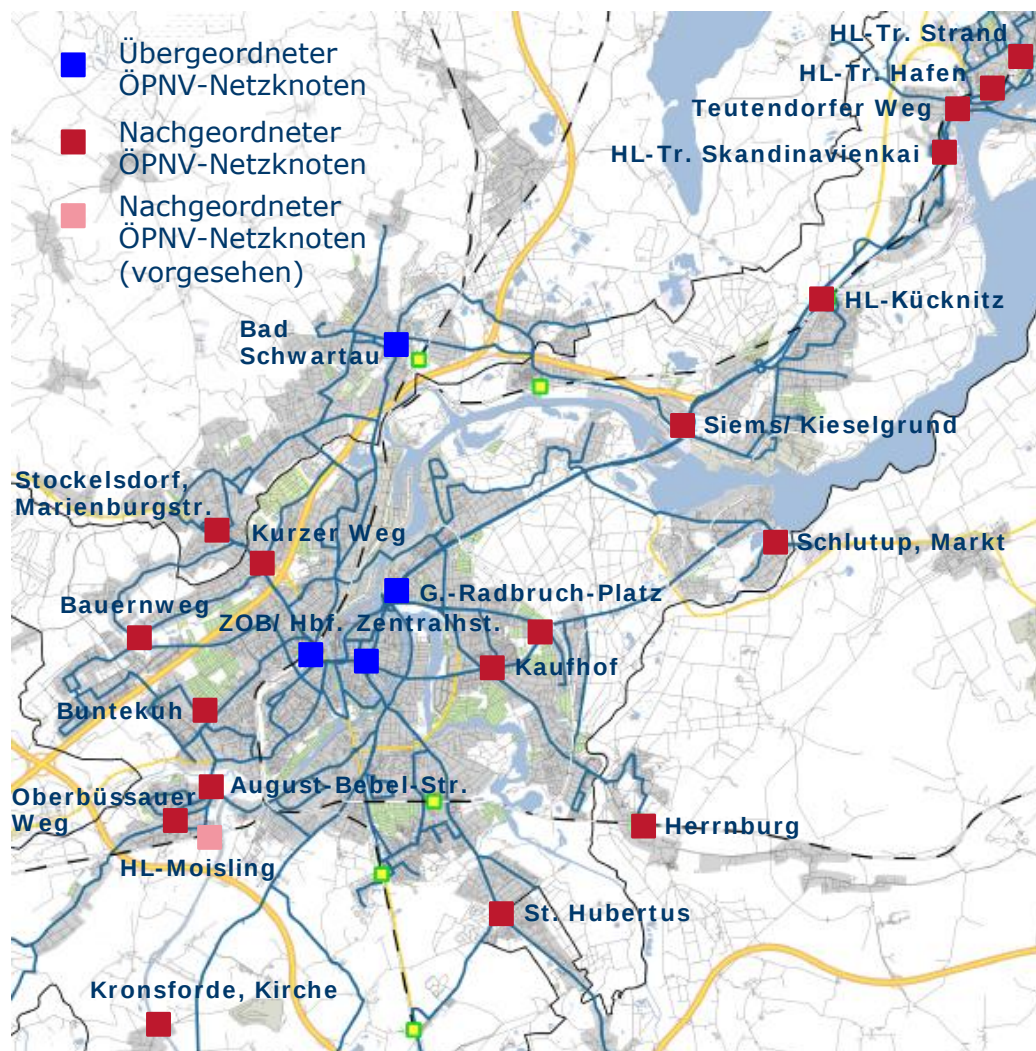
In begründeten Ausnahmefällen kann von der Vorgabe des Mindeststreckennetzes abgewichen werden, z.B. wenn einzelne Streckenabschnitte keine signifikante Nachfrage mehr aufweisen oder wenn durch alternative räumlich nahegelegene Streckenabschnitte keine signifikante Verschlechterung der räumlichen Erschließung resultiert.

3.1.6 ÖPNV-Netzknotten bzw. Verknüpfungspunkte

Der ÖPNV in der Hansestadt Lübeck soll koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Dies beinhalten nicht nur die Verknüpfung zum und vom Schienenverkehr, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des übrigen ÖPNV untereinander.

Zur Verknüpfung der Verkehrsangebote werden nachfolgende übergeordnete ÖPNV-Netzknotten sowie nachgeordnete ÖPNV-Netzknotten definiert. Die Linienführungen und die Fahrplangestaltung sollen sich an diesen Netzknotten orientieren, so dass je nach Ausprägung der verkehrlichen Ströme möglichst gute Umsteigeverbindungen entstehen (vgl. Abbildung 28 sowie Tabelle 23).

Abbildung 28: ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Tabelle 23: ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte	Derzeitige Haltestellennamen
Übergeordnete ÖPNV-Netzknoten Hansestadt Lübeck	• Gustav-Radbruch-Platz • Zentralhaltestelle (Kohlmarkt, Sandstr., Wahmstr.) • ZOB/Hauptbahnhof
Übergeordnete ÖPNV-Netzknoten Region Lübeck	• Bad Schwartau
Nachgeordnete ÖPNV-Netzknoten Hansestadt Lübeck	• August-Bebel-Str. • Bauernweg • Buntekuh • Kaufhof • Kreuzwegbrücke • Kronsforde, Kirche • Kurzer Weg • Lübeck-Kücknitz, Hp. • Lübeck-Moisling, Hp. (geplant) • Lübeck-Travemünde, Hafen, Hp. • Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai • Lübeck-Travemünde, Strand / Strandbahn- hof • Oberbüssauer Weg • Schlutup, Markt • Siems/Kieselgrund • St. Hubertus • Teutendorfer Weg
Nachgeordnete ÖPNV-Netzknoten Region Lübeck	• Herrnburg, Hp. • Stockelsdorf, Marienburgstr.

Darstellung: IGES 2018.

Übergeordnete ÖPNV-Netzknoten sollen dabei den überwiegenden Teil der Umsteigemöglichkeiten sicherstellen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen (Flächenbedarf, Flächenverfügbarkeit, bauliche Einrichtungen, städtebauliche Integration etc.) dieser Netzknoten ist bei Planungen zu berücksichtigen. Die Gestaltung der übergeordneten Netzknoten soll unabhängig von der Anzahl der Ein- und Umsteiger entsprechend den Anforderungen an Schwerpunkthaltestellen erfolgen (vgl. Kapitel 4.10).

Nachgeordnete ÖPNV-Netzknoten sollen ergänzende Umsteigemöglichkeiten sicherstellen und befinden sich überwiegend außerhalb des Kernbereichs der Hansestadt Lübeck. Sie sollen insbesondere auch den Umstieg zu Linien des Regionalverkehrs oder aber auch zu flexible Bedienformen ermöglichen.

An den definierten ÖPNV-Netzknoten soll, sofern notwendig, auf eine möglichst kurze Wegeführung beim Umstieg werden, um die Umsteigezeiten zu verbessern.

Dies beinhaltet sowohl die Verknüpfung zwischen Busangeboten als auch zwischen Bus und Bahn.

3.2 Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV in der Hansestadt Lübeck

3.2.1 Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV

Konventioneller Linienverkehr

Die derzeitigen Produkte des konventionellen Linienverkehrs können aus Sicht der Nutzer in Schnellbus-, Regionalbus- und Stadtbuslinien unterschieden werden. Funktional können diese Produkte als Durchmesser-, Tangential-, Ortsteil- oder sonstige Verbindung klassifiziert werden.

- ♦ **Stadtbuslinien** bilden das Standardangebot im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck.
- ♦ **Schnell- und Regionalbuslinien** sollen daneben als Angebot mit hohen Reisegeschwindigkeiten durch wenige Zwischenhalte angeboten werden. Schnell- und Regionalbusse sollen zur Anbindung von Siedlungsgebieten und Verkehrszielen mit großer Entfernung zum Kernbereich der Stadt Lübeck angeboten werden, wenn ein überdurchschnittlich hohes ÖPNV-Nachfragepotenzial zu erwarten ist.
- ♦ Zusätzlich sollte aus Sicht der Hansestadt Lübeck zukünftig zur kleinräumigen Erschließung von Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten sowie Gewerbe-/Industriegebieten der Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien als Produkt geprüft werden.

Flexibler Verkehr

Im Bereich der Produkte des flexiblen Verkehrs sollen weiterhin die Angebote Linientaxi, Bedarfslinien sowie Flächenbetrieb genutzt werden.

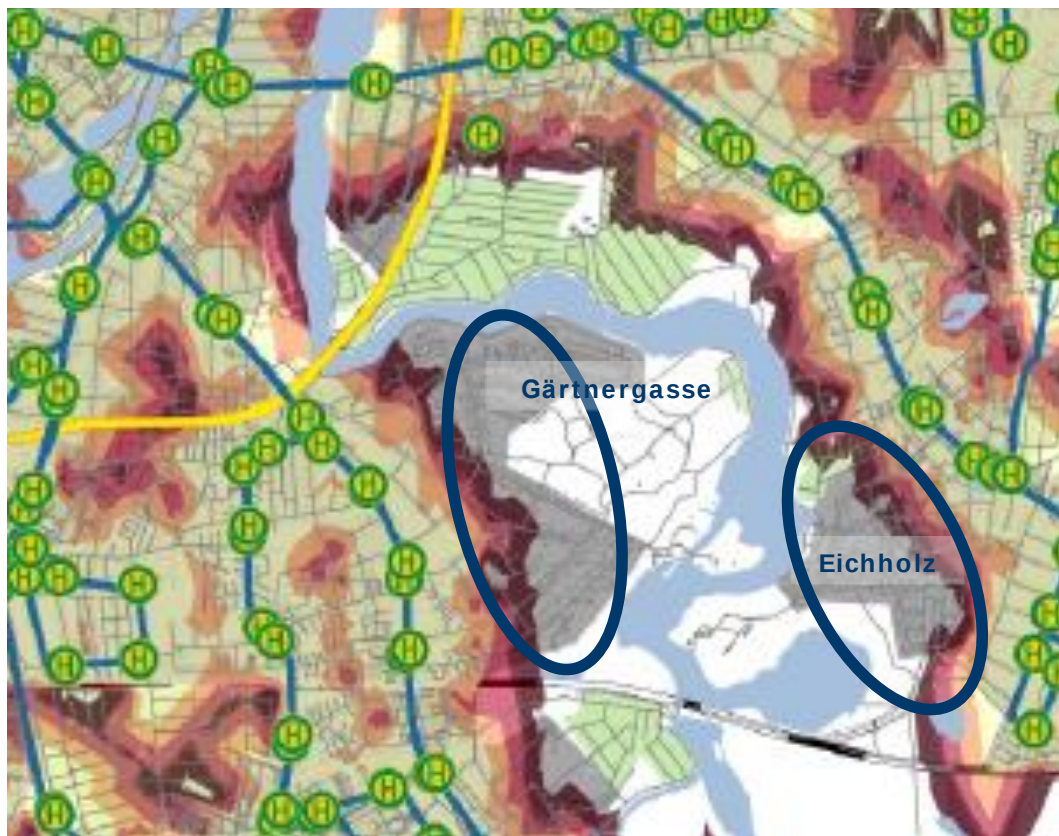
- ♦ Das Angebot **Linientaxi** bleibt unverändert.
- ♦ Handlungsbedarf besteht beim Angebot der **Bedarfslinien**, die ggf. stärker auf Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete sowie Gewerbe-/Industriegebieten in städtischer Randlage ausgeweitet werden sollen. Es ist zukünftig auf eine einheitliche Vermarktung aller Bedarfslinien zu achten. Es sollen einheitliche Voranmeldezeiten von maximal 30 Minuten vor Fahrtbeginn angewendet werden. Buchungsmöglichkeiten sollen möglichst entweder telefonisch (über eine einheitliche kostenfreie Rufnummer) sowie zukünftig auch internetbasiert bzw. über mobile Endgeräte angeboten werden.
- ♦ Das derzeitige im Pilotbetrieb stehende Angebot LÜMO als Betriebsform des **Flächenbetriebs** soll möglichst verstetigt werden. Eine Evaluation des Angebots soll regelmäßig erfolgen. Aufbauend darauf soll geprüft werden, ob und wie eine Ausweitung möglich ist. Weiterhin soll geprüft werden, ob bestehende klassische Angebote etwa in den Stadtrandlagen durch ähnliche flexible Angebote kundennäher organisiert werden können. Aufgrund

des Pilotcharakters wird auf die Festlegung einer einheitlichen Bezeichnung verzichtet. Das Angebot LÜMO wird als Nachtangebot vermarktet und kann ggf. bei Angeboten in Stadtrandlage anders bezeichnet werden.

3.2.2 Verbesserungsbedarf der Erschließungsqualität im Kernbereich der Hansestadt Lübeck

Aufbauend auf die Festlegungen zur Erschließungsqualität in Kapitel 3.1.1 wurde die derzeitige Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche überprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der weit überwiegende Teil der Stadtbezirke und Siedlungsgebiete ausreichend erschlossen ist und somit zukünftig nur geringer zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht.

Abbildung 29: Defizite der Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Fußläufige Erreichbarkeit

- 300 Meter Wegeentfernung
- 400 Meter Wegeentfernung
- 500 Meter Wegeentfernung
- 600 Meter Wegeentfernung

Weiterhin bestehen Defizite im Siedlungsgebiet Gärtnergasse sowie im westlichen Teil des Siedlungsgebietes Eichholz (vgl. Abbildung 29). Trotz geringem Handlungsdruck ist eine **Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz (westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten zu prüfen.**

3.2.3 Defizite der Angebotsqualität bei Siedlungsgebieten in städtischer Randlage

Die Analyse der derzeitigen ÖPNV-Erschließung zeigt unter Anwendung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten erwartungsgemäß keine starken Abweichungen, so dass die Angebotsqualität insgesamt den Anforderungen entspricht.

Nach wie vor bestehen jedoch Defizite in der Anbindung von Siedlungsgebieten und zum Teil von Gewerbegebieten in städtischer Randlage. Diese Defizite sollten entsprechend dem 3. RNVP u.a. durch die Entwicklung flexibler Betriebsformen behoben werden. Entsprechende Untersuchungen oder Maßnahmenumsetzungen sind jedoch nicht erfolgt.

Daraus resultiert, dass für die Siedlungsgebiete

- ♦ Beidendorf,
- ♦ Brodten,
- ♦ Heiweg,
- ♦ Kronsforde,
- ♦ Mecklenburger Str.,
- ♦ Priwall,
- ♦ Schlutup,
- ♦ Travemünde „Nord“,
- ♦ Vorrade sowie
- ♦ Wulfsdorf

nochmals eine Prüfung der Anbindungsmöglichkeiten in Schwachlastzeiten erfolgen soll.

Hierbei ist aus heutiger Sicht die Nutzung flexibler Angebotsformen sinnvoll, da zwar ein öffentliches Interesse an einer Anbindung auch von Siedlungsgebieten in städtischer Randlage besteht, jedoch geringe Verkehrsströme zu erwarten sind. Das derzeit im Test befindliche Angebot LÜMO sollte bei Eignung als mögliche Betriebsform auch für die in Randlage befindlichen Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete angedacht werden.

Unter dieser Maßgabe soll auch geprüft werden, ob die im 3. RNVP nicht für eine Integration in das ÖPNV-Netz definierten Siedlungsgebiete

- ♦ Oberbüssau sowie
- ♦ Reecke

durch diese neuen flexiblen Angebotsmöglichkeiten erschlossen werden können.

3.2.4 Erweiterung der Hochschulstandorte – Anforderungen an die Erschließung mit dem übrigen ÖPNV

Es wird langfristig von einer Ausweitung der Standorte des Universitätsklinikums Schleswig-Holstein (UKSH), der Universität zu Lübeck sowie der Fachhochschule Lübeck ausgegangen.

In diesem Zusammenhang wird eine Flächenausweitung in südlicher Richtung erwartet, so dass aus Sicht der Hansestadt ein zukunftsorientiertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Flächenerschließung erarbeitet werden soll.

Die grundsätzlichen Ziele und Rahmenbedingungen sind mit den zuständigen Akteuren des UKSH sowie der Universität zu Lübeck und der Fachhochschule Lübeck abzustimmen.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind sowohl der Standort selbst sowie die Standortattraktivität zu stärken.

Mit Bezug zum übrigen ÖPNV ist nach heutiger Sicht kurz- bis mittelfristig mindestens ein neuer Haltestellenbereich in der Ratzeburger Allee etwa im Bereich des neuen UKSH-Haupteingangs (ca. Ratzeburger Allee/Am Bökenbarg) erforderlich.

3.2.5 Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Lübeck-Travemünde

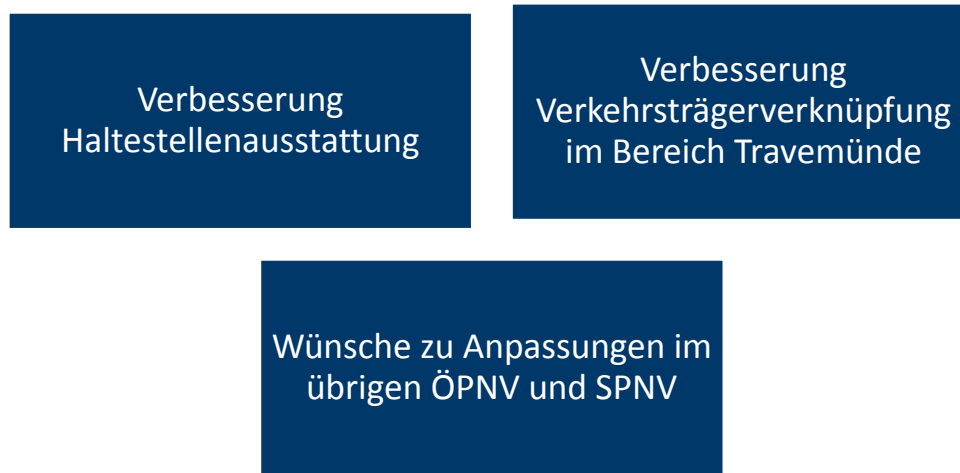
Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Travemünde⁸⁰ werden aus Nutzersicht Handlungsbedarfe in drei wesentlichen Handlungsfeldern deutlich (vgl. Abbildung 30).

Die Hansestadt Lübeck wird aufbauend auf den wahrgenommenen Handlungsbedarfen konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung mit dem übrigen ÖPNV ableiten und wird diese im Rahmen der Laufzeit des 4. RNVP auf Umsetzungsmöglichkeiten prüfen.

Zum Teil werden die Wünsche bereits umgesetzt (Fahrradstationen Lübeck-Travemünde Skandinavienkai und Lübeck-Travemünde Hafen) bzw. im Zuge der Erarbeitung des Umsetzungs- und Maßnahmenplans Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.8.4) geprüft.

⁸⁰ Vgl. Hansestadt Lübeck (2017c).

Abbildung 30: Handlungsbedarfe zur verkehrlichen Verbesserung in Lübeck-Travemünde



Quelle: Eigene Darstellung aufbauend auf Hansestadt Lübeck 2017c.

3.2.6 Anbindung zukünftiger Wohnflächen

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung wird ein zukünftiger Erschließungsbedarf für die Bebauungsplangebiete C038 Geniner Ufer, C037 St. Lorenz Brücke sowie D042 Howingsbrook deutlich.

Es ist daher in Abhängigkeit vom Beginn der tatsächlichen Erschließung und einer prognostizierten Nachfrage eine entsprechende Anbindung dieser Flächen sicherzustellen. Insbesondere im Bebauungsplangebiet C038 Geniner Ufer ist zu beachten, dass dort gleichfalls ein neuer Grundschulstandort geplant wird.

3.2.7 Anbindung an zukünftigen SPNV-Haltepunkt Moisling

Es ist geplant, bis ca. 2022 eine neue SPNV-Zugangsstelle an der Bahnstrecke Lübeck – Hamburg im Bereich Moisling zu errichten. Mit Einrichtung dieser Zugangsstelle ist eine Anbindung durch den übrigen ÖPNV z.B. durch Verlängerung bestehender Linien sicherzustellen. Es ist dabei u.a. auch die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Genin zu berücksichtigen.

Geeignete Wendemöglichkeiten für die Fahrzeuge des übrigen ÖPNV sind baulich einzurichten.

3.3 Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck

Die verkehrlichen Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck haben durch die übergreifenden Verkehrsangebote mit der Hansestadt Lübeck bereits ein qualitativ hohes Maß erreicht.

Dennoch bestehen einzelne Handlungsfelder, die aus Sicht der Hansestadt Lübeck innerhalb der Laufzeit des 4. RNVP zu bearbeiten sind.

Die Hansestadt Lübeck strebt für ausbrechende Linienverkehre⁸¹ an, mit den benachbarten Aufgabenträgern Vereinbarungen abzuschließen, die eine Direktvergabe an den internen Betreiber rechtlich ermöglichen.

3.3.1 Angebotskoordinierung Stadt- und Regionalbuslinien

Die Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien in der Region Lübeck wurde im 3. RNVP als Handlungsfeld mit Bezug zum Kreis Herzogtum Lauenburg definiert und baut auf bereits durchgeführte Überlegungen zur Koordination mit dem Kreis Stormarn auf.

Das Handlungsfeld konnte jedoch noch nicht in strukturierter Form bzw. mit konkreten Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmenumsetzungen abgeschlossen werden.

Die Zielstellung der Angebotskoordinierung wird daher erneut im 4. RNVP hinterlegt und sollte vor allem auf die Schnittbereiche zu den Linien in Aufgabenträgerschaft des Kreises Herzogtum Lauenburg und des Landkreises Nordwestmecklenburg fokussiert werden. Die Angebotskoordinierung soll dabei folgenden Prämissen folgen:

- ♦ Absicherung von Direktverbindungen von/zu den Lübecker Schulstandorten,
- ♦ Etablierung von Verknüpfungspunkten zwischen Regional- und Stadtbuslinien in den verkehrlichen Randzeiten der NVZ und SVZ (Identifizierung der geeigneten Verknüpfungspunkte, Ermittlung der betrieblichen, nachfragebezogenen und finanziellen Wirkungen inkl. Prüfung der vorhandenen Kapazitäten in den Stadtbuslinien),
- ♦ Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch Regionalbuslinien innerhalb der Hansestadt Lübeck sowie
- ♦ Einbindung der Regionalbuslinien in ein einheitliches Marketing der ÖPNV-Leistungen.

3.3.2 Aufwertung bestehender Angebote durch Einführung landesbedeutsamer Buslinien

Es ist durch den Kreis Segeberg vorgesehen, die grenzüberschreitende Linie 7650 Lübeck – Bad Segeberg angebotsorientiert weiter auszubauen und als möglichen Bestandteil eines zukünftigen Landesbusnetzes zu definieren.

Konkret sind folgende Maßnahmen für eine Umsetzung ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2018 vorgesehen:

⁸¹ Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 32.

- ♦ Erweiterung Mo-Fr: Ausweitung des 60-Minuten-Taktes von derzeit ca. 19:00 bzw. 20:00 Uhr bis ca. 23:00 Uhr,
- ♦ Erweiterung Sa: Verdichtung des derzeitigen ganztägigen 120-Minuten-Takts auf einen 60-Minuten-Takt sowie
- ♦ in den Nächten Fr/Sa und Sa/So Einrichtung von Spätfahrten bis ca. 1:00 Uhr.

Die Hansestadt Lübeck unterstützt die vorgesehene weitere Angebotsausweitung unter dem Vorbehalt der vorherigen Regelung der finanziellen Absicherung der geplanten Mehrleistungen zwischen dem Kreis Segeberg und der Hansestadt Lübeck.

Die Umsetzung der Mehrleistung erfordert vorab die Prüfung vorhandener Haltestellenkapazitäten für die zusätzlichen Fahrten. Da diese jedoch im Abend- bzw. Wochenendbereich vorgesehen sind, ist nicht von Kapazitätsproblemen auszugehen.

3.3.3 Ausweitung der Bedienung im Bereich Lübeck – Stockelsdorf – Bad Schwartau

Der Kreis Ostholstein beabsichtigt, das Verkehrsangebot in Stockelsdorf und Bad Schwartau voraussichtlich bereits ab Dezember 2018 auszuweiten.

3.3.4 Verbesserung der übergreifenden Verkehrsangebote aus und in den Landkreis Nordwestmecklenburg

Aus Sicht des Landkreises Nordwestmecklenburg besteht das Interesse, die etablierten Verkehre aus und in Richtung Dassow – Grevesmühlen (Linie 335) sowie Dassow – Boltenhagen (Linie 390) als schnelle Regionalbusverbindung in die Hansestadt Lübeck einzubinden. Die Nachfrage auf diesen Verbindungen entwickelt sich nach Einführung der Angebote insbesondere bei Pendlern, Verkehren im Stadt-Umland-Raum und touristischen Nutzungen positiv⁸².

Koordinierung von Marketingaktivitäten

Handlungsbedarf besteht bei der verstärkten Koordinierung von Marketingaktivitäten (Angebote zu Freizeitaktivitäten und Veranstaltungen in der Hansestadt Lübeck an Fahrgäste im Verkehrsgebiet des Landkreises Nordwestmecklenburg).

Integration von Fahrplan- und Echtzeitinformationen zur Verbesserung der Fahrgastinformation

Aus Sicht der Stadt Lübeck besteht Interesse, die Angebote der NAHBUS in den Fahrplanauskunftssystemen der NAH.SH stärker zu integrieren.

Es wird angeregt, Echtzeitinformationen zur verbesserten Kundeninformation an die Datendrehscheibe der NAH.SH zu übermitteln. Sobald Echtzeitdaten durch die

⁸² Email-Auskunft des Landkreises Nordwestmecklenburg, Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Regionalentwicklung und Planen, Herr Waldraff. 27.02.2018.

NAHBUS geliefert werden, wird die NAH.SH diese in die Fahrplanauskunftssysteme einspeisen.

Prüfung der Haltestellenbedienung innerhalb der Hansestadt Lübeck

Um eine stärkere Orientierung der Angebote der Linien 335 und 390 an den Fahrgastwünschen umsetzen zu können, beabsichtigt NAHBUS eine Überprüfung der in der Hansestadt Lübeck bedienten Haltestellen. Konkret soll u.a. geprüft werden,

- ♦ ob Bedienungen von Haltestellen wie Kaufhof und Wesloer Brücke (Linie 335) oder aber
- ♦ abweichende Fahrtwege der Linie 335 im Berufsverkehr über den Laufweg Traveufer (Kreuzwegbrücke) zur Anbindung dortiger Gewerbe-/Industriestandorte für Pendler aus dem Bereich Nordwestmecklenburg

umgesetzt werden können

Die Hansestadt Lübeck steht einer Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung positiv gegenüber und wird sich für eine einvernehmliche Lösungsfindung zwischen den Verkehrsunternehmen in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck und der NAHBUS einsetzen.

Prüfung der Anbindung Dassow - Priwall

Ein weiterer Ansatz zur Weiterentwicklung der verkehrlichen Verknüpfung mit dem Landkreis Nordwestmecklenburg zielt auf die Prüfung möglicher Angebote zwischen Dassow und Priwall z.B. im Freizeit-/touristischen Verkehr ab. Vergleichbare Angebote wurden in früheren Jahren bereits angeboten, so dass eine Neubewertung der Potenziale aus heutiger Sicht gewünscht wird.

Die Hansestadt Lübeck steht einer Machbarkeitsprüfung einer solchen Verbindung wohlwollend gegenüber. Es ist im Zusammenwirken zwischen dem Landkreis Nordwestmecklenburg, der Hansestadt Lübeck sowie den Unternehmen SL und NAHBUS zu prüfen, welche betrieblichen Optionen dazu bestehen und in welcher Form wirtschaftliche Auswirkungen wie positive oder negative Auswirkungen auf Fahrgelderlöse etc. resultieren. Aufbauend darauf kann eine Vorgehensweise für oder gegen eine Umsetzung entschieden werden.

Übergreifende Tarifangebote

Das Handlungsfeld der tariflichen Koordinierung mit den Angeboten der NAHBUS wird in Kapitel 4.5 dargestellt.

3.4 Weiterentwicklung des SPNV

Koordinierungsgrundsätze zwischen SPNV und übrigen ÖPNV

Im Rahmen eines modernen, integrierten und verknüpften Verkehrssystems ist auch die Betrachtung des SPNV im Rahmen des RNVP notwendig. Insbesondere für die innerstädtische Erschließung zwischen Stadtmitte und Travemünde sowie

für mittlere und längere Distanzen ist der SPNV eine wichtige Komponente im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs der Hansestadt Lübeck.

Nach § 1 und § 3 ÖPNVG-SH soll durch Zusammenarbeit der beteiligten Aufgabenträger der ÖPNV eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Wille der Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein ist entsprechend dem Landesnahverkehrsplan eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Umsetzung von Maßnahmen des LNVP⁸³

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck besteht weiterhin ein vordringlicher Bedarf zur Realisierung einer neuen SPNV-Zugangsstelle im Bereich Lübeck-Moisling entlang der Strecke Hamburg – Bad Oldesloe – Lübeck.

Weiterhin wird erwartet, dass eine konsequente weitere Ausrichtung an den Maßnahmen der Szenarien „Offensive Nahverkehr“ sowie „Plus 50 Prozent“ des LNVP durch das Land Schleswig-Holstein erfolgt:

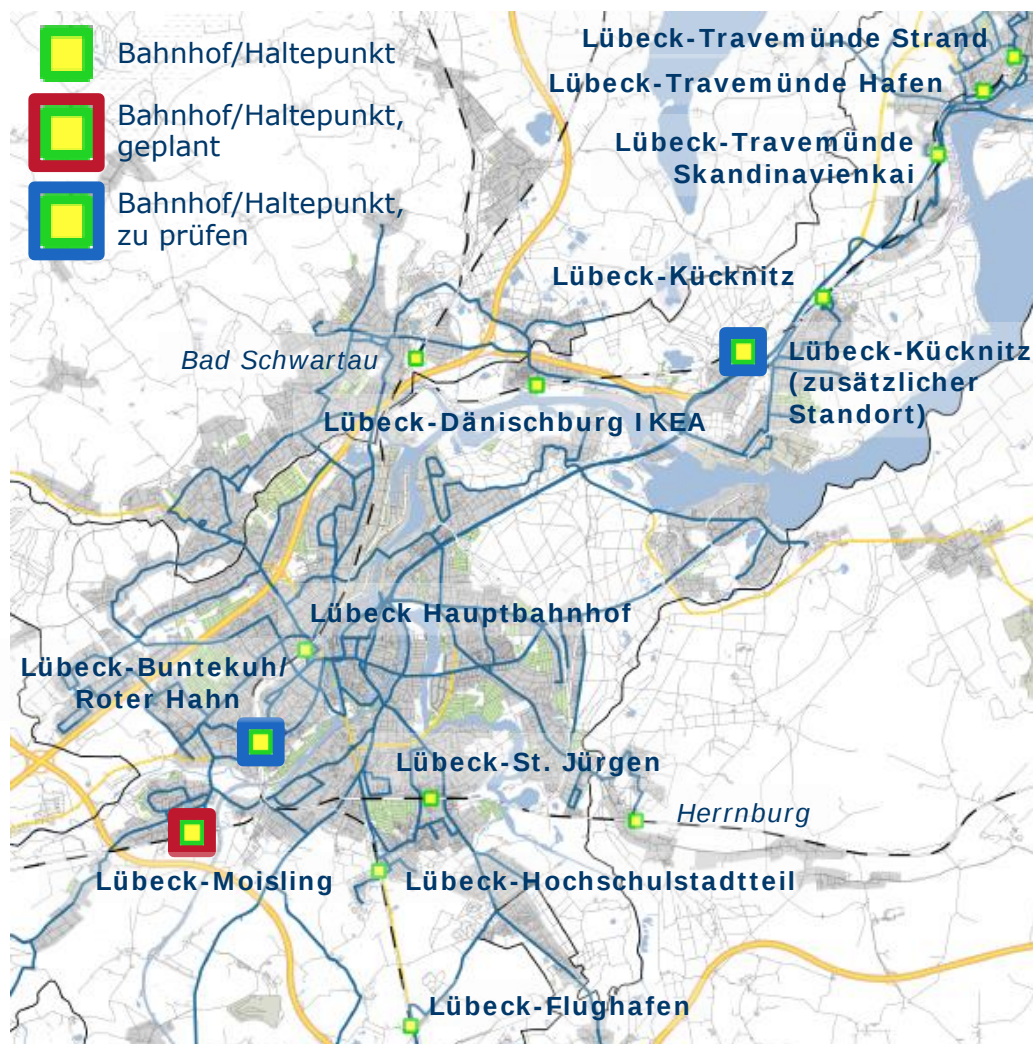
- ♦ Erweiterung des Fahrtenangebotes Hamburg – Lübeck auf bis zu drei stündliche Züge,
- ♦ Ausbau und Beschleunigung Strecke Kiel – Lübeck (Beschleunigung des stündlichen Expressangebotes Kiel – Lübeck auf unter 60 Minuten),
- ♦ Angebotsverdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt zur Umsetzung des Konzeptes Regio-S-Bahn Lübeck (Lübeck Hbf. - Lübeck-Travemünde Strand, Lübeck Hbf. – Puttgarden, Lübeck Hbf. – Ratzeburg),
- ♦ Einführung einer Direktverbindung Lübeck – Schwerin sowie
- ♦ Ausbau Hinterlandanbindung der „Festen Fehmarnbeltquerung“ sowie danach Umsetzung eines Expresslinien-Angebots im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Dänemark in Ergänzung zum Fernverkehr.

Prüfung weiterer SPNV-Zugangsstellen

Zur Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten setzt sich die Hansestadt Lübeck dafür ein, über den geplanten Haltepunkt Lübeck-Moisling hinaus Potenziale für neue bzw. veränderte SPNV-Zugangsstellen als nachgeordnete Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu untersuchen. Dabei sollten u.a. folgende mögliche Standorte/Bereiche geprüft werden: Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe bzw. Lübeck-Kücknitz (zusätzlicher Standort).

⁸³ Vgl. MWAVT SH (2014).

Abbildung 31: Planung neuer Zugangsstellen für den SPNV



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Leistungen im SPNV-Netz Ost

Es ist vorgesehen, die Leistungen auf den Linien RE 8/RE 80 Lübeck – Hamburg, RB 85 Puttgarden – Lübeck sowie RB 86 Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck für den Zeitraum Dezember 2022 bis 2035 im Rahmen eines Vergabeverfahrens neu zu vergeben (Elektronetz Ost).

Die übrigen Verkehrsleistungen des heutigen Netzes Ost sollen in separaten Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. Für die nicht-elektrifizierten Strecken sollen dabei Fahrzeuge mit innovativer Antriebstechnik beschafft werden. Die Vergabe soll nachgelagert nach dem Elektronetz Ost erfolgen.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck wird die vorgesehene Durchbindung zwischen Hamburg über Lübeck Hbf. nach Lübeck-Travemünde Strand begrüßt. Es wird jedoch entsprechend den Zielen des Konzeptes Regio-S-Bahn Lübeck gefordert, die

Verkehrsleistungen nicht nur an Sommerwochenenden im 30-Minuten-Takt anzubieten, sondern grundsätzlich.

4. Qualitätskonzept

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 3) die Ausgestaltung einzelner qualitativer Aspekte des übrigen ÖPNV. Die Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts werden in Abbildung 32 zusammengefasst.

Abbildung 32: Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts



Darstellung: IGES 2018.

Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung des Umsetzungs- und Maßnahmenplanes werden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt (vgl. Abbildung 34).

4.1 Anschlusssicherung und Vernetzungsqualität

4.1.1 Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen

Die Verknüpfungspunkte in der Hansestadt Lübeck werden durch die übergeordneten und nachgeordneten ÖPNV-Netzknoten gebildet (vgl. Abbildung 28 sowie Tabelle 23 in Kapitel 3.1.6).

Die Verknüpfung zwischen dem Schienenverkehr und dem übrigen ÖPNV sowie zwischen den Produkten Stadt- und Regionalverkehr soll vorrangig auf den Standort ZOB/Hauptbahnhof ausgerichtet sein (ITF-Knoten Schienenverkehr und Knoten städtischer Busverkehr).

Weitere Verknüpfungen sollen nach Möglichkeit an den anderen SPNV-Zugangsstellen sowie den sonstigen übergeordneten und nachgeordneten ÖPNV-Netzknoten erfolgen.

4.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollten so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Die Anschlusssicherung soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 4.2.2) überwacht werden.

Die Echtzeitdaten des ITCS sollen mit der im Rahmen des Projektes „Landesweite Echtzeitinformation“ vorgesehenen zentralen Datendrehscheibe kompatibel sein. Damit wird die **Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in die Hansestadt Lübeck ein- und ausfahrenden SPFV-, SPNV- und Busverbindungen** ermöglicht.

Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlusssicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ♦ Für aufkommensstarke Verkehrsrelationen und Verbindungen mit hohem Umsteigerpotenzial sowie für Zubringerverkehre bzw. „gebrochene Verkehre“ ist eine systematische Anschlussplanung und Anschlusssicherung vorzunehmen.
- ♦ **Fahrplanmäßige Anschlüsse am ZOB/Hauptbahnhof werden ab 21:00 Uhr zwischen den Stadtbuslinien als limitierter Anschluss durchgeführt.** Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringerverkehrsmittels gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.

- ♦ Von bzw. zu den Hauptachsen der Stadtbuslinien besteht nach Möglichkeit ein **fahrplanmäßiger Anschluss zum bzw. vom SPNV** (Relation nach Hamburg bildet Schwerpunkt) im Früh- und Spätverkehr.
- ♦ Alle **weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse** sind als vorgesehene Anschlüsse durchzuführen, sodass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.

Im Zuge der Erteilung von Liniengenehmigungen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen einheitliche Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

Mit Blick auf eine bessere Verknüpfung zwischen den Produkten Stadtbus und Regionalbus beispielsweise zur verbesserten Anbindung im Stadt-Umland-Raum „Region Lübeck“ wirkt die Hansestadt Lübeck zudem auf eine verstärkte Koordination mit den Aufgabenträgern der umliegenden Kreise und Landkreise hin.

4.1.3 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Hansestadt Lübeck fördert alle Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität. Im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV besteht dabei das Ziel, die Verknüpfung ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern.

Handlungsbedarf gibt es derzeit sowohl bei der Verknüpfung mit dem Schienenverkehr als auch mit dem übrigen ÖPNV.

Verbesserung der Verknüpfung Fahrrad und SPNV durch Fahrradabstellanlagen oder Radstationen

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel, dass alle Zugangsstellen des SPNV mit ausreichenden und zeitgemäßen Abstellanlagen für Fahrräder ausgestattet sind. Weiterhin soll am Hauptbahnhof ein Fahrradparkhaus angeboten werden.

Während an den Zugangsstellen Lübeck-Travemünde Strand und Lübeck-Travemünde Hafen Fahrradabstellanlagen in Umsetzung befindlich sind, ist insbesondere der Zustand am Hauptbahnhof stark verbesserungswürdig (vgl. Abbildung 33).

Abbildung 33: Defizite der Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV – Handlungsbedarf am Hauptbahnhof



Foto: IGES 2018.

Die Hansestadt Lübeck wird daher ihre Bemühungen fortsetzen und mit den betroffenen Partnern u.a. der DB Netz AG bzw. DB Station & Service etc. die zeitnahe Errichtung einer modernen Radstation als Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof vorantreiben.

Verbesserung der Verknüpfung Fahrrad und übriger ÖPNV durch Fahrradabstellanlagen oder Mobilitätsstationen

Die Hansestadt Lübeck wird im Rahmen der derzeitigen Erfassung des Haltestellenausbaus auch die aktuellen Kapazitäten und Qualitäten von Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern erfassen.

Darauf aufbauend sollen Anforderungsprofile für konkrete Modernisierungs- und Ergänzungsmaßnahmen festgelegt werden. Dies wird verzahnt mit dem Ansatz, einzelne Haltestellen zu Mobilitätsstationen weiterzuentwickeln (vgl. Kapitel 4.1.1).

Grundsätzlich sollen an allen Schwerpunkthaltestellen sowie bei Bedarf an Normalhaltestellen Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder (in der Regel zwei Fahrradbügel) bereitstehen (vgl. auch Kapitel 4.10).

Fahrradmitnahme im übrigen ÖPNV (Bus)

Die Fahrradmitnahme ist in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV nicht ausgeschlossen, steht jedoch im Zielkonflikt mit anderen Nutzungen z.B. bei großem Fahrgastandrang, bei der Beförderung von Rollstühlen oder Kinderwagen etc.

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme wurden aufbauend auf die Tarif- und Beförderungsbedingungen unter den Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen gestellt, wobei die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen Vorrang genießt. Im Zweifelsfall obliegt die Entscheidung über die Fahrradmitnahme im Ermessen der Beschäftigten im Fahrdienst.

Eine Fahrradmitnahme soll auch zukünftig mindestens in der bisherigen Art und Weise ermöglicht werden.

Zukünftig sollen bei der Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen möglichst auch die Belange der Fahrradmitnahme stärker berücksichtigt werden. Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte zwischen Fahrrädern und z.B. Rollstühlen und Kinderwagen auch bei gleichzeitiger Beförderung soweit möglich minimiert werden.

Die Hansestadt Lübeck wird im Zusammenwirken mit dem Tarifführer des SH-Tarifs weiterhin auf eine Prüfung der Möglichkeiten und der finanziellen Auswirkungen einer kostenlosen Fahrradbeförderung hinwirken.

Fahrradmitnahme im Fährbetrieb

Die Fahrradmitnahme muss grundsätzlich auf allen Fährverbindungen möglich sein.

Fahrradmitnahme Herrentunnel-Shuttle

Die Hansestadt Lübeck unterstützt die Fortsetzung der kostenfreien Fahrradmitnahme im Herrentunnel-Shuttle, die über den Betreibervertrag mit der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG. abzusichern ist.

4.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV

Zur Stärkung des Umweltverbundes aus Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern sind an lagegünstigen Standorten mit guter ÖPNV-Bedienung für den jeweiligen Standort geeignete Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem MIV vorzusehen.

Dazu gehören, wenn möglich Park and Ride (P+R)-Stellplätze an allen Zugangsstellen des SPNV sowie Stationen des Car-Sharing im Umfeld von wichtigen Haltestellen des übrigen ÖPNV im Stadtgebiet.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sollen auch zukünftig Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Anbietern bestehen (z.B. übergreifende Tarifangebote, gegenseitige Berücksichtigung in den Informationssystemen etc.).

Aufbauend darauf wird die Weiterentwicklung wichtiger Standorte zu Mobilitätsstationen vorgeschlagen (vgl. Kapitel 4.1.5).

4.1.5 Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen

Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV können zu Mobilitätsstationen zur Förderung inter- und multimodaler Mobilität ausgebaut werden.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsarten (z.B. Bus, Pkw Fahrrad, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei

- ♦ ein bedarfsgerechter Umfang an Angeboten unterschiedlicher Verkehrsarten,
- ♦ kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsarten,
- ♦ ein umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- ♦ ggf. eine verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie
- ♦ ggf. gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten.

Die Hansestadt Lübeck zielt mit diesem Ansatz darauf ab, durch verbesserte Zugangs- und Anschlussmobilität den Umweltverbund sowie insbesondere den übrigen ÖPNV als Rückgrat des städtischen Verkehrssystems zu stärken und die Nutzung von privaten Pkw zu reduzieren. Damit soll gleichzeitig ein weiteres umwelt- und Klimaschutzbezogenes Ziel definiert werden, um einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen (insbesondere CO₂-Reduzierung) zu leisten.

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsarten mindestens über die folgenden Ausstattungsmerkmale verfügen:

- ♦ Hochwertige Haltestellenausstattung (mindestens auf dem Niveau von Schwerpunkthaltestellen),
- ♦ Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsarten,
- ♦ ein Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI-Anzeigen,
- ♦ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen (Gestaltung der Elemente in Anlehnung an das NAH.SH Design Manual sollte angestrebt werden),
- ♦ Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- ♦ Kurzzeitparkplätze für Zu- und Abbringerverkehre ohne Behinderung des Busverkehrs,
- ♦ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote.

Darüber hinaus sollten folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale geprüft werden:

- ♦ Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
 - ♦ Ladeinfrastruktur für Pedelec,
 - ♦ Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
 - ♦ Ausweisung von P+R-Stellplätzen,
-

- ♦ Taxi-Stellplätze,
- ♦ Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- ♦ Weiterführende Informationsangebote ggf. per App sowie Info-Rufnummer z.B. in Kooperation mit den ServiceCentern der Verkehrsunternehmen.

Es ist zu berücksichtigen, dass sich die Kosten zur Umsetzung einer Mobilitätsstation in Abhängigkeit der bereits bestehenden Infrastruktur sowie des geplanten Angebotsumfangs auf ca. 40.000 bis 100.000 Euro belaufen.

Eine weitergehende Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten erfolgt unter Einbindung relevanter Beteiligter (z.B. Hansestadt Lübeck, betroffene Bevölkerung, Verkehrsunternehmen etc.).

Die Hansestadt Lübeck wird Vorschläge für potenzielle Mobilitätsstationen erarbeiten und die Machbarkeit der Umsetzung prüfen. Ziel ist danach in Abhängigkeit der zu erarbeitenden Betreiber-/Finanzierungskonzeption und der Mittelverfügbarkeit eine Umsetzung (ggf. mit Partnern).

4.2 Qualität des Betriebsablaufs

4.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt.

- ♦ Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- ♦ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Für die Hansestadt Lübeck werden folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität in Form von Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitskriterien definiert:

- ♦ Zielvorgabe ist eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 95 % des Fahrplanaangebotes. Dazu werden Abweichungen vom Fahrplan ab einer Verspätung von 15 Minuten berücksichtigt.
- ♦ Verfrühte Abfahrten sind auszuschließen.

Der Hansestadt Lübeck sind Auswertedaten für Verspätungen in Rastern von 5 Minuten, 10 Minuten und 15 Minuten sowie für verfrühte Abfahrten zur Verfügung zu stellen.

Die Aufzeichnung der Daten soll während der gesamten Betriebszeit erfolgen.

Die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit soll mindestens für zwei Perioden im Jahr ausgewertet werden (jeweils im Mai und im November eines Jahres). Dabei ist in je einer Woche (7 Tage, Montag bis Sonntag) die durchschnittliche Pünktlichkeit aller Linien und aufgezeichnete Fahrten stadteinwärts sowie stadtauswärts durch die Verkehrsunternehmen auszuwerten.

Die Festlegung der auszuwertenden Wochen erfolgt frühzeitig am Jahresanfang gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck. Außergewöhnliche Ereignisse wie z. B. Stadtfeste oder größere Baustellen sind zu berücksichtigen.

Es werden zur Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsmessung 16 Referenzhaltestellen im Netz festgelegt:

- ♦ Beethovenstr.,
- ♦ Burgtorfriedhof,
- ♦ Dieselstr.,
- ♦ Friedenstr.,
- ♦ Herbartweg,
- ♦ Krankenhaus Süd,
- ♦ Meierstr.,
- ♦ Moltkestr.,
- ♦ Mozartstr.,
- ♦ Percevalstr.,
- ♦ Roter Löwe,
- ♦ Roeckstr.,
- ♦ Stresemannstr.,
- ♦ Teutendorfer Weg,
- ♦ Waisenhofstr. sowie
- ♦ Zeißstr.

Mit der Auswahl der Referenzhaltestellen sind alle Linien und deren Verspätungslagen, insbesondere auch sich aufbauende Verspätungen aus dem Innenstadtbereich, erfasst. Sollten sich im Anschluss an eine Auswertung Unplausibilitäten zeigen, stimmen sich die Hansestadt Lübeck und die Verkehrsunternehmen ggf. über einen geänderten Auswertezeitraum bzw. zu Änderungen der Referenzhaltestellen ab.

Die Hansestadt Lübeck wird unabhängig von den vorgenannten Vorgaben prüfen, ob und welche Anpassungen der Regelungen zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zukünftig erforderlich sein werden.

4.2.2 Betriebssteuerung und Betriebshöfe

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen bzw. - wenn nicht vorhanden - eingeführt werden. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- ♦ Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,

- ♦ Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- ♦ Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- ♦ Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- ♦ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation entsprechend den Vorgaben an die Datendrehscheibe der NAH.SH,
- ♦ Ansteuerung der LSA-Knoten,
- ♦ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen sowie
- ♦ Statistikinformationen über erbrachten Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Betriebsformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.

Leitstelle

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen z.B. auf den Betriebshöfen vorzuhalten.

Leitstellen müssen täglich 24 Stunden besetzt sein. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen Beschäftigte als Verkehrsmeister einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen. Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist weiterhin eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst vorzuhalten.

Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

4.2.3 Betriebsnotwendige Infrastruktur

Für die Erbringung der Verkehrsleistungen weist die Hansestadt Lübeck darauf hin, dass sich gegenwärtig einige Grundstücke, auf denen sich (End-)Haltestellen befinden, nicht im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden.

Das Befahren einzelner Linienabschnitte erfordert daneben ggf. eine elektronische oder eine andere Art der Zufahrtsberechtigung. Dies betrifft z.B.

- ♦ das Hafengebiet in Lübeck-Travemünde im Bereich Skandinavienkai,
 - ♦ das Gelände des Universitätsklinikums oder aber
 - ♦ die Nutzung Herrentunnels.
-

Sollte für Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über die Nutzung der o.g. Grundstücke oder von zufahrtsbeschränkten Bereichen nicht zustande kommen, stellt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger sicher, dass abweichende Haltestellenpunkte für die Linienführung zur Verfügung gestellt werden. Insofern wird ein diskriminierungsfreier Zugang zu der notwendigen Infrastruktur für andere, als die bisherigen Verkehrsunternehmen, gewährleistet.

Weiterhin sind an bestimmten Haltestellen DFI-Anlagen installiert, die gefördert wurden und deren Verwendung weiterhin sicherzustellen ist. Insofern sind Restwerte zu beachten.

4.2.4 Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen (z.B. Travemünder Woche, Kreuzfahrtevents, Stadtfeste, etc.) Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

4.3 Anforderungen an die Dienstleistungsqualität, Qualitätsversprechen und Beschwerdemanagement

4.3.1 Zertifizierung der Dienstleistungsqualität

Die Hansestadt Lübeck legt fest, dass die Verkehrsunternehmen ihre Dienstleistungsqualität zertifizieren lassen und ihren Fahrgästen ein entsprechendes Qualitätsversprechen abgeben müssen.

4.3.2 Qualitätsversprechen

Das Qualitätsversprechen soll sich mindestens auf folgende Bereiche beziehen:

- ♦ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
- ♦ Information und Service, speziell bei betrieblichen Störungen sowie
- ♦ Reisekomfort (Sauberkeit, Sicherheit, Fahrkomfort, Barrierefreiheit).

Bei Qualitätsmängeln sind angemessene Entschädigungen vorzusehen.

4.3.3 Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden bis spätestens zwei Wochen nach Beschwerdeeingang.

Es sind durch die Verkehrsunternehmen mindestens alle drei Jahre Kundenbefragungen zur Qualitätsmessung und zur Weiterentwicklung des Angebots durchzuführen. Die Ergebnisse sind der Hansestadt Lübeck zur Verfügung zu stellen.

4.4 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Rahmenanforderungen

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den übrigen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen Nutzern des übrigen ÖPNV. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ♦ Fachliche Kompetenz,
- ♦ Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan,
- ♦ Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- ♦ Vertrautheit mit den elektrischen Bordgeräten,
- ♦ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- ♦ Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- ♦ Serviceorientiertes Auftreten,
- ♦ Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- ♦ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, insbesondere einheitliche Dienstkleidung,
- ♦ Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- ♦ Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV

Die Verkehrsunternehmen müssen für Verkehrsleistung des übrigen ÖPNV den SH-Tarif anwenden⁸⁴.

Grundsätzliche Handlungsfelder

Folgende grundsätzliche Handlungsfelder bestehen aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung und sollen im Zusammenwirken mit dem Tarifführer NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, den Verkehrsunternehmen und NAH.SH umgesetzt werden:

- ♦ Reduzierung der Komplexität des SH-Tarifs als Ziel des Landes Schleswig-Holstein⁸⁵,
- ♦ Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets,
- ♦ Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten,
- ♦ Erweiterung des Angebotes um sogenannte „Kombi-/ Veranstaltungstickets“,
- ♦ Gewinnung neuer Zielgruppen durch die Umsetzung von speziellen Tarifangeboten für Touristen (z.B. Prüfung von Gestaltungs- und Finanzierungsoptionen zur Einführung einer „Gästekarte Ostsee Schleswig-Holstein“⁸⁶),
- ♦ Fortsetzung kundengewinnender Maßnahmen wie kostenfreie Schnupperangebote (kostenlose Wochenkarte für neue Bürger der Hansestadt Lübeck)⁸⁷ sowie
- ♦ Fortentwicklung der vertraglich festgelegten Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger bzw. dessen Verbundorganisationen NAH.SH und den Verkehrsunternehmen.

⁸⁴ Eine Ausnahme bildet das Angebot der Priwall-Fähren.

⁸⁵ Vgl. MWAVT SH (2014).

⁸⁶ Modellprojekt zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV für Touristen.

⁸⁷ Vgl. MWAVT SH (2014).

Rasche Umsetzung des SH-Tarifs 2.0

Mit der vorgesehenen Einführung des SH-Tarifs 2.0 soll u.a. eine flexiblere Preisfindung durch die Trennung der bisher voneinander abhängigen Sortimente und eine feingliedrigere Preistafel ermöglicht werden.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist dies eine wichtige Voraussetzung, um die eigenen Zielstellungen zur zielgruppenspezifischen Weiterentwicklung von Tarifangeboten und innovativen Vertriebswegen zu unterstützen.

Die Hansestadt Lübeck unterstützt daher nachdrücklich, dass die Umsetzung des SH-Tarifs 2.0 nunmehr rasch erfolgt, da etwaige Verzögerungen den kommunalen Weiterentwicklungsinteressen entgegenstehen.

Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler

Die Hansestadt Lübeck unterstützt weiterhin die Erhaltung und den Ausbau attraktiver Tarifangebote für Pendler. Das derzeit bestehende Angebot NAH.SH-Firmenabo soll daher mindestens in der bestehenden Form weitergeführt werden.

Die Hansestadt Lübeck wird im Zusammenwirken mit dem Tarifführer darauf hinwirken, dass die Mindestabnahmemenge von 10 Firmenabos flexibilisiert wird, damit auch Mitarbeiter kleinerer Arbeitgeber von dem Angebot profitieren können.

Als eine Maßnahme soll dazu geprüft werden, auch gebündelte Abnahmemengen von bis zu drei Arbeitgebern zum Erreichen der Mindestabnahmemenge zu akzeptieren. Diese Regelung wirkt förderlich im Sinne der Arbeitnehmerinteressen und berücksichtigt gleichzeitig eine Begrenzung des administrativen Aufwands der tarifynwendenden Unternehmen..

Weiterentwicklung des Semestertickets

Gegenüber anderen Städten und Verkehrsgebieten ist das derzeitige Semesterticket als günstig zu bewerten.

Das Angebot bietet jedoch durch die Einschränkung auf den Stadt-Umland-Raum „Region Lübeck“ kaum die Mehrwerte, die z.B. durch bundeslandweite Gültigkeit mittlerweile in Deutschland weit verbreitet sind.

Der Landtag des Landes Schleswig-Holstein hat im März 2018 beschlossen, im Laufe des Jahres 2018 eine Konzeption für ein landesweit gültiges Semesterticket für Studierende unter Hinzunahme des Gebietes der Freien und Hansestadt Hamburg zu erarbeiten. Die Allgemeinen Studierendenausschüsse der Hochschulen von Schleswig-Holstein sowie die Verkehrsunternehmen sollen bei der Bearbeitung einbezogen werden. Die Einführung des landesweit gültigen Semestertickets soll zum Wintersemester 2019/2020 erfolgen⁸⁸.

⁸⁸ Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2018).

Es wird auch aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine Weiterentwicklung des Semestertickets mit Zielrichtung eines landesweiten Semestertickets und einer Einbeziehung des Verbundgebietes des HVV unterstützt. Das landesweite Semesterticket soll soweit möglich smartphonebasiert als **elektronisches Ticket** umgesetzt werden.

Überlegungen für einen Beitritt in das Verbundgebiet des „HVV“ und zu einem „Nordtarif“

Bereits heute ist die Ein- und Ausfahrt in/aus dem Tarifbereich Hamburg AB sowie den in Schleswig-Holstein liegenden Bereichen des HVV mit dem SH-Tarif möglich. Weiterhin wird durch die Verwaltung im Rahmen von Prüfaufträgen der Bürgerschaft ermittelt, ob ggf. weiterer Handlungsbedarf im Sinne eines Beitritts des Gebietes der Hansestadt Lübeck in das Verbundgebiet des HVV besteht.

Dabei wird gegenwärtig ein HVV-Beitritt erwogen. Eine Entscheidung hierzu wird in den nächsten zwei bis drei Jahren erfolgen. Hierfür wird sodann ein Ausgleich im Wege einer allgemeinen Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Aussicht gestellt.

Grundsätzlich steht die Hansestadt Lübeck Überlegungen zur Weiterentwicklung übergreifender Tarifangebote unterstützend gegenüber und beteiligt sich daher auch konstruktiv an Überlegungen zu einem möglichen übergreifenden Tarifangebot mehrerer Bundesländer im Norden Deutschlands („Nordtarif“).

Von den Verkehrsunternehmen wird erwartet, diese Ansätze in gleicher Weise konstruktiv zu unterstützen.

Integration Fährtarife in den SH-Tarif

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt zur Unterstützung eines integrierten Verkehrsangebotes eine Prüfung von Möglichkeiten der Integration der Fährtarife in den SH-Tarif und wird dabei insbesondere etwaige finanzielle Tarifierungsauswirkungen berücksichtigen.

Tarifliche Kooperation zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Landkreis Nordwestmecklenburg

Derzeit existiert keine tarifliche Kooperation zwischen den Verkehren mit Anwendung des SH-Tarifs und den Verkehren mit Anwendung des NAH-Nordwestmecklenburg-Tarifs. Die Hansestadt Lübeck unterstützt daher grundsätzlich die Umsetzung einer tariflichen Kooperation. Dazu wurden in der Vergangenheit unterschiedliche Ausgestaltungsvorschläge zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Landkreis Nordwestmecklenburg diskutiert, die jedoch nicht zu einer Umsetzung geführt haben.

Die Umsetzung einer tariflichen Kooperation widerspricht insofern nicht den verkehrlichen Interessen der Hansestadt Lübeck. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck wird der Abstimmungsprozess daher weiterhin wohlwollend gefördert. Dennoch ist es erforderlich, dass die Art und Weise der Umsetzung für den Aufgabenträger Hansestadt Lübeck kostenneutral ausgestaltet wird.

Neben den kommunalen Partnern Landkreis Nordwestmecklenburg und Hansestadt Lübeck und den betroffenen Verkehrsunternehmen ist insbesondere auch die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH als Tarifführer des SH-Tarifs einzubinden.

4.6 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sollen zukünftig folgende Anforderungen an die Entwicklung des Vertriebs der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden:

- ♦ Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- ♦ Vorhaltung von mindestens je einem ServiceCenter (am ZOB sowie im Stadtteil Travemünde, dabei Verkauf von Fahrausweisen für die Fähren mindestens im ServiceCenter im Stadtteil Travemünde ermöglichen)
- ♦ Vorhaltung eines flächendeckenden Vorverkaufsnetzes (ca. 40 Vorverkaufsstellen) sowie
- ♦ Einführung /Anbieten eines elektronischen / mobil nutzbaren Vertriebskanals (z.B. Handyticket, „check in – be out“- oder „be in – be out“-Systeme) für mindestens für das komplette Grundsortiment aus Einzelkarten, Kurzstreckenkarten, Mehrfahrtenkarten (4er-Karten), Gruppenkarten, Tageskarten, Kleingruppenkarten, allgemeinen Zeitkarten und ggf. Bestpreis-Lösungen.

Die Hansestadt Lübeck setzt sich als Gesellschafter der NAH.SH dafür ein, dass der Tarifführer NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH und die NAH.SH alle Voraussetzungen für die zeitgemäße Weiterentwicklung mobiler bzw. elektronischer Vertriebsformen zeitnah unterstützen und umsetzen.

4.7 Anforderungen an die Fahrgastinformation, Service- und Marketingqualität

4.7.1 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Es sollen Fahrplaninformationen in Form eines jährlich erscheinenden Fahrplanheftes angeboten werden. Die Fahrpläne sollen weiterentwickelt werden, in dem auch in der Hansestadt Lübeck verkehrende Angebote des SPNV sowie des Regionalverkehrs stärker berücksichtigt werden.

Weiterhin sollen die Verkehrsunternehmen folgende Wege der Fahrgastinformation anbieten:

- ♦ Darstellung der Linienfahrpläne und Haltestellenfahrpläne im PDF-Format über die Webseite der Verkehrsunternehmen,
- ♦ Fahrplaninformation über die Websites der Verkehrsunternehmen (ggf. über Verlinkung zu www.nah.sh) in **barrierefreier Form**,

- ♦ Telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum NAH.SH-Kundendialog sowie
- ♦ Integration von Fahrplandaten im GTFS-Format in gängige internetbasierten Kartendienste/Plattformen wie z.B. www.google.maps.de.

Echtzeitinformationen

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen der NAH.SH zur Verfügung stellen, damit Echtzeitangebote im Zuge des Projekts „landesweite Echtzeitinformationen“ stetig ausgeweitet werden können.

Echtzeitinformationen sollen über die derzeitigen Apps⁸⁹ hinaus in einen interaktiven Liniennetzplan integriert werden.

Gleichzeitig sollen Echtzeitabfahrtszeiten z.B. über die DyFIS-Talk-App etc. an Menschen mit Sehbehinderungen auch akustisch übermittelt werden.

Informationen in den Fahrzeugen

Die Informationen in den Fahrzeugen sollen mindestens die Information zur nächsten Haltestelle beinhalten.

Die Hansestadt Lübeck hat jedoch das Interesse, in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen zu nutzen.

Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen soll durch die Verkehrsunternehmen

- ♦ internetbasiert (z.B. www.sv-luebeck.de),
- ♦ über die derzeitigen Apps meinLÜBECK und DyFIS-Talk,
- ♦ über die DFI-Anlagen sowie
- ♦ über die Fahrgastinformationsmonitore und Lautsprecher in den Fahrzeugen

informiert werden.

Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

4.7.2 Service- und Marketingqualität

Fahrgastbeirat

Die Einbindung von Nutzern bei der Angebotsentwicklung soll weiterhin über einen Fahrgastbeirat durch die Verkehrsunternehmen organisiert und koordiniert werden. Der Fahrgastbeirat soll mindestens entsprechend den heutigen Akteuren

⁸⁹ meinLÜBECK, DyFIS-Talk.

strukturiert sein und sich mindestens zweimal jährlich mit den Verkehrsunternehmen austauschen.

Über die Ergebnisse des Austausches und etwaiger Umsetzungen von Maßnahmen ist die Hansestadt Lübeck durch die Unternehmen zu informieren.

BürgerDialog vor Ort

Es sollen auch weiterhin regelmäßig stattfindende Informationsveranstaltungen in einzelnen Stadtteilen durch die Verkehrsunternehmen durchgeführt werden.

Fundsachenmanagement

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort in der Hansestadt Lübeck sicher.

Marketing unter der Dachmarke NAH.SH

Die Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, Tarifen, Kombiangeboten und Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern soll, wenn möglich neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt Lübeck im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.

4.8 Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

4.8.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten".

Der RNVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen⁹⁰, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022⁹¹ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

⁹⁰ Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im LBGG SH, sowie im ÖPNVG-SH festgeschrieben.

⁹¹ Die Frist gilt nicht, sofern im RNVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Das Land Schleswig-Holstein hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.⁹²

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im Landesbehindertengleichstellungsgesetz Schleswig-Holstein (LBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 2 Abs. 3 LBGG Barrierefreiheit vor, „[...] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 2 Abs. 3 LBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 4 Abs. 3 ÖPNVG-SH müssen im Landesnahverkehrsplan Aussagen zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen LNVP im Kapitel 2.2.2 enthalten. Es wird festgelegt, dass im Rahmen der Mittelverfügbarkeit sukzessive Niederflurfahrzeuge anzuschaffen sind. Weiterhin verweist der LNVP auf die im Folgenden zusammengefasste Checkliste zur Barrierefreiheit, an der sich die regionalen Nahverkehrspläne orientieren sollen. Diese wird als Mittel gesehen, die „vollständige Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG herzustellen.

Die Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden wurde von den Aufgabenträgern, Vertretern des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, dem Land und der NAH.SH abgestimmt. Wesentliche Anforderungen sind:

⁹² Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

- ♦ In der Einleitung sowie in allen Kapiteln, die die Belange von behinderten Menschen betreffen, wird auf die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen. Der regionale Nahverkehrsplan enthält zudem ein Kapitel, das übersichtsartig auf die festgelegten Maßnahmen eingeht.
- ♦ Bei Planungen ist Barrierefreiheit und im Bestand die schrittweise Herstellung dieser als verpflichtendes Ziel für die Gebietskörperschaft zu nennen. Dabei ist die Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten, insbesondere von gehbehinderten und auf Rollstühle angewiesenen, blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Menschen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten als Ziel zu nennen. Darüber hinaus sind weiterhin gültige Ziele zur Barrierefreiheit aus den vorangegangenen Nahverkehrsplänen zu übernehmen.
- ♦ Eine Bestandsaufnahme ist hinsichtlich des Einsatzes barrierefreier Fahrzeuge auch für alternative Bedienungsformen und der Standorte barrierefreier Haltestellen zu erstellen. Dabei ist jeweils der Prozentsatz der barrierefreien Einrichtungen anzugeben. Kriterien der Bestandsaufnahme sind mit lokalen Behindertenverbänden/-beauftragten abzustimmen.
- ♦ Anforderungsprofile für barrierefreie Haltestellen, Ausstattung von Fahrzeugen, Fahrplangestaltung sowie ÖPNV-Nutzenden-Informationen und Services sind zu erstellen.
- ♦ Maßnahmen zur barrierefreien Herstellung von Haltestellen, zu beschaffenden und/oder umzurüstenden Fahrzeugen sind festzulegen und der Einsatz dieser Fahrzeuge ist in den Fahrplänen zu vermerken.
- ♦ Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind mit Zeithorizonten festzulegen.

Können zu einzelnen Punkten keine verlässlichen Aussagen getroffen werden, ist dies zu begründen ist.

4.8.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Barrierefreiheit für Alle

Die Hansestadt Lübeck bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzer.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich, Subjektive Sicherheit wird mitgedacht

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu

berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

Hierbei fließen die Empfehlungen des in Erarbeitung befindlichen Leitfadens „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“⁹³ sowie die Ergebnisse des Gutachtens „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck“⁹⁴ mit ein. Es wird dabei der Fokus auf die zu erfüllenden Mindestvorgaben gelegt, jedoch nicht auf erweiterte Standards.

Tabelle 24: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Zuwegung zu Zugangsstellen	a. Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) b. Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden c. Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m d. Mindestbreite von Rampen 2,00 m e. Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge f. Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) i. Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen j. Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)
2. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	a. Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung b. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)

⁹³ Vgl. NAH.SH (2018).

⁹⁴ Vgl. BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017).

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
3. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	a. Oberflächenbeschaffenheit: befestigte, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) b. Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) c. Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs d. Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) e. Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen f. Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten i. Möglichst Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren j. Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm k. Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16 cm, besser 18 cm, optimal 22 cm (gradlinige Anfahrbareit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten) l. Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)
4. Haltestellenmast	a. Position Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken b. Haltemast entweder auf Höhe der Fahrzeugfront der haltenden Fahrzeuge oder im mittleren Bereich der haltenden Fahrzeuge, um durch das mit dem Haltestellenzeichen verbundene Parkverbot von 15 m vor und nach der Haltestelle eine bessere parallele Anfahrbareit der Haltestelle zu gewährleisten
5. Bodenindikatoren	a. Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m b. Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast und taktiles Einstiegsfeld) c. Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
6. Erreichbarkeit von Informations-einrichtungen	a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Darstellung: IGES 2018.

Tabelle 25: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	a. Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
2. Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	a. Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung b. Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen c. Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrern günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m) d. Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand e. Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)
3. Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	a. Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) b. Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein c. Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.
4. Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	a. Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden. b. Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) c. In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
5. Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	a. Persönliche und telefonische Beratung b. Barrierefreie(r) Innenraumgestaltung sowie Zuwegung zur Mobilitätszentrale c. Gestaltung der ÖPNV-Internetseiten (z.B. Mobilitätszentrale) nach den Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Darstellung: IGES 2018.

Tabelle 26: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	a. Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme ausreichende Stellflächen von mindestens zwei Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und ggf. Fahrrädern b. Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm c. Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer d. Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug e. Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug f. Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang	a. Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster b. Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc. c. Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und/oder Kneelingfunktion) bzw. alternativ Vorhandensein eines Hublifts sowie entsprechende Zugangsstellengestaltung

Darstellung: IGES 2018.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ♦ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ♦ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ♦ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ♦ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST, 2006
- ♦ DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ♦ DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ♦ DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ♦ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

- ♦ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BO Kraft)

4.8.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden⁹⁵:

- ♦ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),
- ♦ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität oder
- ♦ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle,
- ♦ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil wegen fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ♦ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
- ♦ Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
- ♦ Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im on-Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

4.8.4 Verfahren zur Definition umzusetzender Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.⁹⁶

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten aller jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV.

⁹⁵ Vgl. BAG ÖPNV (2014).

⁹⁶ Vgl. BAG ÖPNV (2014).

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch die Hansestadt Lübeck **ausdrücklich unterstützt**.

Aufbauend auf die in Kapitel 4.8.2 definierten Mindestanforderungen initiiert die Hansestadt Lübeck mit Beschluss zum 4. RNVP die Umsetzung des nachfolgend dargestellten Verfahrens (vgl. Abbildung 34). Das Verfahren zielt auf die konkrete Definition von Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit für die einzelnen Jahre der Laufzeit des 4. RNVP (kurz- bis mittelfristig) ab. Ausnahmetatbestände entsprechend Kapitel 4.8.3 werden dabei berücksichtigt.

Abbildung 34: Verfahren zur Definition umzusetzender Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit



Darstellung: IGES 2018.

Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes werden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt.

Alle verbleibenden Handlungsbedarfe werden dem langfristigen Bedarf zugeordnet, so dass neben einem konkreten Umsetzungs- und Maßnahmenplan die gesetzlichen Anforderungen aus § 8 Abs. 3 PBefG zur Festlegung von Prioritäten und Handlungsschritten voll erfüllt werden.

Die Ergebnisse der Definition von Einzelmaßnahmen können ggf. modifiziert werden, sofern infrastrukturelle Gegebenheiten dies erfordern. Damit soll z.B. eine vorgezogene Maßnahmenumsetzung aufgrund kurzfristiger Baumaßnahmen an Fahrbahnen ermöglicht werden.

4.9 Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz

Die Hansestadt Lübeck wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im übrigen ÖPNV hin. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen. Die nachfolgenden Anforderungen berücksichtigen die im Kapitel 4.8.2 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit sowie des Klima- und Umweltschutzes.

Es werden nachfolgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**⁹⁷ gestellt:

Technische Merkmale

- ♦ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.

Zugang zum Fahrzeug

- ♦ Es ist ein barrierefreier Zugang zu ermöglichen. Es sind generell Niederflurfahrzeuge einzusetzen.
- ♦ Fahrzeuge mit mehr als 10 m Länge sind mit doppelbreiten Türen auszustatten.

Fahrzeugalter

- ♦ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll sechs Jahre nicht überschreiten.
- ♦ Die Fahrzeuge sollen nicht älter als 15 Jahre sein.

Ausstattung

- ♦ Das NAH.SH-Logo ist entsprechend NAH.SH Corporate Design Manual an allen Fahrzeugen anzubringen.
- ♦ Die Bestuhlung soll linienbusgerecht sein.
- ♦ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halтанforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ♦ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.

⁹⁷ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.

- ♦ Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben.
- ♦ Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur **Aufnahme von Rollstühlen** sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen.
- ♦ Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei gleichzeitiger Beförderung von Fahrrädern sowie z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden.
- ♦ Die Bodenbeschaffenheit muss eben und rutschhemmend ausgeführt werden.
- ♦ **Die Anzahl der in der Gesamtflotte verfügbaren Rollstuhlplätze soll ab 2020 mindestens 250 Rollstuhlplätze umfassen.**
- ♦ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerfer, Ansteuerung LCD-Monitore, Kommunikationseinrichtungen sowie Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der in der Hansestadt Lübeck eingesetzten Technik, etc.
- ♦ Im Fahrzeug ist eine visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung der visuellen Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist. Die Ansage von Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen.
- ♦ Es ist mindestens eine Klimatisierung der Fahrerarbeitsplätze vorzusehen.
- ♦ Zur Verbesserung der Aufenthalts- und Servicequalität sollen alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge mit Anschlussmöglichkeiten zum Aufladen von mobilen Endgeräten wie Smartphones ausgestattet sein (z.B. USB-Steckdosen) sowie die WLAN-Verfügbarkeit in den Fahrzeugen ermöglichen.

Klima- und Umweltschutz

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel einer Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO² zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NO_x zusätzlich pro Jahr bis zum Jahr 2030.

Aus diesem Grunde soll der Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge kontinuierlich erhöht werden. Es wird daher als Zielvorgabe definiert, dass der Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge an der Gesamtflotte ab 2020 mindestens 5% betragen soll sowie

- ♦ bis Ende 2021 auf 10%,
- ♦ bis Ende 2025 auf 40% und
- ♦ bis Ende 2030 auf 70%

gesteigert wird.

Weiterhin soll gelten:

- ♦ Bei allen neu beschafften Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen muss mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.
- ♦ Der Anteil von Fahrzeugen der Euro-Abgas-Norm 5 an der Gesamtfahrzeugflotte darf dabei ab 2020 maximal 60% betragen. Alle übrigen Fahrzeuge müssen mindestens der Euro-Abgas-Norm 6 entsprechen.
- ♦ Die Geräuschgrenzwerte für Busse sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Kraftstoffe und Energieproduktion

- ♦ Es sollen ausschließlich schadstoffarme Verbrennungskraftstoffe genutzt werden.
- ♦ Bei Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge soll weitgehend ökologisch hergestellter Strom aus regenerativen Energiequellen eingesetzt werden.

Reinigung

Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Fahrzeuge sich außen und innen in einem ansprechenden Zustand befinden. Vandalismusschäden, Verschmutzungen und Funktionsstörungen werden unverzüglich beseitigt. Die Verkehrsunternehmen sind für die Durchführung sämtlicher Reinigungsarbeiten in und an den Fahrzeugen verantwortlich. Dies beinhaltet u.a. die

- ♦ Tägliche Reinigung innen
- ♦ Tägliche Reinigung außen bei Bedarf,
- ♦ 2x jährlich eine Zwischenreinigung,
- ♦ 1x jährliche eine Grundreinigung sowie
- ♦ die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung.

Bei Frost erfolgt die tägliche Außenreinigung nur soweit möglich.

Fahrzeugkapazität

- ♦ Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.

Sicherheit

- ♦ Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.
 - ♦ Uniformierten Beamten des Polizeidienstes soll weiterhin eine kostenlose Beförderung gewährt werden.
 - ♦ Die Fahrzeuge müssen mit Einrichtungen zur Videoüberwachung ausgestattet sein.
-

Werbeflächen

- ♦ Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten.
- ♦ Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben.

Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.

4.10 Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur

Zugangsstellen des SPNV sowie Haltestellen des übrigen ÖPNV bilden den maßgeblichen Teil der Wahrnehmung und des Markenauftritts des ÖPNV im öffentlichen Raum. Die Präsenz eines Nahverkehrsangebotes wird durch ansprechend gestaltete und gepflegte Haltestellen geprägt, was sich auf die Wahrnehmung des Nahverkehrsangebotes durch die vorhandenen Nutzer des ÖPNV und auf die bisherigen Nicht-Nutzer auswirken kann.

Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien

Die Zuordnung der Haltestellen erfolgt zum einen anhand der **Ein- und Umsteigerzahlen** (vgl. Tabelle 27) sowie zum anderen anhand der **Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang**.

Einfachhaltestellen sind Haltestellen mit vergleichsweise geringem Nutzeraufkommen. Sie dienen vornehmlich der Erschließung nachfrageschwächerer Gebiete mit einem ÖPNV-Basisangebot. Als Orientierungswert kann von einer Einfachhaltestelle ausgegangen werden, wenn sie von weniger als 100 Ein- und Umsteigern am Tag genutzt wird.

Normalhaltestellen dienen der Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und im Allgemeinen regelmäßiger Bedienung. Zur Orientierung kann von einer Normalhaltestelle ausgegangen werden, wenn diese von höchstens 1.000, jedoch mehr als 100 Ein- und Umsteigern am Tag genutzt wird.

Zugangsstellen mit darüberhinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage (über 1.000 Ein- und Umsteiger pro Tag) z.B. hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als **Schwerpunkthaltestellen** definiert.

Tabelle 27: Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigerzahlen

Haltestellenkategorie	Zuordnungswert nach Einsteigern und Umsteigern
Einfachhaltestelle	< 100 Ein- und Umsteiger

Haltestellenkategorie	Zuordnungswert nach Einsteigern und Umsteigern
Normalhaltestelle	100 – 1.000 Ein- und Umsteiger
Schwerpunkthaltestelle	> 1.000 Ein- und Umsteiger

Darstellung: IGES 2018.

Entsprechend folgender **Funktionen im Netzzusammenhang** ist eine Einordnung der Haltestellen in die nächsthöhere Kategorie möglich, selbst, wenn die dazu erforderlichen Ein- und Umsteigerzahlen in der Regel nicht erreicht werden:

- ♦ Übergeordnete oder nachgeordnete Umsteigehaltestelle,
- ♦ Potenzieller Übergangspunkt zwischen Regional- und Stadtverkehrslinien,
- ♦ Endhaltestelle zum Ein- und Ausstieg sowie
- ♦ Anbindung besonderer Einrichtungen wie Krankenhäuser, Medizinische Versorgungszentren, Alten- und Pflegeheime, SPNV-Zugangsstellen, Versorgungszentren der Nahversorgung sowie Einkaufszentren, übergeordnete Sport- und Freizeiteinrichtungen, etc.

Bauformen von Haltestellen

Haltestellen sind bevorzugt als **Kaphaltestellen** oder **Haltestellen am Fahrbahnrand** anzulegen, sofern die örtlichen Verhältnisse oder verkehrliche Belange nicht dagegensprechen.

Bei Haltestellen am Fahrbahnrand ist zu beachten: sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der Entwicklungslänge von Busbuchten entspricht, nicht zulässig ist. Nur so kann eine barrierefreie Anfahrt der Busse gewährleistet werden.

Eine Ausführung der Haltestelle als Busbucht soll aufgrund der hohen Entwicklungslängen für Busbuchten sowie der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr möglichst vermieden werden.

Bei der Ausgestaltung von Haltestellen sind die straßenbaulichen Regelwerke zu beachten⁹⁸. Insbesondere ist die Leichtigkeit des Verkehrs im klassifizierten Netz sicherzustellen.

Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Haltestellen

Die Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung von Haltestellen sollen sich an den im Kapitel 4.8.2 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

⁹⁸ Vgl. vor allem Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) (2013) sowie Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (2006).

Darüber hinaus sind Anforderungen an den Komfort und die Ausstattung mit Informationsmaterialien zu berücksichtigen. Dabei sind an den Haltestellen in Abhängigkeit der Kategorie die in Tabelle 28 dargestellten Ausstattungsmerkmale vorzusehen.

Verkehrssicherheit der Haltestellen und Zuwegungen

Haltestellen sind so auszugestalten, dass die Oberfläche in einem schadfreien und verkehrssicheren Zustand ist, die Haltestellen nicht an Gefahrenpunkten liegen und Zuwegungen ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegenetz ermöglichen. Im Winter sind Haltestellen regelmäßig zu beräumen und von Glätte und Eis frei zu halten (vgl. Kapitel 4.11).⁹⁹

Subjektive Sicherheit

Um das Sicherheitsempfinden der wartenden ÖPNV-Nutzer insbesondere auch in den Abend- und Vorabendstunden der Wintermonate zu stärken, sollen Haltestellen vom öffentlichen Raum gut einsehbar und ausreichend ausgeleuchtet sein.

Baulast des Bundes oder des Landes Schleswig-Holstein

Sollen neue Haltestellen auf Streckenabschnitten in der Baulast des Bundes oder des Landes Schleswig-Holstein hergestellt oder umgebaut werden, sind diese beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein mit aussagekräftigen Ortsangaben und Planunterlagen zu beantragen. Das gleiche gilt für Zuwegungen zu Haltestellen.

Tabelle 28: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	Schwerpunkt-haltestelle	Normal-haltestelle	Einfach-haltestelle
Kennzeichnung der Haltestelle			
Haltestellenmast	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
NAH.SH-Logo	X	X	X
Fahrgastinformation			

⁹⁹ Gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein kann die Hansestadt Lübeck diese Verpflichtung an Eigentümer und Eigentümerinnen der anliegenden Grundstücke übertragen.

Ausstattung	Schwer- punkthal- testelle	Normal- haltestelle	Einfach- haltestelle
Berücksichtigung Vorgaben für Elemente der Fahrgastinformation entsprechend NAH.SH Corporate Design Manual	X	X	X
Liniennummern und Fahrziele	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Gültigkeit	X	X	X
Tarifinformation (einschl. Tarifbereiche Region Lübeck)	X	X	X
Linienetzplan	X	X	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne (ggf. mit Abfahrtspositionen)	B		
Dynamische Fahrgastinformation (visuell und akustisch)	X (ggf. B)		
Aufenthaltskomfort			
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung, (Straßenbeleuchtung ausreichend)			X
Beleuchtung	X	X	
Wetterschutzeinrichtung mit Sichtbeziehung gegen Fahrtrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	
Sitzgelegenheit ¹	X	X, ggf. B	
Abfallbehälter	X	B	B
Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel)	X	B	
Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel, ggf. Fahrradbox)	B		
Notrufeinrichtung	B		

Darstellung IGES 2018.

Anmerkung: B = bei Bedarf. ¹ Die Bereitstellung einer Sitzgelegenheit kann ggf. auch über die vorhandene Stadtmöblierung erfolgen.

Haltestellenmanagement und Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen Verkehrsunternehmen und der Hansestadt Lübeck auf Basis eines Haltestellenkatasters erfolgen, das derzeit aktualisiert wird.

Die weitere regelmäßige Aktualisierung soll mindestens alle zwei Jahre sichergestellt werden. Dies kann z.B. durch direkte Einpflegung der Aktualisierung in ein Haltestellenmanagement- oder Haltestellenkataster-Tool erfolgen.

Werbung an Haltestellen

Die ausschließlichen Werberechte in der Hansestadt Lübeck sind bis 2026/2027 an die WALL GmbH vergeben.

Dies beinhaltet den Aufbau, die Wartung, Instandsetzung und Pflege der Fahrgastunterstände. Es wurde von der Hansestadt Lübeck für die Stadtmöbel der WALL GmbH das Modell „Avenue“ genehmigt. Ebenso wurde der Farbton für die Altstadtinsel und für das übrige Stadtgebiet festgelegt.

4.11 Betrieb der Haltestelleninfrastruktur

Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Die verkehrssichere Nutzung von Haltestellenanlagen ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht nur ein Gebot der Verkehrssicherungspflicht, sondern unterstützt zugleich die barrierefreie Nutzung des ÖPNV-Systems.

Die Hansestadt Lübeck stellt daher

- ♦ die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie
- ♦ die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis

entweder

- ♦ im eigenen Wirkungskreis oder aber
- ♦ per Aufgabenübertragung an die Verkehrsunternehmen im Rahmen der beabsichtigten Direktvergabe eines öDA

sicher.

Die Reinigung der Fahrgastunterstände ist bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt.

Wartung und Instandhaltung

Darüber hinaus sollen die Verkehrsunternehmen für die Wartung und Instandhaltung von Haltestellenanlagen im gesamten Liniennetz in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck verantwortlich sein.

Dies beinhaltet u.a.

- ♦ die Entleerung im Besitz der Verkehrsunternehmen befindlichen Abfallbehälter bzw. Papierkörbe,
 - ♦ die Durchführung von Kleinstreparaturen,
 - ♦ den Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind sowie
-

- ♦ die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten.

Die Wartung und Instandsetzung der Fahrgastunterstände ist bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt.

4.12 ÖPNV-beschleunigende Maßnahmen / Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Die Hansestadt Lübeck konkretisiert mit vorliegendem 4. RNVP die Zielstellung, den ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern.

Die Maßnahmenbereiche

- ♦ Streckenbeschleunigung durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung,
- ♦ Streckenbeschleunigung durch Erhalt und Ausbau von Sonderfahrstreifen (Busspuren),
- ♦ Beschleunigung an Knoten durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung und Vorrangschaltungen sowie Pfortner-Lichtsignalanlagen,
- ♦ Beschleunigung im Bereich von Haltestellen durch geeignete Haltestellentypen und Haltestellenstandorte sowie
- ♦ Beschleunigung durch weitere konzeptionelle verkehrsverlagernde Maßnahmen

sollen intensiviert werden.

4.12.1 Erhalt und Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennt sich die Hansestadt Lübeck zu einer stärkeren ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs pro Stunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Im Rückstaubereich vor Kreuzungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

Weiterhin sollen die derzeit im Bestand befindlichen ÖPNV-Sonderfahrstreifen ohne Einschränkungen erhalten bleiben, auch wenn die Regelwerte bzw. der Orientierungswert von zwölf Fahrzeugen je Spitzenstunde im Einzelfall unterschritten wird.

4.12.2 Einzelmaßnahmen zur konsequenten Umsetzung der Busbeschleunigung

Entsprechend den Empfehlungen eines im Auftrag der SL in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Gutachtens¹⁰⁰ sollen folgende Maßnahmen aus Sicht der Hansestadt Lübeck in den einzelnen untersuchten Korridoren (vgl. Abbildung 21) zur Umsetzung der Busbeschleunigung weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden.

Diese Maßnahmen könnten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs des übrigen ÖPNV sowie zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Attraktivität des Verkehrsangebots beitragen. Die Empfehlungen des Gutachters sind auf Umsetzbarkeit zu prüfen.

Korridor 1: Kronsfordter Allee / Berliner Allee

- ♦ Zeitliche und räumliche Verlängerung des ÖPNV-Sonderfahrstreifens vor dem Mühlentorkreisel bis zur Haltestelle Verwaltungszentrum Mühlentor,
- ♦ Umbau des Knotens an der B207 mit baulichen und verkehrstechnischen Komponenten.

Korridor 2: Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg

- ♦ Beeinflussung der beiden Lichtsignalanlagen nördlich des St.-Jürgen-Ringes in Kombination mit der Aufhebung der Busbuchten an den Haltestellen Stresemannstraße und Wasserkunst (Belastung der Ratzeburger Allee erfordert perspektivisch nur noch einen 2-spurigen Fahrbahnquerschnitt)
- ♦ Beeinflussung der Lichtsignalanlagen südlich Osterweide oder bis Groß Grönau (Grüne Welle dann während Busdurchfahrt ggf. teilweise unterbrochen)
- ♦ Busbeschleunigung im Bereich Universität / Osterweide: Neubau einer separierten Rechtsabbiegespur stadteinwärts zur Osterweide im Bereich des bestehenden Grünstreifens ggf. mit Einbindung der Bushaltestelle (als Buschleuse)
- ♦ Prüfung eines ÖPNV-Sonderfahrstreifens im Zusammenhang mit den erwarteten Zusatzverkehren aus dem UKSH-Erweiterungsbau und dem zugeordneten Parkhaus

Korridor 3a: Korridor Ziegelstraße / Herrenholz / BAB-AS Moisling

- ♦ Durchgehende Beeinflussung aller Lichtsignalanlagen entlang Ziegelstraße (ggf. ohne Knoten Ziegelstraße / Korvettenstraße)
- ♦ Blockieren von Haltestellen und deren An- und Abfahrtszonen (Markierungen, Haltestellenkaps, Einengungen etc.)
- ♦ Überplanung der Haltestellenanlage „Buntekuh“ u.a. zur Optimierung der ÖPNV-Betriebsabläufe

¹⁰⁰ Vgl. urbanus GbR (2018).

- ♦ Ausbau der Kieler Straße unter Berücksichtigung der ÖPNV-Belange

Korridor 3b: Niendorfer Straße / Genin

- ♦ Prüfung einer systematischen Entlastung vom Kfz-Verkehr im Rahmen der Fortschreibung VEP z.B. als Gesamtverkehrskonzept oder Masterplan Mobilität
- ♦ Einrichtung einer in die Haltestellenanlage Linie 7 und 15 integrierten Busschleuse am Berliner Platz
- ♦ Blockieren von Haltestellen und deren An- und Abfahrtszonen (Markierungen, Haltestellenkaps, Einengungen etc.)

Korridor 4: Schwartauer Allee / Bei der Lohmühle / Lübecker Straße

- ♦ Gestaltung von integrierten Busschleusen in der Fackenburger Allee an den Haltestellen in Fahrtrichtung stadtauswärts
- ♦ Beeinflussung weiterer Lichtsignalanlagen im Verlauf der Schwartauer Allee
- ♦ Umbau Busbuchten im Straßenzug Schwartauer Allee – Schwartauer Landstraße zu Haltestellen am Fahrbahnrand oder Haltestellenkaps
- ♦ Busbeeinflussung aller Fußgänger- Lichtsignalanlagen

Korridor 5: ZOB/Hauptbahnhof bis Stadthalle

- ♦ Neuordnung des Parkens im Straßenraum Mühlenstr. zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und der Ein-/ Ausparkvorgänge sowie in der Abwicklung des Lieferverkehrs
- ♦ Prüfung von betrieblichen Maßnahmen zur Reduzierung der Haltestellen-Aufenthaltszeit an der Zentralhaltestelle Kohlmarkt / Sandstraße (z.B. im Bereich des Fahrscheinvertriebs, ggf. auch bei der Kundeninformation)
- ♦ Maßnahmenprüfung für den Bereich Holstenstr. – Lindenplatz – ZOB durch verkehrliche Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung VEP z.B. als Gesamtverkehrskonzept oder Masterplan Mobilität

Korridor 6: Herrenwyk bis Roter Hahn

- ♦ Überprüfung von Knotengeometrie und Signalprogrammen im Bereich Kirchplatz
- ♦ Umgestaltung von Haltestellen zu Kaphaltestellen

4.12.3 Flächenvorhaltung bei der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung

Für die ÖPNV-Erschließung sind bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie für Wendemöglichkeiten vorzusehen.

Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge maximal ca. 20 m), Solobussen mit Fahrgastanhängern (Gesamtlänge ca. 23 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) und Kleinbussen zu berücksichtigen.

4.12.4 Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

In der Laufzeit des 4. RNVP ist mit weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur zu rechnen. Dies umfasst unter anderem folgende Maßnahmen an Brücken der Hansestadt Lübeck¹⁰¹, so dass ggf. Umleitungen erforderlich werden bzw. Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses resultieren können:

- ♦ Kurzfristig: Possehlbrücke, Wakenitzbrücke, Lachswehrbrücke,
- ♦ Mittelfristig: Grundinstandsetzung Moltkebrücke, Mühlentorbrücke, Burgtorbrücke, Rehderbrücke, Büssauer Brücke,
- ♦ Mittelfristig: Ersatzneubau oder Grundinstandsetzung Huxtertorbrücke, Hubbrücken (Zuständigkeit Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt) sowie
- ♦ Mittelfristig: Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Fackenburg Allee, Marienbrücke, Karlstraßenbrücke, Sandbergbrücke.

4.13 Umwelt- bzw. Klimaschutzrelevante Anforderungen

Die Hansestadt Lübeck verpflichtet sich zu einer umwelt- und Klimaschutzfördernden ÖPNV-Gestaltung und wird selbstverpflichtend und gegenüber den Verkehrsunternehmen folgende Anforderungen durchsetzen.

Die nachfolgenden Anforderungen berücksichtigen die bereits zuvor beschriebenen Mindestanforderungen an die im übrigen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge (vgl. Kapitel 4.9), an die Beschäftigten im Fahrdienst (vgl. Kapitel 4.4) sowie an die beabsichtigten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (vgl. Kapitel 4.12).

Abbildung 35: Anforderungen zum Umwelt- und Klimaschutz



Darstellung: IGES 2018.

¹⁰¹ Email-Auskunft durch die Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr, 12.04.2018.

Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split

- ♦ Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots
- ♦ Perspektivisch Veränderung der nachfrageorientierten zu einer angebotsorientierten ÖPNV-Gestaltung und Sicherstellung der dafür erforderlichen finanziellen Ressourcen
- ♦ Konsequente Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung
- ♦ Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr der Hansestadt Lübeck
- ♦ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu Mobilitätsstationen

Reduzierung von Emissionen

- ♦ Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO² zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4°t NOx zusätzlich pro Jahr bis zum Jahr 2030.
- ♦ Kontinuierliche Erhöhung des Anteils von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im Gesamtfuhrpark
 - ab 2020 mindestens 5%,
 - bis Ende 2021 auf 10%,
 - bis Ende 2025 auf 40% sowie
 - bis Ende 2030 auf 70%.
- ♦ Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr von Fahrzeugen geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse)
- ♦ Anteil von Fahrzeugen der Euro-Abgas-Norm 5 an der Gesamtfahrzeugflotte dabei ab 2020 maximal 60%. alle übrigen Fahrzeuge sollen mindestens der Euro-Abgas-Norm 6 entsprechen
- ♦ Ausschließlicher Einsatz schadstoffarmer Verbrennungskraftstoffe
- ♦ Weitgehender Einsatz von ökologisch hergestelltem Strom aus regenerativen Energiequellen bei Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge

Reduzierung von Lärm

- ♦ Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge: mindestens Einhaltung der Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung

Klima- und umweltfreundliches Fahren

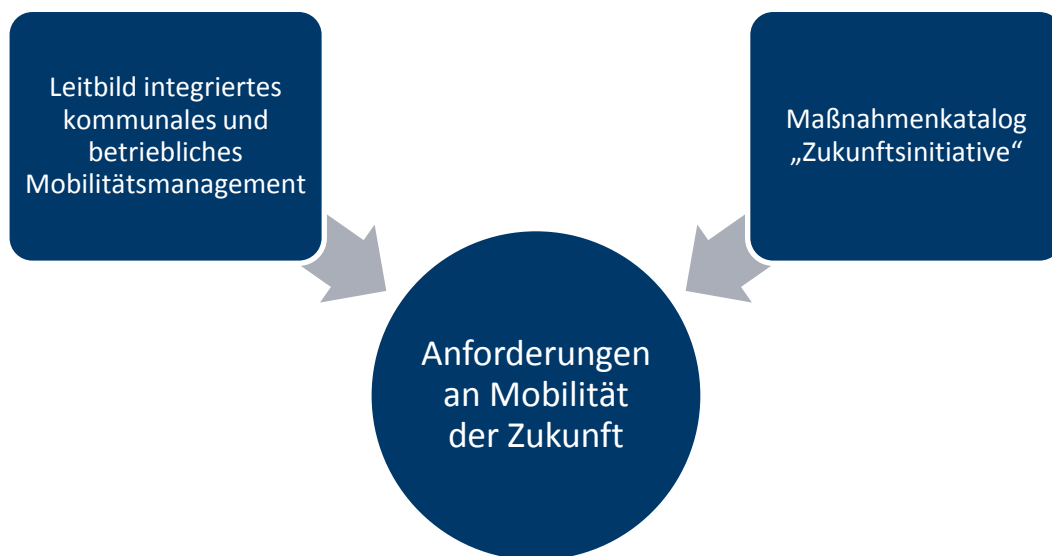
- ♦ Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst
- ♦ Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst

4.14 Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft

Die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung der Gesamtmobilität in der Hansestadt Lübeck erfordert über die grundlegenden Anforderungen an einen RNVP hinaus eine breitere Handlungsperspektive.

Daher werden nachfolgend aus Sicht der Hansestadt Lübeck wesentliche Handlungsfelder für eine zukunftsorientierte Mobilitäts- und damit auch ÖPNV-Entwicklung definiert.

Abbildung 36: Übersicht Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft



Quelle: IGES 2018.

Das Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft unterscheidet die zu verstetigenden Maßnahmenfelder des integrierten kommunalen und des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie einen Maßnahmenkatalog „Zukunftsinitiative“ (vgl. Abbildung 36).

4.14.1 Leitbild für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Hansestadt Lübeck unterstützt das Ziel der Ausweitung des integrierten kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, um umwelt- und klimaschutzpolitische Vorgaben zu unterstützen und die Nutzerzahlen von Angeboten des ÖPNV und von alternativen Mobilitätsangeboten deutlich zu erhöhen.

Integriertes kommunales Mobilitätsmanagement

Integriertes kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in der Hansestadt Lübeck zu verbessern und weiterzuentwickeln, neue Nutzer für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) sowie für alternative Mobilitätsangebote zu gewinnen und bestehende Nutzer zu binden.

Als Adressaten für zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement kommen z.B. Betriebe, Schulen, Verbände, Interessensgemeinschaften und Netzwerke in Frage. Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Organisation des Informations- und Erfahrungsaustauschs, die Beratung, Qualifizierung und Gewährleistung von Kooperationen zuständig.

Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung sollen u.a. folgende Angebote geprüft und gezielt weiterentwickelt werden.

- ♦ Systeme zur gemeinschaftlichen Nutzung von Pkw (Car-Sharing),
- ♦ Systeme zur Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften (privates Car-Sharing),
- ♦ Fahrradverleihsysteme,
- ♦ Anreizsysteme über Maßnahmen des Parkraummanagements sowie
- ♦ Zielgruppenspezifisches Marketing und Beratung, z. B. für Neubürger.

Die Umsetzung eines bereits im 3. RNVP angedachten Fahrradverleihsystems als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot ist dabei mit hoher Priorität voranzutreiben und umzusetzen.

Die Maßnahmen sollen mit Hilfe von Aktionen und Kampagnen kommuniziert werden. Informationen für spezielle Ziel- und Fokusgruppen runden das Mobilitätsmanagement ab. Es sollen dazu im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements auf die jeweiligen Zielgruppen ausgerichtete Mobilitätsberatungen bzw. Mobilitätstrainings durchgeführt und ggf. dazu erforderliche Internetplattformen eingerichtet werden.

Federführend für die Koordinierung und Umsetzung des Mobilitätsmanagements ist die Hansestadt Lübeck. Es wird eine operative Unterstützung durch die Verkehrsunternehmen erwartet.

Anforderungen zur Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements

Zur Unterstützung der Ziele der Hansestadt Lübeck sollen folgende Mobilitätsberatungen bzw. Mobilitätstrainings und sonstige Maßnahmen in den sechs Handlungsfeldern Schule, Flüchtlinge, Wohnen, Unternehmen, Mobilitätseinschränkungen und Tourismus durchgeführt werden (vgl. Abbildung 37).

Abbildung 37: Handlungsfelder Mobilitätsmanagement



Abbildung: IGES 2018.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement erfordert gegenüber dem integrierten kommunalen Mobilitätsmanagement das **Handeln von Unternehmen bzw. Arbeitgebern**.

Zentrale Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten dabei überwiegend folgende Elemente

- ♦ Verbesserung / Erleichterung der Mitarbeitermobilität entsprechend der Bedürfnisse der Beschäftigten,
- ♦ Ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität (Dienstfahrten, Dienstreisen, Verkehre in Betriebsstandorten) sowie
- ♦ Effizienzsteigerung für betriebliche Fahrzeugflotten.

Verbunden mit der Ausrichtung auf Mitarbeiterbedürfnisse und Möglichkeiten der ökologischen Optimierung können Unternehmen zudem positiven imagewirksamen Nutzen aus einer verbesserten Wahrnehmung als mitarbeiterfreundlicher Arbeitgeber oder über Innovationsaspekte beim Einsatz klimafreundlicher Mobilitätsformen aktivieren.

Unter dem Begriff „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden unterschiedlichste Maßnahmen verstanden, die jedoch immer anhand des konkreten Unternehmens und der spezifischen Situation auszuwählen und anzuwenden sind. Mögliche Beispielbereiche beinhalten:

- ♦ Fuhrparkmanagement,
- ♦ Dienstreisemanagement,
- ♦ ÖPNV-Anbindung und Angebot von Job-Tickets,
- ♦ Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw,
- ♦ Förderung des Radverkehrs und von Pedelets,
- ♦ Förderung von Fahrgemeinschaften,
- ♦ Etc.

Die Hansestadt Lübeck wirbt im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements aktiv bei den Lübecker Unternehmen und Arbeitgebern, damit Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verstärkt umgesetzt werden. Die Hansestadt Lübeck unterstützt die Unternehmen und Arbeitgeber dabei soweit möglich.

4.14.2 Maßnahmenkatalog „Zukunftsinitiative“

Aktuelle Trends wie die Energiewende, die zunehmende Digitalisierung von Prozessen, die Automatisierung im Verkehrssektor bis hin zum autonomen Fahren sowie die zunehmende Nutzerakzeptanz von Plattform bzw. Sharing-Ansätzen werden einen bis dato nicht absehbaren Einfluss auf die zukünftige Mobilitätsgestaltung haben.

Gleichzeitig wächst die Bereitschaft von Nutzern, ihre Verhaltensroutinen zu ändern oder Neues auszuprobieren.

Die Hansestadt Lübeck definiert daher im Sinne einer Zukunftsinitiative nachfolgende Maßnahmen, die in engem Zusammenwirken zwischen Hansestadt, Verkehrsunternehmen und den jeweils weiteren betroffenen Akteuren hinsichtlich möglicher Chancen und Risiken geprüft und ggf. in Richtung der Umsetzung konkretisiert werden sollen.

„Spannung macht mobil“

- ♦ Prüfung möglicher Optionen zur Einbindung der Eigenproduktion von Strom aus regenerativen Quellen
 - ♦ Prüfung von Möglichkeiten zur Energiespeicherung regenerativ produzierten Stroms zur Weiternutzung in Brennstoffzellenantrieben
-

„Experimentierfeld Autonomes Fahren“

- ♦ Prüfung von Einsatzszenarien für autonome ÖPNV-Angebote (Innenstadt-Shuttle, Ortsteilbuslinie, Shuttle zu peripheren Wohnquartieren am Stadtrand, mögliches Testfeld Priwall, Etc.)
- ♦ Initiierung eines Pilotprojektes unter Einbeziehung aktueller Forschungs- und Fördermöglichkeiten (z.B. über das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur)
- ♦ Umsetzung des Pilotprojektes und Ableitung mittel- bis langfristiger Perspektiven für die Hansestadt Lübeck (Chancen, Risiken, Schwächen, Stärken)

Abbildung 38: Autonome Verkehrssysteme testen!?



Foto: IGES 2017.

„Flexibel mobil“

- ♦ Entwicklung von Geschäftsmodellen der On-Demand-Mobilität
- ♦ Prüfung der Erweiterungsmöglichkeit von On-Demand-/Ridesharing-Lösungen als flexible Mobilitätsalternative
- ♦ Prüfung der Substituierbarkeit von schwach nachgefragten ÖPNV-Angeboten durch innovative On-Demand-Mobilität bei gleichzeitiger Steigerung der Beförderungsqualität (Tür-zu-Tür statt Haltestelle-zu-Haltestelle)

5. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung

5.1 ÖPNV-Organisation und ÖPNV-Management

5.1.1 ÖPNV-Organisation

Die Organisation des übrigen ÖPNV erfolgt in der Hansestadt Lübeck entsprechend des sogenannten Zwei-Ebenen-Modells aus Bestellung (Aufgabenträger) und Erstellung (Verkehrsunternehmen) der Verkehrsleistung.

Im Gegensatz zum 3-Ebenen-Modell weist das angewendete Modell keine Regie- und Managementebene zwischen der Ebene der Bestellung und der Erstellung der Verkehrsleistung auf. Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden RNVP ist dabei die Hansestadt Lübeck.

5.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt.

Aufgaben Hansestadt Lübeck

- ◆ Vergabe der ÖPNV-Verkehrsleistungen
- ◆ Abschluss öDA
- ◆ Erarbeitung verkehrspolitischer Ziele
- ◆ Vorbereitung politischer Entscheidungen
- ◆ Erstellen des RNVP
- ◆ Strategische Planung des ÖPNV-Angebotes
- ◆ Definition von Qualitätsstandards
- ◆ Rahmenvorgaben für ein Qualitätsmonitoring
- ◆ Entwicklung und Durchführung eines Aufgabenträger-Qualitätsmonitorings
- ◆ Tarifgestaltung
- ◆ Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)
- ◆ Betreuung von ÖPNV-Gutachten
- ◆ Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- ◆ ÖPNV-Finanzplanung und Finanzierung
- ◆ Aufbau eines intermodalen Mobilitätsmanagements

Aufgaben Verkehrsunternehmen

- ◆ Fahrplanerstellung
 - ◆ Betriebsplanung
 - ◆ Durchführung Fahrdienst
 - ◆ Sonstige betriebliche Dienstleistungen
 - ◆ Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
-

- ♦ Unternehmens-Marketing
- ♦ Unternehmens-Controlling
- ♦ Serviceleistungen
- ♦ Fahrkartenvertrieb
- ♦ Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- ♦ Mitwirkung bei der Erstellung des RNVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- ♦ Betreuung von ÖPNV-Gutachten
- ♦ Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- ♦ Marktforschung, Erhebungen
- ♦ Planung des ÖPNV-Angebotes, z.B. Netz- und Feinplanung
- ♦ Effizienzkontrolle
- ♦ Haltestellenausstattung entsprechend Tabelle 28 für die Bereiche Kennzeichnung der Haltestelle und Fahrgastinformation sowie für die Merkmale Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Notrufeinrichtung¹⁰² im Bereich Aufenthaltskomfort
- ♦ Beschwerdemanagement
- ♦ Verwaltung von Daten / Statistiken
- ♦ Kundenkommunikation
- ♦ Betreuung Fahrgastbeirat
- ♦ ÖPNV-Marketing

5.1.3 Aufgabenträgerverbund NAH.SH

Die Hansestadt Lübeck ist gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein und allen anderen Kreisen und kreisfreien Städten im Land Gesellschafter des Aufgabenträgerverbundes NAH.SH. Die wesentlichen Aufgaben des Verbundes orientieren sich am Ziel einer landesweit koordinierten ÖPNV-Leistungserbringung und umfassen u.a.

- ♦ die Weiterentwicklung des SH-Tarifs in enger Zusammenarbeit mit dem Tarifführer NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH,
- ♦ die Optimierung der Vernetzung von SPNV und übrigen ÖPNV,
- ♦ die Etablierung eines koordinierten ÖPNV-Marketings unter der Dachmarke NAH.SH,
- ♦ den Aufbau und Ausbau einer einheitlicheren Fahrgastinformation unter der Dachmarke NAH.SH sowie
- ♦ die Abstimmung wichtiger Aspekte im Sinne der ÖPNV-Qualitätssicherung.

¹⁰² Für die Merkmale Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Notrufeinrichtung sind Zuständigkeitsregelungen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger noch konkreter abzustimmen.

5.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

5.2.1 Derzeitige Form der Leistungsvergabe

Die Hansestadt Lübeck hat die Verkehrsunternehmen SL und LVG als interne Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung direkt betraut. Die Betrauung endet am 31.12.2020.

5.2.2 Beabsichtige Form der Leistungsvergabe

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt für den Zeitraum zum 10.06.2020 eine erneute Vergabe in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Absatz 2, Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe an den internen Betreiber.

Die Hansestadt Lübeck hat die ihr zur Auswahl stehenden Alternativen einer wettbewerblichen Ausschreibung und Erbringung der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen durch den internen Betreiber eingehend geprüft und abgewogen. Dabei ist die Hansestadt Lübeck zu dem Schluss gekommen, dass im Ergebnis aller zu berücksichtigenden öffentlichen Belange nur eine Direktvergabe die Sicherung eines quantitativ wie qualitativ gleichermaßen hochwertigen Verkehrsangebotes sowie die von der Hansestadt verfolgten sozial- und umweltpolitischen Ziele hinsichtlich des ÖPNVs gewährleistet.

Dabei wurde der zentrale Vorteil einer wettbewerblichen Ausschreibung und einer marktgemäßen Preisgestaltung berücksichtigt. Auch wurden die hierfür sprechenden haushaltspolitischen Erwägungen und Sparzwänge bedacht.

Nach der Bewertung der Hansestadt überwiegen die Vorteile einer Direktvergabe an die SL im Rahmen der Gesamtbetrachtung der öffentlichen Belange im öffentlichen Personennahverkehr:

Hierfür sprechen haushaltspolitische Erwägungen. Die SL ist eine städtische Gesellschaft, deren Kernaufgabe die Erbringung von ÖPNV-Leistungen ist. Die Hansestadt Lübeck bekennt sich zu ihrem Verkehrsunternehmen. Eine Direktvergabe an die SL dient somit deren Fortbestand, der Sicherung städtischer Vermögenswerte und der Inanspruchnahme der Vorteile der steuerlichen Verrechnung im Rahmen der Stadtwerke Holding. Zudem wird der öDA ein Anreizsystem vorsehen, das eine wirtschaftliche Geschäftsführung bei ausreichend hoher Qualität sicherstellt.

Insofern sieht die Hansestadt Lübeck in einer Direktvergabe die wirtschaftlichste Form der Verkehrserbringung.

Weiterhin erfordert und gewährleistet eine Direktvergabe bessere Steuerungsmöglichkeiten bezogen auf das Verkehrsunternehmen und damit auf die Verkehrsleistung als im Falle einer wettbewerblichen Vergabe. Insoweit kann die Hansestadt Lübeck über ihre Vertreter in den Gesellschaftsorganen der SL jederzeit Einfluss auf Managemententscheidungen der SL nehmen.

Die Hansestadt Lübeck begrüßt die Absicht der Bundesregierung, auch für den verkehrsgewerberechtlichen Rahmen des ÖPNV soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten als auch qualitative und ökologische Standards allgemeinverbindlich zu machen. Die Hansestadt begrüßt weiterhin die Absicht der Bundesregierung, den Ordnungsrahmen dahingehend zu ändern, dass die Kommunen in die Lage versetzt werden, Emissionsgrenzwerte für den Personenverkehr zu erlassen.

Die Hansestadt Lübeck misst daher der Übererfüllung der Mindestbedingungen von Umweltschutzanforderungen eine hervorgehobene Bedeutung zu. Dies betrifft alle Maßnahmen, die geeignet sind, um die Emissionen im Mobilitätsbereich nachhaltig zu senken (Feinstaub, Stickoxide, CO₂, Lärm). Deren Umsetzung kann im Rahmen der vergaberechtlichen Anforderungen am effizientesten über die Direktvergabe des öDA gewährleistet werden.

Die Hansestadt Lübeck wünscht sich für die in ihrem Wirkungsbereich erbrachten Verkehrsleistungen, dass ausnahmslos alle einschlägigen Regelungen zur Tariftreue eingehalten werden und bei dem Betreiber hochwertige, sozialadäquate Beschäftigungsbedingungen herrschen. Gegenüber einem internen Betreiber hat die Hansestadt Lübeck aufgrund ihrer Vertretung in den Gesellschaftsorganen unmittelbaren Einfluss auf diesbezügliche Entscheidungen. Eine Direktvergabe an einen internen Betreiber sichert somit bestehende, auskömmlich bezahlte Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen von in der Hansestadt Lübeck und Umgebung ansässigen Beschäftigten.

Schließlich führt SL für die Hansestadt Lübeck Regieleistungen aus, etwa den Betrieb der unter Kapitel 2.3.3 genannten Haltestellen oder aber das Netzmanagement (Angebots- und Betriebsplanung, Marketing und Vertrieb). Die Hansestadt Lübeck wünscht sich im öffentlichen Interesse eine enge Kontrolle bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben durch die den ÖPNV erbringenden Verkehrsunternehmen.

Für den Fall eines eigenwirtschaftlichen Antrages wird die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens § 14 PBefG, die Einhaltung der geforderten wesentlichen Anforderungen prüfen. Dabei wird für die Erteilung des Einvernehmens insbesondere von Belang sein, ob die Einhaltung der nach diesem Plan definierten Umwelt- und Sozialstandards erfüllt und für die Dauer der beantragten Genehmigungslaufzeit verbindlich vom Antragsteller zugesichert werden.

5.2.3 Netzintegration der Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV (Linienbündel)

Die Verkehrsleistungen in der Hansestadt Lübeck sind gemäß der Festlegung nach Ziffer 7.2. des 3. RNVP ein Linienbündel.

Dabei stellen die Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck ein Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ dar. Die im Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ enthaltenen Linien sind in Tabelle 32 im Anhang dargestellt.

Innerhalb dieses Verkehrsnetzes ist gewährleistet, dass der übrige ÖPNV in der durch den vorliegenden RNVP vorgegebenen Quantität und Qualität zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten aus einer Hand erbracht und damit im Sinne von § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG die vom Aufgabenträger Hansestadt Lübeck definierte ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sichergestellt wird.

Das Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ vereint in Summe ertragreiche Linien mit ertragsschwächeren Linien, um Linien mit positivem und negativem Ergebnis auszugleichen. Damit soll auch erreicht werden, dass Linien mit positivem und negativem Ergebnis nur gemeinsam vergeben werden können.

Die im Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ verlaufenden Linien erfüllen die sachlichen Merkmale der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Integration.

Verkehrliche Integration

Das Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ ist im Ergebnis der Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck¹⁰³ radial aufgebaut und beinhaltet überwiegend Durchmesserlinien zur Erschließung der Innenstadt und der Außenstadtteile. Die meisten Linien werden in einem 30 Minuten-Grundtakt angeboten, wobei sich auf den Hauptachsen des Straßennetzes in der Regel zwei oder mehrere Linien so überlagern, dass ein 15-Minuten-Takt oder sogar eine dichtere Fahrtenfolge entsteht.

Die Linien werden über definierte Verknüpfungspunkte so koordiniert, dass sowohl zentrale Umsteigemöglichkeiten am ZOB/Hauptbahnhof sowie weitere koordinierte Umsteigemöglichkeiten innerhalb des Stadtverkehrs bestehen. Durch das überwiegende Angebot von Durchmesserlinien werden möglichst viele umsteigefreie Verbindungen realisiert.

Das Liniennetz im Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ ist aufgrund der vorgenannten Merkmale als eine Einheit zu sehen. Es existieren weder separate Quartierbusysteme, die sich gesondert bündeln ließen, noch gibt es explizite Zubringerlinien zu übergeordneten Verkehrssystemen. Das einheitliche Gesamtnetz ermöglicht in sehr guter Weise, auf Veränderung der Verkehrsverflechtungen zu reagieren.

Betriebliche Integration

Durch die Lage der Betriebshöfe im Ratekauer Weg und in Travemünde, Gneversdorfer Weg, werden vergleichsweise kurze Betriebsfahrten zum Einsatzort der Linien des Verkehrsnetzes „Hansestadt Lübeck“ ermöglicht. Die Größe des Netzes

¹⁰³ Vgl. PTV (2011).

ermöglicht darüber hinaus Synergien durch eine effiziente Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung.

Die Linien des Tages- und des Abendverkehrs sind betrieblich miteinander verbunden. Die Durchbindung der Linien des Verkehrsnetzes „Hansestadt Lübeck“ über die Stadtmitte am ZOB/Hauptbahnhof hinaus, bietet nicht nur verkehrliche, sondern weiterhin betriebliche Vorteile, da somit An- und Abfahrten sowie Aufenthaltszeiten am stark belasteten ZOB/Hauptbahnhof reduziert werden können. Unproduktive Zeiten werden durch die einheitliche Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung vermieden, so dass damit Aufwand eingespart werden kann.

Wirtschaftliche Integration

Das Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ ist nicht nur im Hinblick auf die verkehrliche Verflechtung der Linien und einer möglichst optimalen betrieblichen Bedienung integriert, sondern auch im Hinblick auf eine möglichst wirtschaftliche Leistungserbringung.

Aufgrund der Größe der Hansestadt Lübeck, der dezentralen Lage der Stadtteile und der zum Stadtgebiet gehörenden dörflichen Randlagen mit unterschiedlichen Strukturen ergeben sich verschieden ausgeprägte Fahrgastnachfragen auf den Linien, die direkt die wirtschaftliche Ergiebigkeit der einzelnen Linien beeinflussen. Hieraus resultiert eine Mischung aus Linien, die sich wirtschaftlich tragen und aus Linien mit einem negativen Linienergebnis. Der gemeinsame Betrieb dieser Linien innerhalb eines Verkehrsnetzes stellt somit die wirtschaftlichste Lösung für den Aufgabenträger Hansestadt Lübeck dar, weil er nur die Saldogröße ausgleichen muss.

Das Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“ umfasst neben dem Liniennetz auch die Qualitätsstandards dieses RNVP (vgl. Kapitel 3 und 4). Sie bilden zusammen die vom Aufgabenträger definierte ausreichende Verkehrsbedienung, die er durch die Direktvergabe an die Verkehrsunternehmen SL und LVG bis 2020 sichergestellt hat und auch zum Gegenstand einer weiteren Direktvergabe an die Unternehmen SL und LVG machen will.

5.3 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtsweisen (inkl. Datenbereitstellung)

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Besteller-ebene sowie der internen Unternehmensführung auf Erstellerebene. Basis dafür sind die vertraglich vereinbarten Anforderungen an die Leistungsqualität, die den Vorgaben des RNVP entsprechen sollen.

Für die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV stellt diese Controllingfunktion aus Sicht der Bestellerebene einen wichtigen Baustein für eine sachgerechte Ausübung ihrer Planungsverantwortung dar.

5.3.1 Qualitätsvereinbarung

Es ist vorgesehen, eine Qualitätsvereinbarung zwischen Hansestadt Lübeck und Verkehrsunternehmen abzuschließen, um die in vorliegendem RNVP definierten Qualitätsstandards sicherzustellen.

5.3.2 Nachweis der Betriebsqualität

Es werden folgende Anforderungen zum Nachweis der Betriebsqualität an die Verkehrsunternehmen gestellt. Diese umfassen mindestens folgende Berichtspflichten:

- ◆ Auswertungen in elektronischer Form für Verspätungen in den Rastern 5 Minuten, 10 Minuten sowie 15 Minuten, für verfrühte Abfahrten, für Ausfälle von Fahrten sowie für Störungen (mindestens halbjährlich),
- ◆ Nachweis zur Einhaltung der Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitskriterien entsprechend dem in Kapitel 4.2.1 beschriebenen Auswertungsverfahren (durchschnittliche Pünktlichkeit in zwei Auswertungsperioden pro Jahr aufbauend auf Referenzhaltestellen) in elektronischer Form und in Schriftform
- ◆ Jährliche Berichterstattung zur Betrauung u.a. mit folgenden Nachweisen und Informationen:
 - Maßnahmen zur Fahrgastinformation,
 - Maßnahmen zur Personalqualifizierung,
 - Maßnahmen zum Vertrieb und Marketing,
 - Dokumentation über Anzahl und Ausstattung der Fahrzeugflotte (insbesondere auch zur umwelt- und klimafreundliche Ausstattung),
 - Nachweise zum Beschwerdemanagement sowie
 - Nachweise zur Inanspruchnahme von Kundengarantien.

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, bei der Betriebsleistungserbringung die definierte Qualität bei den Fahrzeugen über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Dazu sind alle zwei Jahre Nachweise vorzulegen.

Bestandteil der Berichtspflichten sind Begründungen für etwaige Schlechtleistungen, auf deren Basis die Hansestadt Lübeck bewerten kann, ob die Schlechtleistungen dem Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens zuzurechnen sind (z.B. höhere Gewalt, Witterungseinflüsse, etc.).

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung der Anforderungen an die Vorgaben zur Datensicherheit / zum Datenschutz sowie zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen und Berichtspflichten (z.B. Verbundverträge, VO 1370/2007 EU, PBefG, ÖPNVG S-H, ÖPNVGFinV S-H, etc.) entstehen.

Die Hansestadt Lübeck wird unabhängig von den vorgenannten Vorgaben prüfen, ob und welche Anpassungen der Nachweispflichten zukünftig erforderlich sein werden.

5.3.3 Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe der NAH.SH sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im SH-Tarif orientiert.

Es werden folgende Anforderungen als Voraussetzung zum Nachweis und zur Prüfung der Verkehrsleistungserbringung und zum erforderlichen Datenaustausch an die Verkehrsunternehmen gestellt:

- ♦ Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten zur Verfügung.
- ♦ Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen, etc.).
- ♦ Zum Nachweis im Rahmen von flexiblen Bedienformen ist ebenfalls ein Datenaustausch zu leistungsrelevanten Angebots-, Nachfrage- und Erlösdaten (elektronisch und analog) sicherzustellen. Eine vom Aufgabenträger vorgegebene IT-Lösung oder eine hiermit kompatible Software ist für den Datenaustausch zu verwenden.
- ♦ Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich zur Mitarbeit sowie zur Weitergabe von Informationen und elektronischen Fahrplandaten über die vorgesehene landesweite Datendrehscheibe.

5.3.4 Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um durch die Hansestadt Lübeck eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ♦ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, Jahreswerte, etc.),
 - ♦ Ein- und Aussteigerzahlen (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte, etc.),
 - ♦ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
 - ♦ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen,
 - ♦ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.) sowie
 - ♦ Fahrzeugstatistik entsprechend den Anforderungen an die Qualität der einzusetzenden Fahrzeuge.
-

5.3.5 Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden.

Eine Koordination und ggf. gemeinsame Durchführung mit NAH.SH ist anzustreben, da im Bereich SPNV bereits etablierte Verfahren zur Qualitätsmessung angewendet werden. Dazu werden von den Aufgabenträgern und ggf. in Abstimmung mit NAH.SH und den Verkehrsunternehmen gemeinsame Maßstäbe definiert.

5.4 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierungsquellen des übrigen ÖPNV

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen der Hansestadt Lübeck erfolgt auf Grundlage folgender Elemente:

- ♦ Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe,
- ♦ Kommunalisierungsmittel des Landes Schleswig-Holstein auf Grundlage der ÖPNVFinV SH (anteilig),
- ♦ Mitteln aus dem Ausgleich für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX),
- ♦ Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen) sowie
- ♦ Steuerliche Verrechnung der Verluste von SL/LVG im Rahmen des steuerlichen Querverbundes mit den Stadtwerken Lübeck als städtischer Energieversorger.

Im Übrigen wird auf die jährlichen Gesamtberichte entsprechend Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) 1370/2007 zur Finanzierung des ÖPNV¹⁰⁴ hingewiesen.

5.5 Zusammenfassender Maßnahmen- und Finanzierungsplan

In der nachfolgenden zusammenfassenden Aufstellung erfolgt aufbauend auf die wesentlichen empfohlenen Maßnahmen die Abschätzung der finanziellen Maßnahmenauswirkungen für die Hansestadt Lübeck.

Die Maßnahmen erfordern den Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen. Soweit diese nicht im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel der Hansestadt Lübeck abgedeckt sind, steht die Umsetzung unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Für die Umsetzung des Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Kapitel 4.8) stehen jährliche Haushaltsmittel i.H.v. 100 T Euro zur Verfügung.

¹⁰⁴ URL: http://bekanntmachungen.luebeck.de/oertliche-bekanntmachungen/d/1369/SZ_1030_AB_Jahresbericht16%C3%96PNV, zuletzt abgerufen am 02.08.2018.

Tabelle 29: Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 4. RNVP für die Hansestadt Lübeck

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

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
9	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Linienverkehr	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
10	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Wendemöglichkeit	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck
11	Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien in der Region Lübeck	3.3.1	2019 - 2020	Ca. 10 – 15 TEUR	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
12	Prüfung der Anbindung Dassow – Priwall	3.3.4	2019 - 2023	Offen	Landkreis Nordwestmecklenburg, Hansestadt Lübeck
13	Ausweitung SPNV-Angebot	3.4	2020 - 2023	Offen	Land Schleswig-Holstein
14	Ausweitung SPNV-Potenzialuntersuchung neue SPNV-Zugangsstellen (Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe bzw. Lübeck-Kücknitz (zusätzlicher Standort))	3.4	2020 - 2023	Offen	Land Schleswig-Holstein, NAH.SH
15	Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder an allen Schwerpunkthaltestellen sowie bei Bedarf an Normalhaltestellen (Bedarfsermittlung aufbauend auf derzeitige Erfassung des Haltestellenausbauzustande)	4.1.3	2019	Ca. 15 – 20 TEUR für Bedarfsermittlung	Hansestadt Lübeck
16	Prüfung der Möglichkeiten und der finanziellen Auswirkungen einer kostenlosen Fahrradbeförderung	4.1.3	2019 - 2020	Offen	Hansestadt Lübeck, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, NAH.SH, Verkehrsunternehmen
17	Machbarkeitsprüfung potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen inkl. Betreiber-/Finanzierungskonzeption und Kostenermittlung	4.1.5	2021 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
18	Maßnahmenprüfung Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV inkl. finanzielle Auswirkungen (Sozialtickets, Angebote für ältere Menschen, Kurzstreckenangebote, Kombi-/ Veranstaltungstickets, Angebote für Touristen, Weiterentwicklung Semesterticket, Integration Fährtarife in SH-Tarif, etc.)	4.5	2020 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, NAH.SH, Verkehrsunternehmen
19	Haltestellenausbau zur Umsetzung Barrierefreiheit	4.8	2019 - 2023	Ca. 100 TEUR p.a.	Hansestadt Lübeck
20	Erhöhung Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge	4.9, 4.13	2019 – 2030	Offen	Verkehrsunternehmen
21	Anpassung Haltestellenausstattung an aufgewertete Zuordnung zu den Haltestellenkategorien (v.a. Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, etc.)	4.10	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
22	Regelmäßige Aktualisierung Haltestellenkataster (mind. alle zwei Jahre)	4.10	2020, 2022	Ca. je 20 – 30 TEUR	Hansestadt Lübeck
23	Umsetzung Maßnahmen zur Busbeschleunigung aufbauend auf Gutachten „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“, vgl. urbanus GbR (2018)	4.12.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
24	Einrichtung der Funktion integriertes kommunales Mobilitätsmanagement in der Hansestadt Lübeck	4.14.1	Ab 2019	ca. 1 - 2 VZP	Hansestadt Lübeck
25	Prüfung möglicher Optionen zur Einbindung der Eigenproduktion von Strom aus regenerativen Quellen / Prüfung von Möglichkeiten zur Energiespeicherung regenerativ produzierten Stroms zur Weiternutzung in Brennstoffzellenantrieben	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Stadtwerke Lübeck, Verkehrsunternehmen
26	Prüfung von Einsatzszenarien für autonome ÖPNV-Angebote, Initiierung und Umsetzung eines Pilotprojektes	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
27	Entwicklung von Geschäftsmodellen der On-Demand-Mobilität/ Erweiterungsmöglichkeit von On-Demand-/Ridesharing-Lösungen als flexible Mobilitätsalternative inkl. Prüfung Substituierbarkeit von schwach nachgefragten ÖPNV-Angeboten durch innovative On-Demand-Mobilität	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen

6. Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren

Die Erarbeitung des vorliegenden 4. RNVP erfolgte in einem engen Abstimmungsprozess unter Federführung der Hansestadt Lübeck. Hervorzuheben ist, dass begleitend eine Einbeziehung der bestehenden SL, LVG sowie der weiteren in die Hansestadt Lübeck ein- und ausfahrenden Verkehrsunternehmen Autokraft und NAHBUS erfolgt ist.

Der Abstimmungsprozess wurde durch eine Vorabfrage aller benachbarten Aufgabenträger des übrigen ÖPNV ergänzt.

Weiterhin wurde ein schriftliches Beteiligungsverfahren vom 05. Juni 2018 bis zum 06. Juni 2018 durchgeführt. Die Stellungnahmen sowie die erfolgte Abwägung der Stellungnahmen werden als Anhang A3 (Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck 2019 – 2023) dem RNVP beigelegt.

Der Kreis der zu Beteiligten wird durch gesetzliche Vorgaben wie folgt gefordert:

- ♦ § 8 Abs. 3 PBefG (Beteiligung von vorhandenen Unternehmen, Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände) sowie
- ♦ § 5 Abs.3 ÖPNVG SH bzw. aus § 5 und Anlage 1 zur ÖPNVFinV SH (Mitwirkung der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen; Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern; Beteiligung örtlich zuständiger Träger der Straßenbaulast, örtlich zuständige Industrie- und Handelskammer, Fachverbände der Verkehrsunternehmen, betroffene Fachgewerkschaften, Fahrgastverbände und Umweltverbände, Fremdenverkehrsverband sowie Interessenvertretungen von Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, Berufstätigen, Frauen, alten Menschen und behinderte Menschen)

Der geforderte Kreis der zu Beteiligten wurde durch ein Anschreiben zur Möglichkeit der Übermittlung von Stellungnahmen informiert.

Darüber hinaus wurde durch die öffentliche Auslegung des Entwurfs des 4. RNVP auf der Internetplattform der Hansestadt Lübeck allen Interessierten die Möglichkeit der Beteiligung am schriftlichen Beteiligungsverfahren gegeben.

Die Stellungnahmen und die jeweiligen Abwägungen wurden in einer Dokumentation nachvollziehbar zusammengefasst.

Literaturverzeichnis

- ArchitekturForumLübeck e.V. (ohne Datum): Lübeck wohin? Impulse zu Stadtraum und Verkehr in der Lübecker Altstadt. AFL Publikation Nr. 6. Lübeck
- biregio (Projektgruppe Bildung und Region) (2016): Schulentwicklungsplan Hansestadt Lübeck. Kurze Aktualisierung und Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung auf der Basis des Jahres 2016 mit einem Prognosezeitraum Schuljahr 2016/17 bis 2021/22 sowie mit einem Ausblick bis über das 2030 hinaus. Bonn. November 2016
- BSV (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH) (2008), Lübeck – staufrei bis 2015. Analyse der Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz und Ableitung von Handlungsempfehlungen. Aachen. Januar 2008
- Bundesagentur für Arbeit (2018a): Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Sozialversicherungsbeschäftigt Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg. 2018
- Bundesagentur für Arbeit (2018b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Arbeitsmarkt im Überblick, Lübeck. Nürnberg. 2018. URL: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/BA-Gebietsstruktur/Nord/Luebeck-Nav.html>. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017): Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck. Endbericht. Karby. 30. Januar 2017
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. 2014. URL: http://www.kreise.de/__cms1/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014
- GGR (Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR) (2013): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg. Hamburg/Berlin, 2013.
- Hansestadt Lübeck (2000a): Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck. Kurzfassung. Fachbereich Stadtplanung. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 80. Lübeck. Februar 2000
- Hansestadt Lübeck (2000b): Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck. Schlussbericht. Fachbereich Stadtplanung. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 81. Lübeck. 2000
- Hansestadt Lübeck (2008): Abschlussbericht „Lübeck – staufrei bis 2015“. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 29. Januar 2008
- Hansestadt Lübeck (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 104. Lübeck. Dezember 2010
-

- Hansestadt Lübeck (2011a): Beitritt der Hansestadt Lübeck zur Metropolregion Hamburg. Beschlussvorlage. Az 10.78.80.10. Bürgerschaftskanzlei. Lübeck. 07. November 2011
- Hansestadt Lübeck (2011b): Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 107. Lübeck. November 2011
- Hansestadt Lübeck (2011c): Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 105. Lübeck. April 2011
- Hansestadt Lübeck (2011d): Mobilitätsverhalten in Lübeck. Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung 2010. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft XX. Lübeck. Februar 2011
- Hansestadt Lübeck (2013): Aktionsplan zur Mitteilung an die EU gem. § 47d Abs. 7 BImSchG der Hansestadt Lübeck vom 20.12.2013 (Lärmaktionsplan). Lübeck. Dezember 2013
- Hansestadt Lübeck (2014a): Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: "Lübeck 2030". Beschlussvorlage Nr. VO/2014/01797. Lübeck. 10. Juli 2014
- Hansestadt Lübeck (2014b): Vorbereitende Untersuchungen Lübeck – Moisling gemäß § 141 BauGB. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. November 2014
- Hansestadt Lübeck (2014c): 3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck 2014 - 2018. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 110. Lübeck. Oktober 2014
- Hansestadt Lübeck (2014d): Jahresbericht 2013 über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck. Anlagen 1 und 2. Lübeck. 2014
- Hansestadt Lübeck (2016a): Flächennutzungsplan für das Gebiet der Hansestadt Lübeck inkl. Ortsteil Krummesse. 119. Änderung/Berichtigung. Lübeck. Stand: 28. September 2016
- Hansestadt Lübeck (2016b): Bildungsbericht: Materialband Schulstatistik der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck Schuljahr 2016/17. Bereich Schule und Sport. Lübeck. Dezember 2016
- Hansestadt Lübeck (2016c): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) Soziale Stadt Moisling. Bereich Stadtplanung und Bauordnung. Lübeck. Februar 2016
- Hansestadt Lübeck (2017a): Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde. Handbuch. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 112. Lübeck. März 2017
- Hansestadt Lübeck (2017b): Wohnungsmarktbericht 2017. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. November 2017
- Hansestadt Lübeck (2017c): Dokumentation der Veranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung für das Mobilitätskonzept Travemünde. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 28. Februar 2017
- Hansestadt Lübeck (2017d): Jahresbericht 2016 über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck. Anlagen 1 und 2. Lübeck. 2017

- Hansestadt Lübeck (2018): 500 Fremdenverkehr 1995 - 2017 in der Hansestadt Lübeck. Kommunale Statistikstelle. Lübeck. 2018. URL: http://www.luebeck.de/stadt_politik/statistiken/kapitel5.html. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010. Kiel. Oktober 2010. URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/landesentwicklungsplan/landesentwicklungsplan_sh_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=5. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- Klima-Bündnis (Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder / Alianza del Clima e.V.) (2014): Satzung. Frankfurt am Main. 8. Mai 2014. URL: http://www.klimabuendnis.org/fileadmin/Inhalte/1_About_us/Association_docs/Statutes_DE.pdf. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- Kreis Herzogtum Lauenburg (2014): Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Herzogtum Lauenburg 2014 – 2018. Ratzeburg. 2014
- Kreis Ostholstein (2014): Dritter Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein. Eutin. Dezember 2014
- Kreis Stormarn (2017): Vierter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Stormarn 2017 – 2021. Bad Oldesloe. Mai 2017
- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (2012): Touristische Wachstumsstrategie 2020 plus. Lübeck. Juli 2012
- LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein GmbH) (2011): Untersuchung der wirtschaftlichen und ökologischen Effekte einer neuen Angebotskonzeption im Schienenpersonennahverkehr für den Raum Lübeck mit dem Horizont 2020. Regio-S-Bahn Lübeck Konzept 2020. Endbericht. Kiel. 29. März 2011
- MLR SH (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein) (2004): Regionalplan für den Planungsraum II Schleswig-Holstein Ost, Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreis Ostholstein. Landesplanung in Schleswig-Holstein Heft 30. URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum2/Download/regionalplan_planungsraum2.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein) (2014): Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein bis 2017. URL: <http://www.nah.sh/assets/downloads/berichte/LNVP-bis-2017web.pdf>, Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein) (2014a): Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025. Kiel. 2014
- NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2018): Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen. Unveröffentlichter Entwurf. Kiel. April 2018
-

- NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2018a): Schleswig-Holstein-Tarif Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen gültig ab April 2018 URL: http://www.n-sh.de/files/oeffentlich/Tarif/r_18-04-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- NIW (Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung e.V.) (2012): Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck. Endbericht. Hannover. 7. November 2012
- Omnitrend GmbH (2017a): Landesweite Marktforschung 2016 in Schleswig-Holstein. Jahresbericht vom 24.05.2017 für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH. Leipzig. 2017
- Omnitrend GmbH (2017b): Landesweite Marktforschung 2015/2016 in Schleswig-Holstein. Sonderauswertung vom 11.05.2017 für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH. Leipzig. 2017
- PRO BAHN e.V. (2011): Einführung einer Regio-S-Bahn in der Region Lübeck. Konzeptionelle Überlegungen von PRO BAHN zum Bahnknoten Lübeck und zur Einführung einer Regio-S-Bahn. 2011. URL: <http://www.pro-bahn-sh.de/Wordpress/wp-content/uploads/2017/12/Eine-Regio-S-Bahn-für-die-Region-Lübeck-das-Konzept-von-PRO-BAHN.pdf>. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- PTV (Planung Transport Verkehr AG) (2011): Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck. Karlsruhe. August 2011
- PTV (PTV Transport Consult GmbH) (2017): Leitprojekt Regionale Erreichbarkeitsanalysen. Teilprojekt ÖPNV-Optimierung im Verflechtungsbereich Nordwestmecklenburg, Hansestadt Lübeck, Herzogtum Lauenburg. Abschlussbericht. Dresden. 11. September 2017
- Ramboll Management Consulting GmbH (2016): Gutachten Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein. Hamburg. September 2016
- Regionalbeirat für die Region Lübeck (2003): Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL). Leitbild und Handlungsrahmen. Lübeck. 2003
- Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2011): Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg. Schwerin. November 2011. URL: <https://www.westmecklenburg-schwerin.de/media/regionaler-planungsverband-westmecklenburg/absaetze/rrep-wm-2011.pdf>. Zuletzt abgerufen am 30.04.2018
- Schleswig-Holsteinischer Landtag (2018): Antrag Konzeption eines landesweiten Semesterticket. Drucksache 19/640. 28. März 2018
- SHP Ingenieure GbR (2008): Lübeck – staufrei bis 2015. Hannover. Januar 2008
- Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2015): Landesentwicklungsstrategie SH 2030. Sachstand LES und LEP. 3. Planerforum. Bad Malente. 7. Dezember 2015
- Stadtverkehr Lübeck GmbH (2014): Stellungnahme zum Bürgerschaftsbeschluss mit der Drs. Nr. 840 Punkt 2, TOP 8.9 aus der Sitzung vom 24.05.2012. Lübeck. 2014
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2016): Statistische Berichte, Kennziffer: A I 8 - j 16 SH: Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030.

urbanus GbR (2008): Lübeck - staufrei bis 2015. Analyse - Bewertungen - Empfehlungen. Lübeck. 17. Januar 2008

urbanus GbR (2018): Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen. Entwurf Ergebnisbericht (unveröffentlicht). Lübeck. 29. März 2018

URS Deutschland GmbH (2010): Klimaschutz in Lübeck. Integriertes Rahmenkonzept. Hamburg. September 2010

Anhang

A1 Verkehrsangebote SPNV und übriger ÖPNV, Liniennetz, Linienbündel sowie Laufzeit und Inhaber Liniengenehmigungen

Tabelle 30: Angebotsumfang SPNV in der Hansestadt Lübeck

Linien-nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen in der Hansestadt Lübeck	Richtung	Zugpaare			Takt (in Min.)	Bemerkungen
				Mo -Fr	Sa	So/F		
RE 4	Lübeck – Bad Kleinen – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk	Lübeck Hauptbahnhof Lübeck St. Jürgen	Lübeck – Bad Kleinen	19	19	19	60´	
			Bad Kleinen – Pasewalk	15	15	15		
			Pasewalk – Bad Kleinen	16	15	15		
			Bad Kleinen - Lübeck	18	17	17		
RE 8	Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg	Lübeck Hauptbahnhof	Lübeck - Hamburg	20	20	20	60´	
			Hamburg - Lübeck	19	19	18		
RE 80	Lübeck – Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg	Lübeck Hauptbahnhof	Lübeck - Hamburg	15	15	/	60´	
			Hamburg - Lübeck	15	1	1		
RE 83	Kiel – Lübeck – Ratzeburg – Büchen – Lauenburg (Elbe) - Lüneburg	Lübeck Hauptbahnhof Lübeck Hochschulstadtteil Lübeck Flughafen	Kiel - Lübeck	16	15	15	60´	Lübeck Flughafen ist Bedarfshaltepunkt
			Lübeck - Lüneburg	18	17	17		
			Lübeck - Kiel	17	15	15		
			Lüneburg - Lübeck	19	18	16		

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen in der Hansestadt Lübeck	Richtung	Zugpaare			Takt (in Min.)	Bemerkungen
				Mo -Fr	Sa	So/ F		
RB 84	Kiel – Preetz – Plön – Eutin – Pansdorf – Lübeck	Lübeck Hauptbahnhof	Kiel - Lübeck	20	20	20	60'	
			Lübeck - Kiel	20	20	19		
RB 85	Puttgarden – Fehmarn-Burg – Neustadt (Holstein) – Scharbeutz – Lübeck	Lübeck Hauptbahnhof	Puttgarden - Lübeck	10	9	9	120'	Unterschiede zwischen Sommer- und Winter- fahrplan * 5 - 8Uhr im 30-min- Takt
			Neustadt (Holstein) - Lübeck	20*	18	18	60'	
			Lübeck - Puttgarden	10	9	9	120'	
			Lübeck – Neustadt (Hol- stein)	20	17	17	60'	
RB 86	Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck Hbf	Lübeck-Travemünde Strand Lübeck-Trave- münde Hafen Lübeck- Travemünde Skandina- vienkai Lübeck-Kücknitz Lübeck – Dänischburg IKEA Lübeck Hbf	Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck Hbf.	19	18*	17*	60'	* im Sommerfahrplan nur Mo-Fr; im Winter- fahrplan täglich
			Lübeck Hbf. – Lübeck- Travemünde Strand	19	18*	17*		

Quellen: Deutsche Bahn AG 2018, NAH.SH 2018.

Tabelle 31: Angebotsumfang der Linien des übrigen ÖPNV (Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit)

Linie	Linienabschnitt (Angaben für Hin- und Rückfahrt)	Mo-Fr SVZ Ca. 3:30 – 6:30 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 6:30 – 8:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 8:00 – 12:00 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 12:00 – 17:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 17:00 – 19:30 Uhr	Mo-Fr SVZ Ca. 19:30 – 01:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 5:00 – 9:00 Uhr	Sa NVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 20:00 – 01:00 Uhr	So SVZ Ca. vor 9:00 Uhr	So SVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	So SVZ ca. ab 20:00 Uhr
1	Groß Parin – Bad Schwartau	-	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
	Bad Schwartau - Hochschulstadtteil	30	15	30	15	30	60	60	30	60	60	30	60
2	Ravensbusch - Bauernweg	30	30	30	30	30	60	30	30	60	4x	60	60
	Bauernweg – ZOB/Hauptbahnhof	30	30	30	30	30	60	30	30	60	4x	60	60
	ZOB/Hauptbahnhof – Krankenhaus Süd	30	30	30	30	30	60	30	30	60	9x	30	60
	Krankenhaus Süd – Sudetenstr.	4x	60	60	60	60	60	60	60	60	5x	60	60
	Krankenhaus Süd – Bornkamp	3x	60	60	60	60	60	60	60	60	3x	60	60
3	Sereetzer Weg – Eichholz	30	30	30	30	30	60	60	30	60	60	60	60
4	Heiweg – Am Vierth	30	30	30	30	30	3x	30	30	1x	1x	30	1x
5	Oberbüssauer Weg – Eichholz	30/15	10/15	15	10	10/15	60	30	15/30	60	60	30	60
	Eichholz – Herrnburg	3x	6x	3x	10x	9x	7x	6x	9x	5x	-	-	-
6	Hamburger Straße – ZOB/Hauptbahnhof	30	10/20	30	30	30	60	30	30	60	60	30	60
	ZOB/Hauptbahnhof – St. Hubertus ¹⁰⁵	30	10/20	30	30	30	60	30	30	60	60	30	60
	St. Hubertus – Blankenseer Dorfplatz	30	30	30	30	30	60	30	30	60	2x	30	60

Linie	Linienabschnitt (Angaben für Hin- und Rückfahrt)	Mo-Fr SVZ Ca. 3:30 – 6:30 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 6:30 – 8:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 8:00 – 12:00 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 12:00 – 17:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 17:00 – 19:30 Uhr	Mo-Fr SVZ Ca. 19:30 – 01:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 5:00 – 9:00 Uhr	Sa NVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 20:00 – 01:00 Uhr	So SVZ Ca. vor 9:00 Uhr	So SVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	So SVZ ca. ab 20:00 Uhr
7	Bad Schwartau – ZOB/Hauptbahnhof	30/15	15	30	15	30/15	60	30	30	60	60	30	60
	ZOB/Hauptbahnhof – Oberbüssauer Weg	30/15	15	15	15	30/15	5x	30	30	3x	30	30	3x
	Oberbüssauer Weg – Grote Bleeken	4x	30	30	30	60	60	5x	60	60	3x	60	60
	Grote Bleeken – Moorgarten	3x	30	60	30/60	60	60	5x	60	4x	3x	60	60
8	Sereetzer Weg – Gustav-Radbruch-Platz	-	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Bad Schwartau – Fachhochschule	30/15	15	30	15	30	60	30/60	30	60	60	30	60
	Fachhochschule – Stephensonstr.	-	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fachhochschule – Universitätsklinikum	30	30	30	30	30	60	60	30	60	60	30	60
	Universitätsklinikum – Grillenweg	30	30	30	30	30	5x	60	60	2x	60	60	2x
10	Sereetz/Am Rugenberg – Wesloer Brücke	30	30/15	30	30	30	60	30	30	60	30 ¹⁰⁶	30 ¹⁰⁷	60
11	Oberbüssauer Weg – Zarnewenzweg	15	15	15	15	15	60	30	30	60	4x	30	60
12	Oberbüssauer Weg – Bauernweg	30	60	60	60	60	3x	60	60	2x	60	60	3x
	Bauernweg – Normannenweg	30	30	30	30	30	60	30	30/60	60	60	60	60
	Normannenweg – An der Trave	-	1x	60	60	60	1x	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁶ Zwischen 5:00 und 7:00 Uhr 60-Minuten-Takt, sonst 30-Minuten-Takt bis 9 Uhr.

¹⁰⁷ Zwischen 6:00 und 7:00 Uhr 60-Minuten-Takt, sonst 30-Minuten-Takt.

Linie	Linienabschnitt (Angaben für Hin- und Rückfahrt)	Mo-Fr SVZ Ca. 3:30 – 6:30 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 6:30 – 8:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 8:00 – 12:00 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 12:00 – 17:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 17:00 – 19:30 Uhr	Mo-Fr SVZ Ca. 19:30 – 01:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 5:00 – 9:00 Uhr	Sa NVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 20:00 – 01:00 Uhr	So SVZ Ca. vor 9:00 Uhr	So SVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	So SVZ ca. ab 20:00 Uhr
15	Vorrader Str. – Gustav-Radbruch-Platz	30	15/30	30	30	30	2x	-	-	-	-	-	-
	ZOB/Hauptbahnhof – Gustav-Radbruch-Platz	30	15/30	30	30	30	60	60	30	60	4x	60	60
	Gustav-Radbruch-Platz – Niels-Bohr-Ring	4x	30	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Citti-Park Herrenholz - Buntekuh	2x	30	30	30	30	4x	30	30	2x	-	-	-
	Buntekuh - Schiereichenkoppel	15	15	15	15	15	60	30	30	60	30 ¹⁰⁸	30	60
	Schiereichenkoppel – Krummesse/Tannenweg	60	15	30	30	30	60	30	30	60	30 ¹⁰⁹	30	60
17	Clever Landstraße - Universitätsklinikum	-	2x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Reinsbecker Straße – Bad Schwartau (bis 08.12.2018)	-	1x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Bad Schwartau – Marienburgstr. (ab 09.12.2018)	3x	60	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
18	Bollbrüch – Bad Schwartau	-	3x	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Citti-Park Herrenholz - Gleisdreieck	3x	30	30	30	30	4x	60	30	2x	-	-	-
30	ZOB/Hauptbahnhof - Gneversdorf	30	30	30	30	30	60	60	30	60	3x	60 ¹¹⁰	60
31	ZOB/Hauptbahnhof – Strandbahnhof	4x	-	-	-	--	60	60	-	60	60	-	60

¹⁰⁸ Zwischen 5:00 und 7:00 Uhr ein 60-Minuten-Takt, sonst 30-Minuten-Takt.

¹⁰⁹ Zwischen 5:00 und 7:00 Uhr ein 60-Minuten-Takt, sonst 30-Minuten-Takt.

¹¹⁰ Mai bis September 30-Minuten-Takt.

Linie	Linienabschnitt (Angaben für Hin- und Rückfahrt)	Mo-Fr SVZ Ca. 3:30 – 6:30 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 6:30 – 8:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 8:00 – 12:00 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 12:00 – 17:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 17:00 – 19:30 Uhr	Mo-Fr SVZ Ca. 19:30 – 01:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 5:00 – 9:00 Uhr	Sa NVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 20:00 – 01:00 Uhr	So SVZ Ca. vor 9:00 Uhr	So SVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	So SVZ ca. ab 20:00 Uhr
32 ¹¹¹	Stephensonstraße - Kieselgrund	30	30	30	30	30	-	60	60	-	-	60	-
	Kieselgrund - Hirtenbergweg	30	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
32 ¹¹²	Hirtenbergweg – Siems	30	30	30	30	30	60	60	60	60	1x	60	60
	Siems – Stephensonstr.	30	30	30	30	30	-	60	60	-	-	60	-
33	Bad Schwartau - Siems	30	30	30	30	30	60	60	30	30	1x	60	60
	Siems - Strandbahnhof	30	30	30	30	30	60	60	60	60	1x	60	60
	Strandbahnhof – Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg	-	1x	30	30	-	-	1x	60	-	-	60	-
33	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Strandbahnhof	-	1x	30	30	-	-	2x	60	-	1x	60	-
	Strandbahnhof – Roter Hahn	-	30	30	30	30/60	60	3x	60	60	2x	60	60
	Roter Hahn – Bad Schwartau	30	30	30	30	30/60	2x	60; 30 ¹¹³	60; 30 ¹¹⁴	2x	- ¹¹⁵	60	2x
35	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Warnsdorf ¹¹⁶	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
	Teutendorfer Weg – Teutendorf Raiffeisen ¹¹⁷	-	3x	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-

-
- ¹¹¹ Wochenende nur bis Lübeck ZOB.
 - ¹¹² Wochenende nur bis Lübeck ZOB.
 - ¹¹³ Zwischen Kieselgrund und Bad Schwartau 30-Minuten-Takt.
 - ¹¹⁴ Zwischen Kieselgrund und Bad Schwartau 30-Minuten-Takt.
 - ¹¹⁵ Zusätzliche Fahrten zwischen Kieselgrund und Bad Schwartau.
 - ¹¹⁶ Von ca. 8:00 bis 19:00 Uhr.
 - ¹¹⁷ Von ca. 8:30 bis 19:30 Uhr.

Linie	Linienabschnitt (Angaben für Hin- und Rückfahrt)	Mo-Fr SVZ Ca. 3:30 – 6:30 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 6:30 – 8:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 8:00 – 12:00 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 12:00 – 17:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 17:00 – 19:30 Uhr	Mo-Fr SVZ Ca. 19:30 – 01:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 5:00 – 9:00 Uhr	Sa NVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 20:00 – 01:00 Uhr	So SVZ Ca. vor 9:00 Uhr	So SVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	So SVZ ca. ab 20:00 Uhr
38	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Priwall/Priwallfähre ¹¹⁸	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
	Priwall/Priwallfähre - Wellenschlag	-	30	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
39	ZOB/Hauptbahnhof – Roter Hahn	30	30	30	30	30	1x	60	30	-	1x	60	-
40	ZOB/Hauptbahnhof - Strandbahnhof	3x	30	30	30	30	-	3x	30/60	-	-	60 ¹¹⁹	-
	Strandbahnhof – Scharbeutz Bahnhof	-	60	60	60	60	-	3x	60	-	-	60	-
300	Grevesmühlen– Dassow – Selmsdorf - Schlutup	-	1x*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
301	Schlutup – Selmsdorf - Schönberg	-	1x*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
335	Grevesmühlen – Lübeck ZOB/Hauptbahnhof	1x	60	120	60	1x	-	1x	4x	-	1x	4x	-
390	Boltenhagen – Dassow – Herrnburg – Lübeck ZOB/Hauptbahnhof	1x	1x	1x	1x	1x	-	1x	2x	-	1x	2x	-
5912	Ahrensböök ZOB –Lübeck ZOB/Hauptbahnhof	1x	2x	2x	5x	1x	-	2x	4x	-	-	2x	-
5951	Lübeck- Pansdorf	3x	3x	60	30	60	2x	60	60	1x	1x	60	1x
	Pansdorf – Pönitz	1x	1x	1x	120	-	-	1x	120	-	-	1x	-
	Groß Timmendorf – Timmendorf Strand , Kastanienallee	60	30	60	30	60	-	60	60	2x	-	60	2x

¹¹⁸ Von ca. 9:30 bis 18:00 Uhr.

¹¹⁹ Mai bis September 30-Minuten-Takt von 12 – 16 Uhr.

Linie	Linienabschnitt (Angaben für Hin- und Rückfahrt)	Mo-Fr SVZ Ca. 3:30 – 6:30 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 6:30 – 8:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 8:00 – 12:00 Uhr	Mo-Fr HVZ Ca. 12:00 – 17:00 Uhr	Mo-Fr NVZ Ca. 17:00 – 19:30 Uhr	Mo-Fr SVZ Ca. 19:30 – 01:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 5:00 – 9:00 Uhr	Sa NVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	Sa SVZ Ca. 20:00 – 01:00 Uhr	So SVZ Ca. vor 9:00 Uhr	So SVZ Ca. 9:00 – 20:00 Uhr	So SVZ ca. ab 20:00 Uhr
	Timmendorf Strand , Kastanienallee – Niendorf Schwimmhalle	1x	2x	2x	-	120	-	1x	3x	2x	-	3x	3x
7650	Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Bad Segeberg	2x	60	60	60	60	2x	1x	120	-	-	120	-
8130	Reinfeld – Lübeck ZOB/Hauptbahnhof	1x	60	60	60	1x	-	-	-	-	-	-	-
8131	Lübeck ZOB – Mönkhagen – Reinfeld	-	-	-	2x*	-	-	-	-	-	-	-	-
8150	Pöhls - Zarpn, Renhorster Str.	-	4x*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Heilshoop – Groß Steinrade, Bauernweg	1x	60	60	3x	1x	-	-	2x	-	-	-	-
8710	Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Mölln, ZOB	1x	60	60	60	60	2x	1x	120	-	-	120	-
8720	Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Sandesneben, Schule	-	60	120	60	60	-	-	3x	-	-	3x	-
8741	Kronsforde – Berkenthin - Ratzeburg	-	3x*	2x*	4x*	-	-	-	-	-	-	-	-
8770	Kronsforde – Berkenthin – Mölln, ZOB	-	60	120	60	60	-	-	-	-	-	-	-
8771	Krummesse – Berkenthin	-	2x*	3x*	3x*	-	-	-	-	-	-	-	-
8780	Sandesneben – Kronsforde – (Lübeck ZOB/Hauptbahnhof)	-	2x	120	120	-	-	1x	2x	-	-	-	-
8781	Grinow – Krummesse	-	2x*	2x*	3x*	-	-	-	-	-	-	-	-

Anmerkungen: Fahrplanstand 2017/2018 der SL, LVG, Autokraft, NAHBUS.
* nur an Schultagen.

Tabelle 32: Übersicht Linienbündel mit Laufzeiten und Inhabern der Liniengenehmigungen

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Linien- genehmigung	Inhaber der Linien- genehmigung
Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“				
1	Groß Parin – Bad Schwartau/ZOB – Schwartauer Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg - Hochschulstadtteil	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
2	Ravensbusch – Steinrade – Bauernweg - Schönböckener Straße - Wisbystraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsfordter Allee – Berliner Allee - Bornkamp (im Wechsel mit) Billrothstraße – Sudetenstraße	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
3	Sereetzer Weg – Triftstraße – Lohmühlenplatz – Fackenburg Allee – Hbf./ZOB – Untertrave – Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße – Marliring - Wesloer Brücke – Kirschenallee – Huntenhorster Weg – Utechter Weg - Eichholz	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
4	Groß Grönau - St. Hubertus – Ratzeburger Allee – Altstadt - Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof – Wesloer Brücke – Heiweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
5	Oberbüssauer Weg – Moisliger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Moltkestraße – Kaufhof – Brandenbaumer Landstraße – Eichholz – Herrenburg	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
6	Hamburger Str. – Buntekuh - Korvettenstraße – Wendische Straße – Hansestraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Ratzeburger Allee – St. Hubertus - Flughafen - Blankensee	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
7	Bad Schwartau/ZOB – Stockelsdorfer Weg - Friedhofsallee – Fackenburg Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsfordter Allee – Geniner Straße – Oberbüssauer Weg – Klein Wesenberg – (im Wechsel mit) Nienhüsen – Moorgarten	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
8	Gustav-Radbruch-Platz – Travemünder Allee – Eric-Warburg-Brücke – Triftstraße – Bogenstraße - Sereetzer Weg	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Linien- genehmigung	Inhaber der Linien- genehmigung
9	Bad Schwartau/ZOB – Stockelsdorf – Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg – (Stephensonstr.) - Uniklinik – Grillenweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
10	Sereetz - Bad Schwartau/ZOB – Triftstraße – Schwartauer Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Königstraße -Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße - Wesloer Brücke	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
11	Oberbüssauer Weg – Buntekuh – Ziegelstraße – Wisbystraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof – Wesloer Brücke – Zarnewenzweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
12	Oberbüssauer Weg – Moisliger Mühlenweg – Ginsterweg - Herrenholz – CITTI Park-Spenglerstraße –Zinngießerstraße - Taschenmacherstraße – Bauernweg - Dornbreite – Fackenburger Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Untertrave – Gustav-Radbruch-Platz – Ro-eckstraße – Heiligen-Geist-Kamp - Karlshof – Israelsdorf - Gothmund – Mecklenburger Straße – Schlutup – An der Trave	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
15	Niels-Bohr-Ring – Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Huxter-torallee – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof – Lachswehrallee – Bei der Gasanstalt – Gewer-begebiet Genin - Vorrader Straße	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
16	CITTI-Park/Herrenholz - Buntekuh - Korvettenstraße – Wendische Straße – Hansestraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsfordter Allee – Schiereichenkoppel - (Wulfs-dorf/Beidendorf) – Krummesser Baum - Krummesse	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
17	Bad Schwartau/ZOB - Clever Landstraße – Lohstraße – Dorfstraße – Segeberger Straße – Fackenburger Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt - Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg – Uniklinik	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
18	Bad Schwartau/Bollbrüch – Rensefeld Kirche – Am Hochkamp – Bad Schwartau/ZOB	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Linien- genehmigung	Inhaber der Linien- genehmigung
21	CITTI-Park/Herrenholz – Buntekuh – Ziegelstraße – Fackenburger Allee - ZOB/Haupt- bahnhof – Altstadt – Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße - Wesloer Brücke – Gewer- begebiet Gleisdreieck	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
30	Gneversdorf – Strandbahnhof – Kücknitz – Siems – Travemünder Allee - Gustav-Rad- bruch-Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
31	Strandbahnhof - Kücknitz - Roter Hahn – Siems - Travemünder Allee - Gustav-Radbruch- Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
32	Hirtenbergweg – Herrenwyk – Siems - Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Alt- stadt – ZOB/Hauptbahnhof – (Schnellbus) über Berliner Allee – Maria-Goeppert-Straße - Stephensonstraße	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
33	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof – Pommernzentrum – Roter Hahn – Silberstr. – Herrenwyk – Siems – Dänischburg – Sereetz - Bad Schwartau/ZOB	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
35	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Nordmeerstraße – Kowitzberg – Strandbahnhof – Warnsdorf – (Teutendorf)	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
38	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Priwallfähre – Priwall/Wellenschlag	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
39	Roter Hahn – Friedhof Waldhusen – Siems – Kreuzwegbrücke – (Schnellbus) Gustav- Radbruch-Platz – Altstadt – ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
40	Scharbeutz - Timmendorfer Strand – Niendorf - Strandbahnhof – (Schnellbus) Kücknitzer Scheide – Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	LVG
LÜMO	Tür-zu-Tür-Betrieb im Betriebsgebiet (derzeit zwischen Lohmühle, Altstadt und Hoch- schulstadtteil)	Hansestadt Lübeck	14.02.2022 ¹²⁰	SL
Benachbarte Kreise und Landkreise (nur nachrichtliche Darstellung)				

¹²⁰ Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG. Keine Liniengenehmigung.

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Linien- genehmigung	Inhaber der Linien- genehmigung
300	Grevesmühlen– Dassow – Selmsdorf - Schlutup	k.A.	k.A.	NAHBUS
301	Schlutup – Selmsdorf - Schönberg	k.A.	k.A.	NAHBUS
335	Grevesmühlen – Lübeck	k.A.	k.A.	NAHBUS
390	Boltenhagen – Dassow – Herrnburg – Lübeck	k.A.	k.A.	NAHBUS
5912	Ahrensböök – Stockelsdorf - Lübeck	Kreis Ostholstein Süd	11.12.2022	Autokraft
5951	Timmendorfer Strand – Pansdorf - Lübeck	Kreis Ostholstein Süd	11.12.2022	Autokraft
7650	Bad Segeberg - Lübeck	Kreis Stormarn, Teilnetz SE 9	12.12.2020	Autokraft
8130	Reinfeld- Klein Wesenberg – Groß Wesenberg - Lübeck	Kreis Stormarn, Netz Nordstormarn, Regionales Grundnetz OD 10	08.12.2019	Autokraft
8131	Reinfeld – Zarpen – Heilshoop – Mönkhagen – Lübeck	Kreis Stormarn, Netz Reinfeld (ab 2019 Netz Nordstormarn), Teilnetz Reinfeld OD 7	08.12.2019	Autokraft
8150	Pöhls – Zarpen – Groß Steinrade – Lübeck	Kreis Stormarn, Netz Nordstormarn, Regionales Grundnetz OD 10	08.12.2019	Autokraft
8710	Mölln – Ratzeburg – Lübeck	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 8	13.12.2020	Autokraft
8720	Trittau – Sandesneben – Kastorf – Lübeck	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Linien- genehmigung	Inhaber der Linien- genehmigung
8741	Kronsforde – Berkenthin - Ratzeburg	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8770	Kronsforde – Berkenthin – Mölln	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8771	Krummesse – Berkenthin	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8780	Sandesneben – Kronsforde – (Lübeck)	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8781	Grinau – Krummesse	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft

Quellen: SL/LVG 2018. Kreis Herzogtum Lauenburg 2014. Kreis Ostholstein 2014. Kreis Stormarn 2017. Angaben zum Fahrplanstand 2017/2018.

Abbildung 39: Liniennetz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck

Siehe nachfolgende Seite.

Quelle: SL/LVG 2018. Kreis Herzogtum Lauenburg 2014. Kreis Ostholstein 2014. Kreis Stormarn 2017.

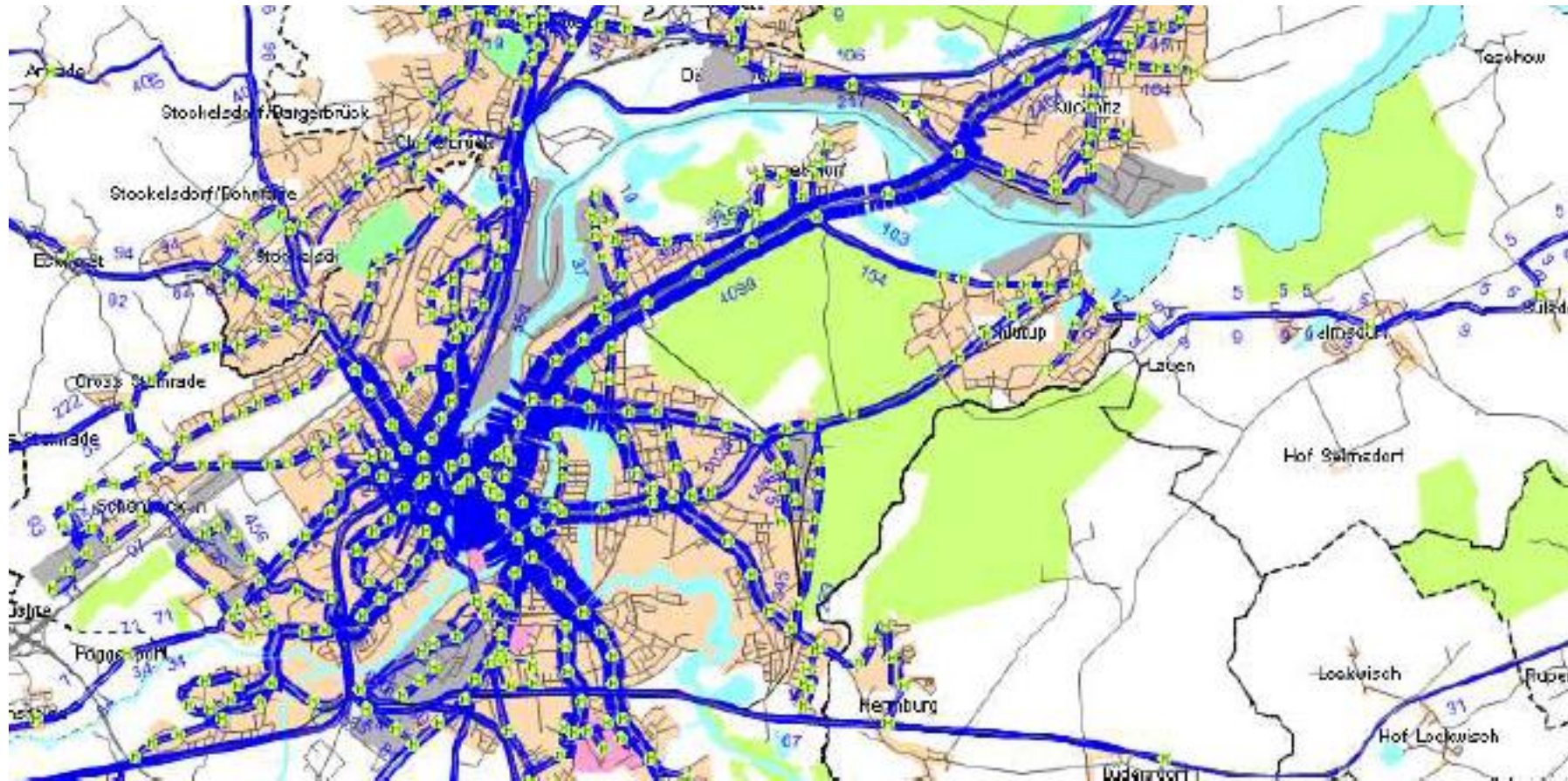
A2 Streckenbelastungen im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck

Abbildung 40: Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck (Tageswert: Mo-Fr)



Quelle: PTV 2011.

Fortsetzung: Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck (Tageswert: Mo-Fr)



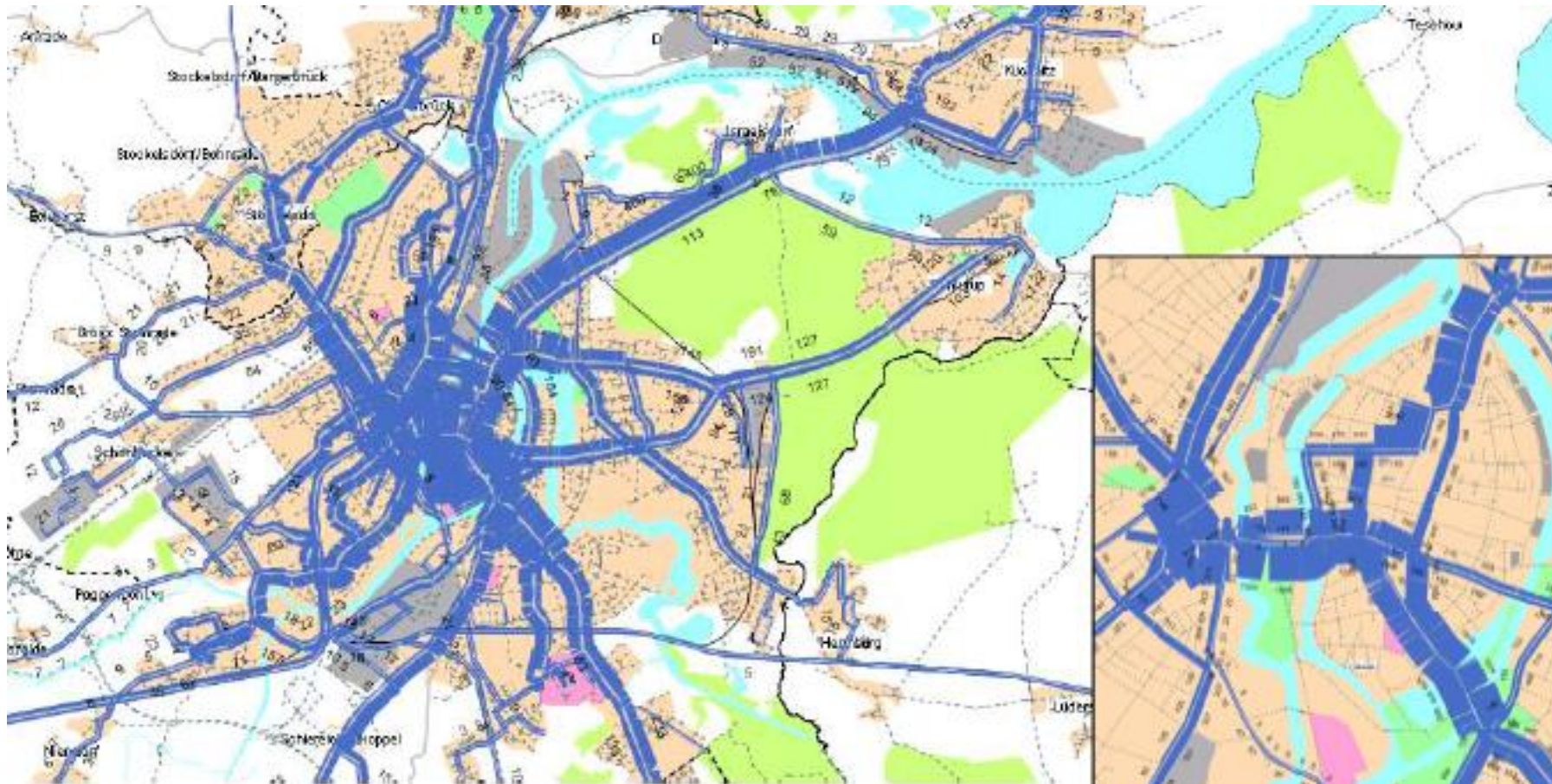
Quelle: PTV 2011.

Abbildung 41: Fahrgäste in der Stunde 07:00 – 08:00 Uhr im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck (Mo-Fr)



Quelle: PTV 2011.

Fortsetzung: Fahrgäste in der Stunde 07:00 – 08:00 Uhr im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck (Mo-Fr)



Quelle: PTV 2011.

**A3 Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des 4. RNVP
der Hansestadt Lübeck 2019 – 2023**

Siehe separater Anhang.

A4 Hefte der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“

Stand 22.10.2018

Heft 1	August	1986		Hotelstandortanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 2	Oktober	1986		Die Breite Straße	Tiefbauamt
Heft 3	Mai	1987	vergriffen	Fahrradverkehr	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 4	April	1987	vergriffen	Lastadie, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 5	Juni	1987	vergriffen	Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 6	Oktober	1987		Brunnen Breite Straße	Hochbauamt
Heft 7	Oktober	1987	vergriffen	Skandinavienkai - Hafenerweiterung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 8	März	1988	vergriffen	Hafen Lübeck-Schlutup	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 9	April	1988		Musik- und Kongreßhalle, Rahmenkonzept	Hochbauamt
Heft 10	September	1988	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle, Raum- und Funktionsprogramm, Standort	Hochbauamt
Heft 11	Februar	1989		Ehemaliges Werftgelände auf dem Priwall Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 12	Februar	1989		Bahnhofsbereich - Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 13	März	1989		Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988	Stadtplanungsamt
Heft 14	März	1989		Gestaltung Schragen/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren - Ergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 15	Januar	1999		Kronsforde Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 16	August	1989	vergriffen	Hafenentwicklungsplanung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 17	September	1989	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsprogramm	Hochbauamt
Heft 18	August	1989		„Roßmühle“ - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 19	Februar	1990	vergriffen	Baulückenbericht Teil I	Stadtplanungsamt
Heft 20	März	1990		Baulückenbericht Teil II	Stadtplanungsamt
Heft 21	Juli	1990	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsergebnisse	Hochbauamt
Heft 22	August	1990		Koberg - Realisierung Wettbewerb	Stadtplanungsamt
Heft 23	Juli	1990		Autofreie Innenstadt	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 24	Februar	1991		Baulücken in Lübeck - Dokumentation	Stadtplanungsamt
Heft 25	September	1990		Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 26	Februar	1991	vergriffen	Gr. Burgstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 27	Januar	1992		Krähenstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 28	Oktober	1992		Dankwartsgrube/Hartengrube - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 29	April	1992		Koberg - Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 31	September	1992		Brodten - Dorfbegehungsprotokoll	Stadtplanungsamt
Heft 32	April	1991		Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 33	Januar	1999		Beidendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 34	August	1991		Ostseeautobahn A 20	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 35	Dezember	1995		Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen	Stadtplanungsamt
Heft 36	November	1991	vergriffen	Hochschulstadtteil, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 37	Juni	1992		Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen städtebaulicher Sanierung	Stadtplanungsamt

Heft 38	August	1993		Autofreie Altstadt Band II	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 39	Juni	1992		Flächennutzungsplan 1990	Stadtplanungsamt
Heft 40	September	1992		100 Jahre Drehbrücke	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 41	März	1993		Fischergrube 54-70 Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 42	Oktober	1993		Steinrader Weg/Ziegelstraße Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 43	Februar	1993		Ehemalige Metallhütte Städtebauliches Leitbild	Stadtplanungsamt
Heft 44	Oktober	1993		Hochschulstadtteil Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 45	März	1993		Altstadtrand Travemünde Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 46	März	1993		Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich Standortbestimmung und Marktanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 47	April	1993	vergriffen	Park- und Ride-Konzept	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 48	September	1993		Walderseekaserne Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 49	Juni	1994		Nordtangente 100 Jahre Planungsgeschichte	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 50	Juni	1994		Nordtangente Projektbeschreibung und Planungsstand	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 51	Januar	1994		Nördliche Wallhalbinsel Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 52	Juli	1994		Wohnungsmarktprognose und Baulandbedarf 2000/Wohnbaulandkonzept 2010	Stadtplanungsamt
Heft 53	Oktober	1994		Altstadtrand Travemünde Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 54	Mai	1994		Wohnungsmarktprognose	Stadtplanungsamt
	Oktober	1994		Ehemaliger Nutz- und Zuchtviehmarkt Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 55	Januar	1999		Blankensee Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 57	Juni	1995		Sporthallenbau Lübeck	Hochbauamt
Heft 58	August	1995		850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt	Wasser- und Hafenbauamt
Heft 59	August	1995		Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen und Flächen entlang der unteren Trave	Wasser- und Hafenbauamt
Heft 60	August	1995		Walderseekaserne Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 61	Oktober	1995		Lübecker Markt, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 62	Mai	1996		Lübecker Markt Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 63	Januar	1997		Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 64	August	1997	vergriffen	RNVP 1997 Regionaler Nahverkehrsplan	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 65	Mai	1998		Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Wasser und Hafen
Heft 66	Mai	1998		St. Annen-Museum Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Bereich Hochbau
Heft 67	Januar	1999		Vorrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 68	Januar	1999		Wulfsdorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 69	März	1999		Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck	Fachbereichs-Controlling
Heft 70	Juni	1999		Travemünde 2010 Werkstattbericht zur Bürgerversammlung	Bereich Stadtentwicklung

Heft 71	September	1999		Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 72	Dezember	1999		Hochschulstadtteil Ergebnisse des Grün-Workshops	Bereich Stadtentwicklung
Heft 73	Dezember	1999		Genin Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 74	Dezember	1999		Schleusenstraße Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 75	Dezember	1999		Niederbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 76	Dezember	1999		Westlicher Altstadttrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave	Bereich Stadtentwicklung
Heft 77	Dezember	1999		Pöppendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 78	Dezember	1999		Ivendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 79	Dezember	1999		Teutendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 80	Februar	2000		Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Kurzfassung	Bereich Verkehr
Heft 81			nicht erschienen	Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Langfassung	Bereich Verkehr
Heft 82	September Oktober	2000 2000		Skandinavienkai - Umbau Anleger 6 A - Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren - Hafenflächenerweiterung	Bereich Wasser und Hafen
Heft 83	November	2000		Groß-Steinrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 84	November	2000		Reecke Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 85	Dezember	2000		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 86	Februar	2001	vergriffen	Radverkehr Jahresbericht 1999/2000	Bereich Verkehr
Heft 87	September	2001		Westliche Randbebauung für den Lübecker Markt, Bericht der Hansestadt Lübeck für die UNESCO	Bereich Stadtsanierung Bereich für Denkmalpflege
Heft 88	April	2002		Dorothea-Schlözer-Schule Umbau und Erweiterung Realisierungswettbewerb - Auslobung	Bereich Hochbau
Heft 89	Mai	2002		Travemünde Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 90	Juni	2002		Schlutupkai II – Terminalerweiterung West Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 91	Oktober	2002	vergriffen	Hudekamp Stadtteilerneuerungsprojekt	Fachbereich Kultur Fachbereich Stadtplanung
Heft 92	März	2003		Westlicher Altstadttrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Ausschreibung	Bereich Stadtsanierung
Heft 93	Januar	2004		Priwall Ferienhausanlage mit Marina und Freizeitinfrastruktur Gutachterverfahren	Bereich Stadtentwicklung
Heft 94	Januar	2005		2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 95	November	2006		Lübecker Friedhöfe Vorwerker Friedhof 100 Jahre 1907 – 2007	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 96	Mai	2007		Mitten in Lübeck Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2007	Bereich Stadtplanung
Heft 97	Mai	2007		„An der Obertrave“ Umgestaltung 2003 – 2007	Bereich Stadtplanung

Heft 98	Juli	2007		Lübeck St. Lorenz Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbe- darf - die soziale Stadt	Bereich Stadtplanung
Heft 99	Juli	2007		Lübeck Buntekuh „Ideen für die Mitte“ Dokumentation des Beteiligungsverfahrens	Bereich Stadtplanung
Heft 100	Juli	2007		Lübecker Friedhöfe Burgtor-Friedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 101	Januar	2009		Lübecker Friedhöfe Friedhof Waldhusen	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 102	Januar	2009		Projekte 2003 – 2008	Fachbereich Planen und Bauen
Heft 103	März	2010		Lübecker Friedhöfe Ehrenfriedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 104	Dezem- ber	2010		Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK	Bereich Stadtplanung
Heft 105	April	2011	nur digi- tal	Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept	Bereich Stadtplanung
Heft 106	Mai	2011		Mobilitätsverhalten in Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 107	Novem- ber	2011		Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“	Bereich Stadtplanung
Heft 108	Novem- ber	2012		25 Jahre Welterbestadt	Bereich Stadtplanung
Heft 109	Juli	2013		Wohnungsmarktkonzept 2013	Bereich Stadtplanung
Heft 110	Oktober	2014		3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hanse- stadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 111	Dezem- ber	2014		Straßen erhalten – Brücken sanieren	Bereich Stadtgrün und Verkehr
Heft 112	März	2017		Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck- Travemünde	Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Heft 113	Oktober	2018		4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hanse- stadt Lübeck	Bereich Stadtplanung und Bauordnung

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung; 08.06.2018	S. 38: Die Gemeinde Lüdersdorf ist ebenfalls Grundzentrum	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 40 (Karte): Die Gemeinde Krummesse ist ebenfalls Teil der Stadt-Umland-Kooperation	Der Hinweis wird umgesetzt.
Hansestadt Lübeck, Gleichstellungsauftrag; 11.06.2018	S. 170: Grundsätzliches: Wie sichern Sie die in § 5 (3) Punkt 4 ÖPNVG SH geforderte Beteiligung der Interessenverbänden von Frauen? Wer außer dem Frauenbüro ist noch um Stellungnahme gebeten worden? Ich empfehle dringend zumindest eine Einbindung von: Frauennotruf (www.frauennotruebeck.de); den beiden Frauenhäusern www.autonomes-frauenhaus.de und www.frauenhaus-awo-luebeck.de und dem Verein mixed pickles e.V. www.mixedpickles-ev.de ; von einer Einbindung der Lübecker Frauen- und Sozialverbände gehe ich aus, da sie auch Mitglied im Fahrgastbeirat sind www.luebecker-frauenverbaende.de	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Das Teilnahmeverfahren orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben entsprechend PBefG und ÖPNVG SH. In Bezug auf die Interessensvertretungen von Frauen wurden das Frauenbüro sowie die Lübecker Frauen- und Sozialverbände eingebunden, so dass eine ausreichende Beteiligung sichergestellt ist. Darüber hinaus wurde der Entwurf des RNVP auf der Internetseite der HL öffentlich bereitgestellt, um auch über die gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung hinaus Möglichkeiten zu Stellungnahmen zu ermöglichen.
	S. 20 Verkehrspolitische Zielstellungen: Es wird im vorliegenden Entwurf nicht deutlich, wie § 1 (4) ÖPNVG SH umgesetzt werden soll. § 1 (4): „Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“	Der Hinweis wird teilweise umgesetzt. In Kapitel 1.3.1 wird folgende Formulierung ergänzt: „Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“ Die verkehrspolitischen Grundsätze sollen sicherstellen, dass das ÖPNV-Angebot insgesamt die Bedürfnisse der in § 1 (4) ÖPNVG SH genannten Benutzergruppen berücksichtigt. Da die Umsetzung dieser Leitlinie nicht in Form separater nutzergruppenspezifischer ÖPNV-Angebote möglich ist, beschreiben die in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ definierten Mindestvorgaben und Mindestkriterien die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlichen ausreichende Verkehrsbedienung, die an allen Interessen ausgerichtet ist. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass im RNVP

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		nur Mindestbedienvorgaben definieren werden. Darüber hinausgehende Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen.
	S. 42 Verkehrspolitische Zielstellungen: Es gibt auf S. 42 lediglich eine Auswertung nach Geschlecht bzgl. des Anteils Frauen / Männer im Stadtteil, aber keine Auswertung oder Daten der Nutzer*innen nach Geschlecht. Nach allgemeinen wissenschaftlicher Untersuchungen sind Frauen weniger (auto)mobil und häufiger Nutzerinnen des ÖPNV als Männer, deshalb ist eine Auswertung ihrer Nutzungsbedarfe und Wegestrecken von besonderer Bedeutung. „Für Frauen wichtige Infrastrukturangebote der medizinischen Versorgung, Einrichtungen zur Kinder- und Altenbetreuung, Einkaufsmöglichkeiten, Beratungsstellen...“ (Gisela Stete in „Gleiche Mobilitätschancen für alle. Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr“, Hrsg. Friedrich-Ebert-Stiftung Berlin 2006, S. 16) sollten durch den ÖPNV in Lübeck abgedeckt werden.	Der Hinweis wird nicht umgesetzt. Eine über die bisherigen Analysen hinausgehende Darstellung von Daten ist in Kapitel 2.1.5 nicht vorgesehen. Die in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ definierten Mindestvorgaben und Mindestkriterien beschreiben die ausreichende Verkehrsbedienung aus Sicht der Hansestadt Lübeck sowohl für Frauen als auch Männer. Eine Unterscheidung ist daher nicht erforderlich.
	S. 43 Verkehrspolitische Zielstellungen: Die genannte Zahl des prognostizierten wachsenden Schüler- und Ausbildungsverkehrs bedeutet im Vorlauf einen entsprechenden Bedarf der Eltern dieser Kinder, der möglichst durch den ÖPNV und nicht durch Individualverkehr vor Schule oder Kindergarten gelöst werden sollte.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auch auf die Erläuterungen zur Entwicklung der Schülerzahlen auf Seite 48 oben um Beteiligungsentwurf verwiesen.
	Die „frauenpolitischen Forderungen für Lübeck zur Kommunalwahl 2018“, siehe auch http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/verwaltung/frauenbuero/petition/ verdeutlichen dies: sicheres nach Hause kommen garantieren, auch spätabends mit Bus und Bahn sowie ergänzenden Angeboten, Sozial-Ticket für den Nahverkehr anbieten, kurze, den Tagesabläufen von Berufstätigen sowie Schul- und Kitazeiten angepasste, Bustaktzeiten schaffen. Ute Wanzeks Ausführungen (siehe https://www.nasa.de/fileadmin/content/02_verkehr_planung/02_oepnv_plan/01_workshop/04_gender_mainstreaming_familie/pdf/2016-01-29_OEPNV-	Die Hinweise werden teilweise umgesetzt. In Kapitel 3.1 wird das konkrete Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV beschrieben. Die Mindestbedienzeiten in den späten Abendstunden geben dabei eine Bedienung der überwiegenden Anzahl der Gebietskategorien der Hansestadt Lübeck bis nachts 01:00 Uhr vor, so dass abendliche Rückfahrten sichergestellt werden. Die Umsetzung eines Sozial-Tickets ist bis dato keine Maßnahme im Beteiligungsentwurf des RNVP. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ wird folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt:

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Q2_Vortrag_Wanzek.pdf) und auch die Veröffentlichung des difu „30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung Berlin 2017) unterstreichen die Bedarfe, die das Frauenbüro vor der Kommunalwahl 2018 durch die Beteiligung unterschiedlicher Frauengruppen und Veranstaltungsformate in Lübeck ermittelt hat.	„Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten definiert, die dem aus Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	Insbesondere günstigere und einheitlichere Preise sind ein großes Thema / Anliegen von einer großen Anzahl Frauen mit geringen Einkommen. Viele der zentralen Beratungsangebote befinden sich in der Innenstadt; häufig wohnen sie jedoch in nicht so zentrumsnahen Stadtteilen und sind auf den ÖPNV zur Nutzung der Beratungsangebote angewiesen und nutzen diesen wg. der relativ hohen Fahrpreise nicht oder nur selten.	Der Hinweis wird umgesetzt. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“.
	Ganz praktisch bedarf es auch vermehrt Busse mit mehr Stellflächen zu Hauptverkehrszeiten. Denn es erreichen uns immer wieder Beschwerden, dass Erziehende mit Kinderwagen den Bus nicht nutzen konnten, weil die dafür vorgesehenen Stellflächen bereits durch andere Kinderwagen oder Rollstühle belegt waren. So entstehen Wartezeiten, an den Bushaltestellen, die bzgl. der benötigten Wegeketten die ÖPNV-Nutzung neben dem hohen Preis zusätzlich unattraktiv machen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Im Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ werden die entsprechenden Vorgaben bereits formuliert: • Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei Beförderung zwischen Fahrrädern und z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden.
	Eine Vielzahl der benannten Vorschläge zur Barrierefreiheit, Haltestellenqualität etc. unterstützen auch die o.g. Bedarfe. Eine explizite Auswertung nach Geschlecht könnte verdeutlichen, dass hier ein großer Teil der Kundschaft (51,7% stadtweit, in anderen Stadtteilen höher) weiblich ist und ein entsprechender Bedarf besteht. Die Zahl der Kundinnen könnte durch eine Umsetzung oder Annäherung an die 3 benannten Themenfelder erheblich vergrößert werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Eine Auswertung nach Geschlecht ist nicht vorgesehen.
	S. 49 Verkehrspolitische Zielstellungen: Für die Preisgestaltung des ÖPNV halten wir für wesentlich, nicht nur die Zahl der gestiegenen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in den Blick zu nehmen, sondern diese auch ins Verhältnis zu setzen zu ihrer Leistungs- und Kaufkraft. Hierfür sollte auch der Zwischenbericht zum Armuts- und Sozialbericht, siehe VO/2017/05472, siehe auch http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1005469 mit einbezogen werden. Dort wird z.B. auf S. 15 verdeutlicht, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt – diese Zahl aber überwiegend auf die Zunahme der Teilzeitbeschäftigung zurückzuführen ist. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte können dennoch sogenannte „Aufstocker“ sein, da ihr Einkommen nicht den Grundbedarf deckt (siehe o.g. Bericht, S. 20). Ein Bezug der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zu anderen Sozialdaten ist u.E. wesentlich für die Entwicklung einer bedarfsorientierten Preisgestaltung des ÖPNV.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ wird folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“.
Kreis Segeberg, c/o SVG Südwestholstein ÖPNV-	Seite 112, Kap. 3.3.2: Die Unterstützung eines 7650-Ausbaus durch die Hansestadt Lübeck wird begrüßt. Da es in der Vergangenheit bereits Entwicklungsmaßnahmen gab, wird vorgeschlagen, von einem „weiteren“ Ausbau der 7650 zu sprechen. Dafür wurde zwischenzeitlich ein konkretes	Der Hinweis wird umgesetzt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Verwaltungsge- meinschaft; 18.06.2018	Fahrplankonzept entwickelt, das in den für den Freizeitverkehr besonders relevanten Nächten Fr/Sa und Sa/So geringfügig über die RNVP-Angaben hinausgeht (Anlage).	
	Seite 194, Tab. 31: Die 7650 ist ausschließlich dem Teilnetz SE9 zugeordnet, zum Teilnetz OD10 gehört sie nicht. Der für SE9 vergebene ÖDA hat eine Laufzeit bis zum 12.12.2020. Da die Genehmigungsbehörden bei vorhandenen ÖDAs Konzessionen entsprechend dem jeweiligen ÖDA zu erteilen haben, erscheint uns die Angabe der Vergabelaufzeit generell wesentlicher als die aktuelle Laufzeit der Genehmigung, die in Kürze der Laufzeit des ÖDA angepasst werden wird.	Der Hinweis wird teilweise umgesetzt. Die Angaben zu Linie 7650 werden korrigiert. Die Angabe zu den Laufzeiten der öDA werden in der bestehenden Form belassen.
Hamburger Verkehrs- verbund GmbH; 29.06.2018	Seite 39, 2.1.3 Stadt-Umland-Raum Region Lübeck: Tabelle 4: Es muss in der letzten Zeile „Niendorf“ statt „Nienburg“ heißen.	Der Hinweis wird umgesetzt.
	Seite 84, 2.4.1 Tarife: 1. Absatz, letzte Zeile: Im Klammerhinweis „Helgoland“ ergänzen.	Der Hinweis wird umgesetzt.
	Seite 177, A1, Tabelle 29: RE8 hält in aller Regel nicht in Ahrensburg	Der Hinweis wird umgesetzt.
	Allgemein: Im Nahverkehrsplan stehen keine Vorgaben zum Thema Einnahmensicherung/Fahrkartenkontrollen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Soweit aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlich, werden entsprechende Regelungen im Instrument der Vorabbekanntmachung spezifiziert.
Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung; 02.07.2018	Seite 44, Tabelle 7: Zutreffend wird die der Altersgruppenentwicklung prognostiziert. Durch die Generation der sog. „Baby-Boomer“ werden bis 2030 vermehrt Menschen in die Nacherwerbsphase eintreten. Das traditionell verankerte Altersbild ist bereits in einer Wandlung. Es wird von einer zunehmenden Aktivität und Mobilität der älter werdenden Generation geprägt werden. Verändern wird sich vermutlich auch die Finanzkraft der älteren Generation, so dass vermehrt bei Eintritt in die Nacherwerbsphase auf einen eigenen PKW aus finanziellen Gründen verzichtet werden muss. Bei	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	sinkenden Renteneinkommen wird jedoch auch die Inanspruchnahme des ÖPNV bei der derzeitigen Preisgestaltung als schwierig angesehen. (zur Info s. beiliegen Übersicht über die Altersgruppen ab 50 +) - <i>ohne Darstellung im Anhörungsprotokoll</i>	
	Seite 84/85, Tarifgebiet Region Lübeck: Integration der Stadtteile Schlutup und Kücknitz in die Kernzone (Schlutup hat nur geringe Einkaufsmöglichkeiten zu bieten; Anbindung an den Kaufhof mit allen Einkaufsmöglichkeiten und Ärztezentren zum „Normalpreis“ ermöglichen).	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Erforderliche Veränderungen der Tarife werden durch den Tarifführer und die beteiligten Partner als Bestandteil eines regelmäßigen Arbeitsprozesses geprüft. Dies beinhaltet auch die Weiterentwicklung von Tarifzonen bzw. -bereichen. Nach derzeitigem Stand ist eine Anpassung der Tarifzonen in der Hansestadt Lübeck jedoch nicht vorgesehen.
	Gibt es eigentlich ein Seniorenticket? Seite 129: Grundsätzliche Handlungsfelder: Gewinnung neuer Zielgruppen – erweitern durch die Umsetzung von speziellen Tarifgruppen auch für Senior*innen, insbesondere im Kurzstreckenbereich (z.B. Erreichen der stadtteilbezogenen Einrichtungen zu einem festen Tarif unterhalb des Kurzstreckenpreises)	Der Hinweis wird umgesetzt. Seniorentickets sind derzeit nicht Bestandteil des Tarifsortiments im SH-Tarif. Die grundsätzlichen Handlungsfelder in Kapitel 4.5 werden wie folgt ergänzt: „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Gern geben wir Ihnen einige Hinweise und Anregungen zu dem vierten Regionalverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck unter dem Gesichtspunkt ‚Ältere Menschen‘. Grundlage für diese Ausführungen sind im Gesamtkonzept Leben und Wohnen im Alter enthalten. Dieses Gesamtkonzept wurde im Jahr 2006 entwickelt, 2008 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen und befindet sich seit 2009 in der Anwendung, Umsetzung und Weiterentwicklung. Im November letzten Jahres hat eine Beteiligung der Bürger*innen zu wichtigen Themen beim Älterwerden in Lübeck begonnen. Innerhalb der wichtigen Themen aus der Sicht älter werdenden Menschen wurden auch Aspekte zur Mobilität Infrastruktur im Wohnviertel und zum Wohnen und Wohnumfeld diskutiert. Die Ideen und Anregungen werden in die	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. <u>Neue Busstrecken „um den Ring“:</u> Die Einrichtung neuer Busstrecken ist zunächst nicht vorgesehen. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit sollen ggf. erforderliche

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Weiterentwicklung des Konzeptes Leben und Wohnen im Alter einfließen. Eine Vorlage in den politischen Gremien ist zum Ende des Jahres 2018 geplant. Soweit die Anregungen die ÖPNV betreffen, geben wir Ihnen diese gern als Blitzlicht im Wortlaut vorab zur Kenntnis: • Neue Busstrecken „um den Ring“ • Umsteigemöglichkeiten in der Altstadt verbessern • ÖPNV frei ab 70 (zu teuer bei kleiner Rente) • Haltestellen näher an die Wohnquartiere bringen oder Einsatz von Kleinbussen) • Wege von den großen Verkehrsstraßen (Bushaltestelle) in die Siedlung oft zu weit	zukünftige Veränderungen im Liniennetz (inkl. Option der Ausweitung oder Neueinrichtung) ermöglicht werden. <u>Umsteigemöglichkeiten in der Altstadt verbessern:</u> Der Beteiligungsentwurf des RNVP definiert in Kapitel 3.1.6 im Innenstadtbereich die Verknüpfungspunkte ZOB/Hauptbahnhof, Gustav-Radbruch-Platz sowie Zentralhaltestelle (Kohlmarkt, Sandstraße, Wahnstraße). Die zukünftige Verkehrsgestaltung zum Umsteigen wird sich daher beim Umsteigen in der Altstadt auf die Haltestellen der Zentralhaltestelle stärker konzentrieren. Dennoch wird der wesentliche Verknüpfungspunkt der Hansestadt Lübeck der ZOB/Hauptbahnhof bleiben. <u>ÖPNV frei ab 70 (zu teuer bei kleiner Rente):</u> Die Einführung eines kostenfreien Verkehrsangebots ist nicht vorgesehen. Die grundsätzlichen Handlungsfelder in Kapitel 4.5 werden jedoch wie folgt ergänzt: Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten. <u>Haltestellen näher an die Wohnquartiere bringen oder Einsatz von Kleinbussen/ Wege von den großen Verkehrsstraßen (Bushaltestelle) in die Siedlung oft zu weit:</u> Grundsätzlich sind die bestehenden Standards der räumlichen Erschließung als geeignet für die Hansestadt Lübeck anzusehen. Es wurden bei der Prüfung der Erreichbarkeiten von Haltestellen erstmals echte Wegestrecken anstelle von Radien angesetzt. Im Ergebnis werden keine strukturellen Unterschreitungen der Vorgaben festgestellt. Kapitel 3.2.2 sowie 3.2.3 beschreibt daher die dennoch vereinzelt festgestellten Erschließungsdefizite im Kernbereich der Hansestadt Lübeck unter Berücksichtigung der fußläufigen Einzugsbereiche der Haltestellen sowie die Defizite bei der Anbindung von Siedlungsgebieten in städtischer Randlage. Es ist vorgesehen, die Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		(westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten zu prüfen. In den Siedlungsgebieten in städtischer Randlage soll ebenfalls die Nutzung flexibler Angebotsformen zur Verbesserung der Anbindung geprüft werden.
Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucher- schutz; 02.07.2018	Seite 17, Wesentl. Änderungen: Die „Definition von Zielen zur Reduzierung von CO₂ und NO_x“ wird begrüßt. Jedoch: „Aktuelle Zielvorgaben zur CO₂-Reduzierung existieren derzeit nicht, da sich der VEP an den Zielvorgaben der sogenannten „Heidelberg-Erklärung“ orientiert. Danach sollten die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2005 gegenüber 1987 um mindestens 20 % gesenkt werden.“ Und: Es gibt keine CO₂-Bilanz, die den Stand der CO₂-Emissionen, die aus dem ÖPNV und SPNV resultieren. Diese Lücke gilt es zu schließen, um das Minderungspotenzial ermitteln zu können. S. 35, Abb. 3. Verkehrspolitische Leitlinien: „Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO₂ zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NO_x zusätzlich pro Jahr bis zum Jahr 2030 durch Einsatz elektrisch angetriebene Fahrzeuge“ wird begrüßt. Jedoch wird nicht die Ausgangssituation ersichtlich und damit auch nicht das gesamte Minderungspotenzial. S. 123, 4.1.5. Weiterentwicklung: „Die Hansestadt Lübeck zielt mit diesem Ansatz darauf ab, durch verbesserte Zugangs- und Anschlussmobilität den Umweltverbund sowie insbesondere den übrigen ÖPNV als Rückgrat des städtischen Verkehrssystems zu stärken und die Nutzung von privaten Pkw zu reduzieren. Damit soll gleichzeitig ein weiteres umwelt- und klimaschutzbezogenes Ziel definiert werden, um einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen (insbesondere CO₂-Reduzierung) zu leisten.“ Dies wird begrüßt. Jedoch gilt auch hier, dass eine Bewertung der CO₂-Emissionen durch den bestehenden ÖPNV und SPNV aussteht, und damit auch eine Bewertbarkeit der beabsichtigten Maßnahmen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Die Ermittlung der Ausgangssituation der derzeitigen Emissionswerte von Fahrzeugen des ÖPNV ist nicht Bestandteil des RNVP. Es wird auf die Umwelt- bzw. Klimaschutzrelevante Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV in Kapitel 4.13 verwiesen.
	S. 68 f, 2.2.7 Verkehrsangebot im Fährverkehr: Neben den Priwall-Fähren sollte aus landschaftsplanerischer Sicht die Prüfung einer Wiedereinrichtung der	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	ehem. Fährverbindungen über die Wakenitz zwischen „Tor der Hoffnung“ und Falkenwiese sowie über die Untertrave im Bereich der „Schlutuper Enge“ Eingang in den RNVP finden. Beide genannten Verbindungen zielen primär auf Erholungssuchende LübeckerInnen sowie auf Touristen. Insbesondere eine Fährverbindung über die Trave würde die touristische Verbindung (per Fahrrad) zwischen Altstadt und Travemünde erheblich verbessern, da hierdurch landschaftlich schöne Gebiete der Stadt (Lauerholz und Dummersdorfer Ufer) gequert werden würden. Beide Fährverbindungen könnten im Saisonbetrieb / Wochenendbetrieb organisiert werden. Auf eine Wiederaufnahme der Fährverbindungen ist bereits in der Stgn. zum 3. RNVP (2012) hingewiesen worden. Wir bitten nunmehr, dass dieser Aspekt Eingang in den 4. RNVP finden wird.	Bereits in 2004 wurde durch die Hansestadt Lübeck mittels einer Potenzialanalyse für eine Fährverbindung Schlutup – Kücknitz die Machbarkeit der Wiedereinrichtung von Fährverbindungen untersucht. Im Ergebnis wurde eine Realisierbarkeit unter Berücksichtigung der erforderlichen wirtschaftlichen Darstellbarkeit als nicht gegeben bewertet. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat dieses Ergebnis bereits am 24. Juni 2004 zur Kenntnis genommen.
	S. 120 f, 4.1.3 Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad: Die angestrebte Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV (nicht nur SPNV) und Fahrrad wird von hier aus ausdrücklich begrüßt. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten, sofern örtlich möglich, grundsätzlich an allen Bus- und Bahnhofstestellen installiert werden; hierbei gibt gegenwärtig ein erhebliches Defizit es im Stadtgebiet. Die genannte Mindestkapazität von jeweils vier Rädern (2 Bügel) pro Haltestelle (bei Beachtung der Fahrtrichtung) ist richtig. Über ein mittelfristiges Umsetzungsprogramm, z.B. über fünf Jahre, sollte das angesprochene Ziel realisierbar sein. Es wird um Aufnahme in den 4. RNVP gebeten.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Bereits jetzt wird kontinuierlich und am Bedarf ausgerichtet an der Verbesserung und Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr gearbeitet. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist daher kein separates Umsetzungsprogramm erforderlich.“
Lübecker Frauen- und Sozialverbände e. V.; 03.07.2018	Verkehrsplanung: Der öffentliche Nahverkehr muss innerhalb der Altstadt gewährleistet werden, alle Lübecker/innen die Möglichkeit haben, zentrale Orte der Innenstadt ohne Hemmnisse erreichen zu können. Dies gilt vor allem für ältere oder/und behinderte Bewohner/innen oder Familien mit kleineren Kindern. Ärzte, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen sowie Geschäfte und	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Die Gewährleistung des ÖPNV innerhalb der Altstadt wird bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP adressiert, da die Altstadt von der Mehrzahl aller angebotenen Linien auch weiterhin bedient wird. Dies wird durch die Festlegungen in Kapitel 3 des Beteiligungsentwurfs des RNVP sichergestellt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Cafés / Restaurants in der Innenstadt müssen für alle Lübecker/innen – im Sinne der Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe – erreichbar sein. Hierfür müssen die Bedürfnisse der Nutzer/innen im Hinblick auf Barrierefreiheit erfüllt sein, d.h. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder problemlos mitgenommen werden können.	Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV und die Mitnahmemöglichkeiten von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle und Fahrrädern werden ebenfalls bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP vorgegeben und sind insofern berücksichtigt.
	Tarife: Eine allgemein günstige Tarifgestaltung sowie spezielle Familien- und Senior/innen-Tickets (wie auch für Studenten) gewährleisten, dass Familien und Ältere sich den Bus leisten können und nicht von der Nutzung der Angebote in der Innenstadt ausgeschlossen werden.	Der Hinweis wird umgesetzt. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Barrierefreiheit: Da die Anzahl der Senior/innen mit Rollatoren in der HL zunimmt, daher ist es uns ein zentrales Anliegen, dass Mobilitätsschulungen durchgeführt und Busse / Haltestellen barrierefrei gestaltet werden.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Im Kapitel 4.14 „Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft“ sind die genannten Mobilitätsschulungen bereits enthalten. Im Rahmen des „Leitbildes für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement“ sollen Mobilitätstrainings für Personen mit Mobilitätseinschränkungen angeboten werden. Dies beinhaltet auch Menschen mit Rollatoren. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV werden ebenfalls bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP vorgegeben und sind insofern berücksichtigt.
	Reinigung: Die Busse müssen grundsätzlich sauber sein.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Vorgaben zur Reinigung der Fahrzeuge des ÖPNV werden bereits in Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ definiert.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Fazit: Ein engmaschiger, verlässlicher und kostengünstiger öffentlicher Nahverkehr – gerade in der Innenstadt – gewährleistet unserer Auffassung nach nicht nur die gesellschaftliche Teilhabe aller Lübecker/innen, sondern sorgt zudem für eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt und im Altstadtgürtel. Auch im Sinne eines ökologisch sinnvollen Verkehrskonzeptes darf auf den ÖPNV in der Altstadt nicht verzichtet werden.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
Hansestadt Lübeck, Beirat für Seniorinnen und Senioren; 04.07.2018	Schon heute (2018) leben über 63.000 SeniorInnen in der Hansestadt Lübeck. Bei der Prognose der Altersgruppenentwicklung 2016 – 2023 zeigt sich ein Anstieg der 60jährigen und älter von insgesamt 18,9%, während die übrigen Altersgruppen zwischen 15 und 60 Jahren insgesamt um 2,2% abnehmen. Ein gewichtiger Grund die Gruppe der SeniorInnen mit Nachdruck zu vertreten und weiteren Planungen im Hinblick auf die Altersentwicklung mehr Gewicht zu verleihen. Die Hauptnutzer des ÖPNV sind, lt. Bericht, weiblich und älter. Es gilt, diese Gruppen vor allem im Stadtverkehr gut zu bedienen, die Barrierefreiheit zu definieren und wie geplant bis 2022 umzusetzen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist Lübeck auf einem guten Weg und hat mit dem Stadtverkehr einen verlässlichen Partner, den es zu halten gilt.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	Allerdings scheint für die Gruppe der SeniorInnen das Angebot des Stadtverkehrs zur Zeit nur bedingt attraktiv. Dies ergibt sich vor allem durch die Taktung (30 bis 60 Minuten am Tag, nachts 60 Min. oder gar nicht). Vor allem die unzureichende Bedienung in den Rand- und Nachtzeiten wird kritisiert. Eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in den Abendstunden ist damit stark eingeschränkt. Hinzu kommt der hohe Fahrpreis, gemessen an den Vorteilen des Individualverkehrs. Dies widerspricht aber den Wünschen einer umweltschonenden und zukunftsfähigen Verkehrspolitik.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Die Mindestbedienzeiten in den späten Abendstunden geben dabei eine Bedienung der überwiegenden Anzahl der Gebietskategorien der Hansestadt Lübeck bis nachts 01:00 Uhr vor, so dass abendliche Rückfahrten sichergestellt werden. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Fahrgastbefragungen in den Bussen des Stadtverkehr führen da nicht weiter, da die potentiellen NutzerInnen mit ihren Wünschen und Bedenken nicht erfasst werden.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. In Kapitel 5.3.5 wird ausgeführt, dass u.a. zur Qualitätssteuerung und Qualitätsverbesserung nicht nur Zählungen und Befragungen im ÖPNV, sondern auch allgemeine Marktforschung angewendet werden sollen. Dies beinhaltet sinnentsprechend auch potenzielle Nutzer und Nutzerinnen.
	Um die Leitziele Lübecks umzusetzen, u.a. „...Leben ohne PKW für viele Menschen im Sinne eines „...stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystems...“, welche die Hansestadt Lübeck im Verkehrsentwicklungsplan 2000 formuliert hat, bedarf es größerer Anstrengungen seitens der Kommune und eindeutiger Beschlüsse der Politik. Die derzeitige Kosten – Nutzen – Rechnung muss dringend auf den Prüfstand, will man die Ziele von Übermorgen realisieren. Der ÖPNV soll u.a. „...der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen dienen...“. Ältere Menschen ohne PKW, Menschen mit Handicap und Menschen mit geringem Einkommen – und hierzu gehört eine große Gruppe der RentnerInnen, fühlen sich durch ein gerade einmal „ausreichendes Verkehrsangebot“ (wer definiert das eigentlich?) gesellschaftlich abgehängt. Die betriebswirtschaftliche Optimierung des Stadtverkehrs hat das Angebot ausgedünnt. Die Daseinsvorsorge der Hansestadt Lübeck für ihre BürgerInnen könnte sich durch ein optimal ausgebautes Streckennetz, kurze Taktungen, kurze Wege, bequem erreichbare Haltestellen, barrierefreien Zugang und günstige bis kostenlose Nutzung des Stadtverkehr auszeichnen. Hier muss der klassische ÖPNV durch alternative Angebotsformen ergänzt werden. Die einzelnen Verbesserungsvorschläge, auch zur Verknüpfung mit dem Nahverkehr, der Bahn, entnehmen Sie bitte unserer nachfolgenden Liste:	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten definiert, die dem aus Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Über die Mindestvorgaben hinausgehende Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen. Um auch Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	Verknüpfungspunkte: Es ist richtig den Bereich HBF und ZOB als wichtigsten Verknüpfungspunkt vorrangig zu bearbeiten. Auf Verspätungen des Bahnzubringerverkehrs muss flexibel reagiert werden und sollte vom städtischen Busverkehr zumindest für die in die Außenbezirke führenden	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die bereits sinnentsprechend formulierten Anforderungen an Verknüpfungspunkte und Anschlusssicherung in den Kapiteln 3.1.6 „ÖPNV-Netznoten

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Buslinien ab 21.00 Uhr möglichst berücksichtigt werden. Weitere zusätzliche Verknüpfungspunkte könnten sich durch erhöhtes Fahrgastaufkommen an den neuen Haltepunkten der Deutschen Bahn noch ergeben. Seitens des Betreibers sollte bei Bedarf flexibel reagiert werden. Den Gustav-Radbruchplatz betrachten wir wegen der Anbindung an die Umlandgemeinden (z.B. Linien 30/40 - Richtung Timmendorfer Strand) sowie an den Lübecker Außenbezirk Travemünde, ebenfalls als einen wichtigen Verknüpfungspunkt und halten eine schnelle und zeitlich enge Anbindung dieser Bezirke zumindest für Zeiten des Berufsverkehrs für unumgänglich.	bzw. Verknüpfungspunkte“, 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie 4.1.2 „Anschlusssicherung und Anschlussqualität“ verwiesen.
	Alternative Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing-Ansätze sollten in die Entwicklung des Nahverkehrs einbezogen werden.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Soweit im Regelungsumfang möglich, sind die genannten alternativen Angebotsformen im Beteiligungsentwurf des RNVP bereits in der Analyse und auch in den Vorgaben zur Verkehrsträgerverknüpfung berücksichtigt. In Kapitel 4.1.5 wird beispielsweise konkret vorgeschlagen, wichtige Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen inkl. Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote weiterzuentwickeln.
	Die Verknüpfung zwischen Fahrrädern und städtischem ÖPNV sollte durch Fahrradabstellanlagen verbessert werden. Ein Fahrradverleihsystem ist in Lübeck zusammen mit dem Stadtverkehr einzurichten. Erforderlich wäre auch ein Fahrradparkhaus in Kooperation mit der Bundesbahn am Hauptbahnhof.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die bereits formulierten Anforderungen in Kapitel 4.1.3 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad verwiesen. Die Fortsetzung der Bemühungen zur Umsetzung eines Fahrradverleihsystems wird weiterhin bereits in Kapitel 4.14.1 „Leitbild für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement“ aufgegriffen.
	Zur Beschleunigung des ÖPNV in Lübeck sind zusätzliche Busspuren und Vorrang-Ampelschaltungen vorzusehen. Bei der bisherigen Erneuerung von Fahrgastunterständen des Stadtverkehrs wurde zur Umsetzung barrierefreier Mindestanforderungen die Herstellung geeigneter Bordsteinkanten versäumt. Die Haltestelle Zeppelinstr. in Richtung Travemünde ist nur durch einen	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die sinnentsprechenden bereits im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Feststellungen und Maßnahmen verwiesen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Straßentunnel erreichbar, was aus barrierefreier Sicht und aus Sicherheitsaspekten (Frauen, ältere Menschen) bedenklich ist.	
	Die Absicht, zur Stärkung des Umweltverbundes Mobilitätsstationen einzurichten, ist zu begrüßen. In den angedachten Ausstattungsmerkmalen einer solchen Station fehlt der Hinweis auf eine barrierefreie Toilette. Gerade im Hinblick auf die bundesweit geförderte barrierefreie Umgestaltung des ÖPNV bis zum Jahre 2022 ist dieser Ausrüstungspunkt von gravierender Bedeutung.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Einrichtung von Toiletten wird aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht als erforderlicher Bestandteil des Verkehrsangebots im Busverkehr des übrigen ÖPMV definiert, so dass dieser Punkt nicht übernommen wird.
	Zur Verbesserung der Attraktivität und im Hinblick auf die gesetzlich vorgesehene Gestaltung des barrierefreien ÖPNV sollten an jeder Haltestelle Unterstell- und Sitzmöglichkeiten eingerichtet werden. Im Hinblick darauf, dass im Zuge der demografischen Entwicklung die Bevölkerung im Durchschnitt immer älter wird, verbunden mit vielen Mobilitätseinschränkungen und möglicher Morbidität ist diesem Aspekt in der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV eine besonderen Aufmerksamkeit zu widmen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Der Beteiligungsentwurf des RNVP denkt Aspekte der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV und des Aufenthalts- und Nutzungskomforts übergreifend. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass die Ausstattung von Haltestellen mit Unterstell- und Sitzmöglichkeiten nicht durch Anforderungen an die Barrierefreiheit begründet wird. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden unabhängig von den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit vielmehr angemessene und sachgerechte Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen definiert, die in Kapitel 4.10 „Anforderungen an die Haltestellen“ dargestellt werden. Im Gegensatz zum 3. RNVP wurden die Haltestellenkategorien so weiterentwickelt, dass mehr Haltestellen der höherwertigen Kategorie Normalhaltestelle zugeordnet werden (vorher erst ab 150 Ein- und Umsteiger, neu bereits ab 100 Ein- und Aussteiger), so dass eine Ausweitung der Ausrüstung mit Unterstellmöglichkeiten resultiert.
	Zur Qualitätsverbesserung gehört auch die Lesbarkeit der Fahrpläne an den einzelnen Haltestellen bei Einbrechen der Dunkelheit. Es ist technisch sicherlich möglich eine Beleuchtung einzurichten.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Eine „lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung“ ist bereits eine im Beteiligungsentwurf des RNVP formulierte Mindestanforderung (vgl. Tabelle 25).

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Das Fahrtempo soll in der gesamten Innenstadt auf 30 km/Std. herabgesetzt werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht Regelungsinhalt des RNVP. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass eine grundsätzliche Senkung von Fahrgeschwindigkeiten zu Verlängerungen der Fahrzeiten führt, die der Attraktivität des ÖPNV entgegenwirken. Ebenso werden mehr Fahrzeuge benötigt, so dass negative Effekte für die Wirtschaftlichkeit des übrigen ÖPNV die Folge sein könnten.
	Im NAH SH -Tarif sollte bei der Bahn die Bahncard 50 voll angerechnet werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Der SH-Tarif gewährt Nutzern einer Bahncard (unabhängig ab Bahncard 25 oder 50) 25% Rabatt auf Einzelfahrausweise. Dies gilt jedoch nicht im Stadtverkehr Lübeck, soweit Fahrausweise innerhalb des Tarifgebietes „Region Lübeck“ genutzt werden. Eine Anpassung dieser Regelungen ist nicht vorgesehen.
	Ein spezielles SeniorInnenticket sollte eingeführt werden, um SeniorInnen ohne Bedürftigkeitsprüfung die Teilhabe am sozialen Leben zu ermöglichen. Der sog. Zonentarif beim Stadtverkehr ist auf offenkundige Ungerechtigkeiten zu überprüfen, insbesondere Moisling und Kücknitz betreffend. In diesen Stadtteilen gibt es einen hohen Anteil sozial benachteiligter Menschen.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“. Erforderliche Veränderungen der Tarife werden durch den Tarifführer und die beteiligten Partner als Bestandteil eines regelmäßigen Arbeitsprozesses geprüft. Dies beinhaltet auch die Weiterentwicklung von Tarifzonen bzw. –bereichen. Nach derzeitigem Stand ist eine Anpassung der Tarifzonen in der Hansestadt Lübeck jedoch nicht vorgesehen.
	Der Stadtverkehr Lübeck ist mittelfristig in den HVV zu integrieren, da Lübeck wirtschaftlich und sozial Teil der Metropolregion Hamburg ist.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Es wird auf die Darstellung der derzeitigen Diskussion zur Frage des Beitritts in den HVV in Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV verwiesen.
	Zumindest am Wochenende sollte in Lübeck ein Nachtbusverkehr mit stündlichen Sternfahrten ab ZOB eingerichtet werden, was sich auch positiv auf die Sicherheit am ZOB in der Nacht auswirken würde. Möglich wäre auch bei Einrichtung von Nachtbuslinien und das örtliche Taxigewerbe einzubeziehen. Wünschenswert wäre eine Taxinutzung als Sammeltaxi mit Barzahlung oder Monatskarte des Stadtverkehrs. Das LÜMO - zur Zeit in der Testphase - ist gerade für ältere Menschen mit alleiniger Nutzung über Smartphone-APP und Vorauszahlung über PayPal nicht geeignet. Hier muss eine telefonische Bestellung und Barzahlung oder Nutzung eines Fahrscheines möglich werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Der gewünschte Nachtbusverkehr ist derzeit aus Sicht der Hansestadt Lübeck kein Bestandteil des sicherzustellenden angemessenen Verkehrsangebots. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Da Anforderungen an die zukünftige Entwicklung im Verkehr zu berücksichtigen sind, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung auch im Bereich Nachtverkehr vorgedacht. Modifikationen des pilothaften Einsatzes von LÜMO sollten erst nach ausreichenden Erfahrungen im Pilotbetrieb angedacht und ggf. umgesetzt werden. Dies wird im Beteiligungsentwurf des RNVP so auch bekräftigt.
	Eine mögliche autofreie Innenstadt muss vom ÖPNV erschlossen sein. Die Altstadtumgehungsstraßen Kanalstraße und Untertrave werden zu Hauptlinien des Stadtverkehrs. Für die Erschließung der Altstadt sind kleine Shuttlebusse auf Wasserstoffbasis einzuführen. Das ermöglicht es älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen Kaufhäuser und Fachärzte in der Altstadt bequem zu erreichen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Diese Idee widerspricht dem Anspruch der direkten Erreichbarkeit der Altstadt. Die resultierenden zusätzlichen Umsteigeerfordernisse entsprechen weder den heutigen Kundenansprüchen, noch sind kleine Shuttlebusse geeignet, im Altstadtbereich dadurch entstehende Verkehrsmengen sinnvoll abzudecken. Im Übrigen wird jedoch auf die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Ansätze für alternative Antriebe und auch innovative Verkehrsformen wie autonomer Betrieb verwiesen.
	Bei Ausschreibung und Anschaffung neuer Busse beim Stadtverkehr und neuer Triebwagen bei der Regionalbahn SH sollen neue technologieoffene	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Antriebstechnologien wie Elektro, Wasserstoff, Brennstoffzelle eingeführt werden.	Es wird auf die Darstellung Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV in Kapitel 4.9 verwiesen. Dort wird auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge abgestellt (wird auf rein-elektrisch präzisiert). Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im SPNV sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.
	Vom Fahrgast selbstständig zu bedienende elektronische Systeme zum Ein- und Ausstieg sind den manuellen vorzuziehen. Diese Systeme sollten an die Bordsteinkante (Stadtverkehr) bzw. an die Bahnsteinkante (Regionalbahn SH) angepasst sein. Hierdurch wird die Selbstständigkeit mobilitätseingeschränkter Personen erhalten und gefördert und das Fahrpersonal bei Bus und Bahn erheblich entlastet.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung des übrigen ÖPNV in Kapitel 4.8 und die Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV in Kapitel 4.9 verwiesen. Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im SPNV sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.
Kreis Stormarn; 04.07.2018	Seite 112, Kap. 3.3 Absatz 3: Hier wird Bezug auf die ausstehende Betrauung der Stadt HL mit dem Stadtverkehr genommen. Die geplanten dazu notwendigen Verpflichtungserklärungen mit den ATs im Umland sollen eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft an die Stadt HL regeln. Dem wird widersprochen. Ziel kann nicht eine vollständige Übertragung der Aufgabenträgerschaft sein, sondern dass ein AT die Federführung übernimmt. In diesem Fall die Stadt HL. Grenzüberschreitende Angelegenheiten sind dann in Abstimmung mit dem zuständigen AT vorzunehmen, mit dem Ziel einer einheitlichen Vorgehensweise.	Der Hinweis wird umgesetzt. Es erfolgt eine Neufassung der entsprechenden Formulierung wie folgt: „Die Hansestadt Lübeck strebt für ausbrechende Linienverkehre an, mit den benachbarten Aufgabenträgern Vereinbarungen abzuschließen, die eine Direktvergabe an den internen Betreiber rechtlich ermöglichen.“
ADAC Schleswig- Holstein e.V.; 05.07.2018	24, Tabelle 1, Tarifmaßnahmen: Prüfung von Sonderkonditionen: Aus Sicht des ADAC darf sich diese nicht auf touristische Nutzer beschränken, sondern muss mit Blick auf die Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes und auf verfügbaren Parkraum Berufspendler einbeziehen! Dies korrespondiert mit Ziffer 1.3.3, Umwelt- und Klimaschutz! Vgl. auch Seiten 49 und 50, Verflechtungen im Berufsverkehr!	Der Hinweis wird umgesetzt. Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	35, Abbildung 3: Der ADAC begrüßt die Verkehrspolitischen Leitlinien für den ÖPNV... hier besonders die Nutzung intelligenter Verkehrs- u.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Mobilitätsmanagementsysteme sowie die Erhöhung des Flottenanteils elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Vermisst wird allerdings in diesem Zusammenhang der Blick auch auf andere Energieformen wie etwa Wasserstoff!	Elektrische Antriebe umfassen in der fachlichen Diskussion sowohl batterieelektrische als auch brennstoffzellenbetriebene Technologien der Elektromobilität. Eine Festlegung soll entsprechend einem technologieoffenen Ansatz im RNVP nicht erfolgen. Es wird jedoch präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.
	42, Tabelle 5: offener Übertragungsfehler: die Werte in den Spalten 2010 und 2017 sind identisch; mithin ist die Veränderung 2010-2017 nicht plausibel	Der Hinweis wird umgesetzt.
	44, Tabelle 7: Angesichts des signifikanten Anstiegs des Bevölkerungsanteils > 60 ist umso mehr Wert auf Barrierefreiheit und besonders auch auf die einfache Bedienbarkeit von Ticketsystemen zu legen!	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die sinnentsprechenden Festlegungen bzw. Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung des übrigen ÖPNV in Kapitel 4.8 und an das Ziel der Reduzierung der Komplexität des SH-Tarifs in Kapitel 4.5 verwiesen.
	48, Entwicklung der Schülerzahlen: die fehlende Berücksichtigung der Schülerzahlen der Berufsschulen ist kritisch zu sehen, da diese Personengruppe ein erhebliches Mobilitätsbedürfnis entwickelt und sowohl den ÖPNV als auch den MIV beeinflusst.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. In Kapitel 2.1.7 wird die Entwicklung der Schülerzahlen dargestellt, wobei mangels vorhandener Datengrundlagen eine Aussage zu den Berufsschülern nicht möglich ist. Dennoch sind die Vorgaben zur Angebots- und Qualitätsentwicklung des übrigen ÖPNV auf alle Nutzergruppen inkl. der Berufsschüler ausgerichtet. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass zur Abstimmung zwischen den Angeboten des übrigen ÖPNV und den Anforderungen der Berufsschüler bereits eine bewährte Zusammenarbeit zwischen Berufsschulstandorten und den derzeitigen Verkehrsunternehmen etabliert hat.
	63, Bedarfslinienbetrieb: Hier ist aus Sicht des ADAC ein Ausbau digitaler Infrastruktur angezeigt; der potenzielle Nutzer möchte künftig (vielleicht auch schon heute) seinen ÖPNV- Bedarf via Smartphone abrufen können. Siehe Flächenverkehr daselbst.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. In Kapitel 2.2.5 wird im Sinne der Analyse das derzeitige Angebot im Bedarfslinienbetrieb dargestellt. Die zukünftigen Anforderungen an flexible Verkehre werden in Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		übrigen ÖPNV“ bereits formuliert und greifen selbstverständlich auch Buchungsmöglichkeiten über mobile Endgeräte auf.
	65, 2.2.6, Tabelle 14: Die Fahrgastzahlen sind zwischen 2011 und 2016 nahezu konstant geblieben, was Beleg dafür sein kann, dass die Attraktivität des ÖPNV in der Tat weiter gesteigert werden muss, Menschen dazu zu bewegen, den ÖPNV überhaupt oder mehr als bisher zu nutzen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Die Feststellung ist zutreffend. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs daher in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	70, 2.2.9, Fahrradverleihsystem: Aus Sicht des ADAC wird die Nutzung des Fahrrades künftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. Das setzt aber voraus, dass nicht nur eine Infrastruktur für die Verfügbarkeit von geeigneten Fahrrädern entwickelt, sondern dass darüber hinaus das Netz der Radwege in geeigneter Struktur, Dichte und Qualität vorgehalten wird.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Anforderungen an die Entwicklung der Radwegeinfrastruktur der Hansestadt Lübeck sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.
	75, ...barrierefreier Haltestellenumbau: Die Anforderungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sind bereits vor Jahrzehnten definiert. Hier besteht aus Sicht des ADAC ein erhebliches Defizit in der Umsetzung und daher tritt der ADAC für eine vorrangige Umsetzung ein. 134 ff. beschreiben die diesbezügliche Zielsetzung dezidiert, schränken jedoch ein, dass entsprechende Finanzmittel zur Verfügung stehen müssen. Da die Hansestadt Lübeck bekanntlich nicht gerade mit ausreichenden Geldmitteln ausgestattet ist, steht zu befürchten, dass notwendige Investitionen in die Barrierefreiheit am Ende auf der Strecke bleiben!	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wie in Kapitel 4.8.4, Tabelle 34 dargestellt ein jährliches Umsetzungsbudget von ca. 100 TEUR vorgesehen.
	80, ...ÖPNV – Beschleunigung: abgesehen von vereinzelten „Beschleunigungsmaßnahmen“ kann durch die Steigerung der Attraktivität	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	des ÖPNV eine Reduzierung des MIV mit entsprechenden Synergieeffekten einhergehen.	
	82, 2.3.6, Fahrzeugeinsatz...: hier wird auf die Bemerkung zu Seite 35 Bezug genommen!	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Elektrische Antriebe umfassen in der fachlichen Diskussion sowohl batterieelektrische als auch brennstoffzellenbetriebene Technologien der Elektromobilität. Eine Festlegung soll entsprechend einem technologieoffenen Ansatz im RNVP nicht erfolgen. Es wird jedoch präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.
	89, Fahrgastbeirat; Bürgerdialog: Der ADAC begrüßt die Transparenzbemühungen!	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	91, ...Car-Sharing: Die Verknüpfung ÖPNV zu Car-Sharing-Projekten gilt es weiter auszubauen! Zu 2.5.2 fehlt aus Sicht des ADAC eine Aussage, wie die Nutzerbeurteilung verbessert werden soll.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. 2.5.2 ist aufbauend auf die verfügbaren Datengrundlagen als Status Quo Prognose angelegt, die eine dezidierte Nutzerbeurteilung nicht zulässt. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP daneben auch Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario, vgl. Kap. 2.5.3).
	94, Abbildung 25: In der Tariffensive ist aus Sicht des ADAC deutlich mehr Wert auf die Entwicklung von Job- und Firmenticket zu legen (siehe oben)!	Der Hinweis wird umgesetzt. Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	112, 3.3.2: Der ADAC begrüßt die Kooperationsbestrebungen mit dem Ziel der Angebotsaufwertung.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	118, Abbildung 32: Die Qualitätsmatrix stellt zahlreiche ambitionierte Anforderungen, die es jedoch auch gilt, mit Leben zu füllen! Der ADAC unterstellt dabei, dass die Anordnung der einzelnen Regelungsbereiche nicht etwa auch eine Rangfolge beinhaltet, sondern vielmehr eine gleichwertige Aufschlüsselung aller Anforderungen darstellt! Andernfalls würden den Umwelt- und Klimaschutzrelevanten Anforderungen oder jenen an die Zukunft zu geringe Stellenwerte eingeräumt!	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Das dargestellte Verständnis trifft zu.
	121, Abbildung 33: Zur Förderung des Radverkehrs und der Verknüpfung mit dem ÖPNV bzw. öffentlichen Verkehrsmitteln schlechthin sind adäquate Fahrradabstellanlagen unabdingbar. Sie müssen sicherstellen, dass ein Fahrradnutzer sein Fahrzeug bei seiner Rückkehr nicht nur wieder vorfindet; es muss unbeschädigt wieder vorgefunden werden können.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Dies wird mit den formulierten Anforderungen und Zielen im Beteiligungsentwurf bereits sinnentsprechend ausgedrückt.
	127, 4.3: Durch zertifizierte Qualitätsversprechen kann die Einhaltung festgelegter Standards für den Nutzer transparent gemacht werden.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	131, 132, 4.6: Der ADAC spricht sich dafür aus, dass Vertriebssysteme (Automaten) so zu gestalten sind, dass dem Nutzer intuitiv verständlich gemacht wird, wie ein erforderliches/gewünschtes Ticket erworben werden kann. Die Erfahrung zeigt, dass heute Automaten im Einsatz sind, deren Bedienung sich insbesondere älteren Mitbürgern vollständig verschließt und sie damit diskriminiert. An die Gestaltung von Fahrplänen und Netzkarten sind entsprechende Anforderungen zu stellen. DFI-Anlagen sind weiter auszubauen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Automaten spielen im Vertrieb des übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eine untergeordnete Rolle. Demgegenüber steht der SPNV (bzw. die Ausstattung der Zugangsstellen des SPNV mit Automaten). Es wird im Beteiligungsentwurf auf Vertrieb über die Beschäftigten im Fahrdienst, über Vorverkaufsstellen sowie zukünftig verstärkt über elektronisch / mobil nutzbare Vertriebskanäle abgestellt. Die Ausstattung mit DFI ist als angemessen anzusehen. Etwaige einzelne zusätzliche Ausrüstungen mit DFI sind nicht ausgeschlossen.
	145, Sicherheit: Zu Einrichtungen der Videoüberwachung wird an dieser Stelle auf die DSGVO verwiesen, die seit Ende Mai in Kraft ist.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Rechtsvorschriften gelten unabhängig von der besonderen Erwähnung im RNVP, so dass die Berücksichtigung sichergestellt ist.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	154, Abbildung 35: Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split erscheint aus Sicht des ADAC nur realisierbar, wenn zugleich die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV mittelfristig signifikant gesteigert werden kann! Siehe auch oben.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs daher in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Angebotsumfangs zur Attraktivitätssteigerung vorgedacht.
	158, Abbildung 37: Die Handlungsfelder Schule und Kindergarten erfordern u. a. auch eine genaue Kenntnis der relevanten Kenndaten der Berufsschulen (siehe oben). Hinsichtlich etwa der Verkehrssicherheit bietet neben den genannten Institutionen auch der ADAC Aktionen und Schulungen an, die die Sicherheit insbesondere von Kindern steigern helfen; der ADAC berät hier gern! Das Beratungsangebot erstreckt sich darüber hinaus auch auf den Bereich Tourismus.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Die Verfügbarkeit von Grundlagendaten kann im Rahmen der Erstellung des RNVP nicht beeinflusst werden. Der Hinweis auf die Beratungsangebote des ADAC wird dankbar aufgenommen und im Rahmen der weiteren Erarbeitung des RNVP an die Beteiligten der Hansestadt Lübeck weitergeleitet.
	163, 5.2: Zu den vergaberechtlichen Belangen etwa hinsichtlich einer Direktvergabe kann von hier keine Aussage getroffen werden; allerdings sind die Beweggründe für eine solche Vergabe für den ADAC gut nachvollziehbar.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	Anhang: Hier sind mangels Detailkenntnis dezidierte Aussagen des ADAC nicht möglich.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
IHK zu Lübeck; 05.07.2018	S. 56, Gewerbeflächenentwicklung: Die zugrunde gelegte Gewerbeflächenentwicklung in der Hansestadt Lübeck für die Laufzeit des 4. RNVP ist richtig beschrieben. Ansiedelungen von Firmen im Gebiet Genin-Süd und Kronsfordter Allee können zu einer erhöhten Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen aus diesem Bereich führen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 63, Flächenverkehr: Grundsätzlich befürwortet die IHK zu Lübeck die Ausweitung von flexiblen Flächenverkehren als On-demand-Verkehre, wenn frühzeitige Abstimmungsgespräche mit dem Taxigewerbe erfolgen, mit dem Ziel beide Bedienformen profitieren zu lassen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	S. 91, Modal Split-Anteil ÖPNV: Die unterdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV in Lübeck passt nicht zu den postulierten Zielen der Politik und einschlägiger Interessengruppen, den ÖPNV/Busverkehr in Lübeck überdurchschnittlich auszubauen. Daher spricht sich die IHK zu Lübeck dafür aus, das Angebot des ÖPNV zunächst moderat zu erhöhen, um den ÖPNV für neue Kunden attraktiver zu machen. Die angeregte Mehrnachfrage mag dann ein Indikator für einen noch stärkeren Ausbau des Busverkehrs in Lübeck sein, auch um gewünschte Klimaschutzziele zu erreichen. So kann einer sprunghaften Kostensteigerung entgegengewirkt werden bzw. eine angemessene Kosten-/Erlösrelation gewährleistet bleiben. S. 93, Entwicklung des Fahrgastaufkommens: Dazu passt die prognostizierte Steigerung des Fahrgastaufkommens im Zeitraum bis 2023.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Mit einer im Bezug auf die Stellungnahme sinnentsprechenden Zielstellung definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Angebotsumfangs zur Attraktivitätssteigerung vorgedacht und gleichzeitig sollen so Anforderungen der zukünftigen Entwicklung berücksichtigt werden.
	S. 109, Defizite der Angebotsqualität bei Siedlungsgebieten in städtischer Randlage: Zur Behebung der Defizite in der Anbindung von Gewerbegrundstücken/Gewerbegebieten in städtischer Randlage befürwortet die IHK zu Lübeck flexible Bedienformen in Abstimmung mit den Unternehmen, insbesondere mit Blick auf die Beförderung von Auszubildenden ohne eigenes Fahrzeug. Die Standortqualität dieser Grundstücke steigt dadurch und damit auch die Zukunftsfähigkeit der Hansestadt Lübeck als lohnendes Umfeld für die Arbeitsaufnahme (Fachkräftemangel).	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 111, Anbindung an zukünftige SPNV-Haltepunkt Moisling: Aus Sicht der IHK zu Lübeck ist der geplante SPNV-Halt Lübeck-Moisling auch durch Buslinien anzubinden, die die Gewerbegebiete in Genin bedienen.	Der Hinweis wird umgesetzt. Es wird folgender Satz ergänzt: „Es ist dabei u.a. auch die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Genin zu berücksichtigen.“
	S. 120, Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad: Im Entwurf des 4. RNVP sind Bemühungen der Hansestadt Lübeck auf diesem Gebiet zu schwach formuliert. Vermisst werden durchschlagende Maßnahmen, um die Nutzung des „Umweltverbundes“ voran zu bringen. Z.B. „sichere“ Fahrradgaragen, Ladesäulen für Pedelecs. Neue Konzepte und Investitionen sind gefragt, um die Nutzung des ÖPNV zu stärken. Eine wünschenswerte, stärkere Nutzung von Fahrrad, Pedelecs und ÖPNV in der Zukunft - wie in zahlreichen Bürgergesprächen und Zukunftswerkstätten artikuliert - ist angesichts der tatsächlich vorhandenen Infrastruktur kaum zu erwarten, weil für neuen Kunden die Verknüpfung mit dem ÖPNV nicht attraktiv genug ist.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Der Regelungsumfang des RNVP umfasst die Darstellung des aus Sicht der Hansestadt Lübeck gewünschten Angebotsumfangs und der Angebotsqualität des übrigen ÖPNV (= Busverkehr). Da eine integrierte Sichtweise im Sinne eines Gesamtverkehrssystems erforderlich und zeitgemäß ist, werden auf Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern wie SPNV, SPFV, Fernbus, Fährverkehr, Kfz, Rad, SharingLösungen etc. mitgedacht. Die dezidierte Beschreibung genauerer Ausprägungen des Radverkehrs über den derzeitigen Umfang hinaus kann der RNVP jedoch nicht abdecken. Es wird u.a. auf das „Konzept Fahrradfreundliches Lübeck“ verwiesen.
	S. 123, Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen: Eine Lösung für die stärkere Nutzung des Umweltverbundes kann die Schaffung eines Netzes von Mobilitätsstationen sein. Entscheidend für den Erfolg ist, aus Sicht der IHK, dass diese Stationen zeitnah und in der richtigen Dimension geschaffen werden. Nicht nur Klimaziele lassen sich durch diese Maßnahmen besser erreichen, sondern auch die bessere Umfahrung von stauanfälligen Bereichen in Zeiten von langfristigen Baustellen in Schlüsselbereichen (Possehlbrücke, Bahnhofsbrücke usw.).	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Wie in Kapitel 4.1.5 dargestellt, wird die Hansestadt Lübeck Vorschläge für potenzielle Mobilitätsstationen erarbeiten und die Machbarkeit der Umsetzung prüfen. Die Konkrete Frage der Dimensionierung ist darin enthalten.
	S. 128, Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst: Der Fahrstil im Busverkehr in der Hansestadt Lübeck ist verbesserungswürdig. Eine rücksichtsvollere Fahrweise gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern wäre angezeigt. Auch für den Fahrgast ist der Komfort der Beförderung in Lübeck nicht immer gegeben.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die Anforderung „Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise“ in Kapitel 4.4 „Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst“ verwiesen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 130, Überlegungen für einen Beitritt in das Verbundgebiet des „HVV“ und zu einem „Nordtarif“: Aus jetziger Sicht steht die IHK zu Lübeck einem möglichen Beitritt der Hansestadt Lübeck zum Tarifgebiet des HVV kritisch gegenüber. Durch einen Beitritt werden die Fahrkartenpreise in der Hansestadt Lübeck wegen des vorhandenen Tarifgefüges herabgesetzt werden müssen. Es ist daher ein höherer Zuschussbedarf durch Mindererlöse zu erwarten, der von der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein zu tragen sein wird. Dazu ist das Land Schleswig-Holstein offensichtlich nicht bereit. Auch der HVV selbst zeigt nur ein geringes Interesse zur Ausweitung des Verbundgebietes. Nicht eingerechnet ist in diese Betrachtung, die mit einem Beitritt verbundene Erwartungshaltung bei den Kunden in Bezug auf neue, interessante Mobilitätsangebote. Der Beitritt allein bringt noch keine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage. Absolut erforderlich ist allerdings zeitnah zumindest die Buchungsmöglichkeit von Durch-Tickets über ALLE Online-Plattformen im Tarifgebiet HVV/SH-Tarif.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die Darstellung der derzeitigen Diskussion zur Frage des Beitritts in den HVV in Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV sowie die Bewertung des Beitritts zur Metropolregion Hamburg in Kapitel 1.3.3 „Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz“ verwiesen. Bereits heute ist eine Ein- und Ausfahrt in/aus dem Tarifbereich Hamburg AB sowie den in Schleswig-Holstein liegenden Bereichen des HVV mit dem SH-Tarif möglich, so dass dazu kein grundsätzlicher Handlungsbedarf zu erkennen ist. Im Internetbasierten Vertrieb können diese verbundübergreifenden Fahrausweise als NAH.SH-Onlineticket zum Ausdrucken über die Websites www.nah.sh und www.bahn.de erworben werden. Daneben können Fahrausweise des SH-Tarifs inklusive Fahrausweise des Tarifgebiets „Region Lübeck“ sowie Ein-/Ausfahrten in den HVV über die App DB Navigator der DB AG erworben werden. Ab 2019 ist ein Handyticket-Angebot über die NAH.SH-App vorgesehen.
	S. 144, Klima- und Umweltschutz: Zu den elektrischen Antrieben gehören auch Hybridfahrzeuge. Aus Sicht der IHK sollten aber rein-elektrisch angetrieben Fahrzeuge eingesetzt werden, um tatsächlich eine positive Auswirkung auf Klima und Umwelt in Lübeck zu haben.	Der Hinweis wird umgesetzt. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck wird in den konkreten Zielen bewusst auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge und nicht auf Hybridfahrzeuge abgestellt. Über die Zielwerte hinaus hinaus können aber zusätzlich auch Hybridfahrzeuge eingesetzt werden. Es wird präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert.
NAHBUS Nordwest- mecklenburg GmbH; 05.07.2018	Zu 3.2.1.: Es ist zu prüfen, ob eine Unterscheidung von Schnellbus- und Regionalbuslinien vorzunehmen sei. Für Regionalbuslinien sollten neben dem Qualitätsmerkmal hohe Reisegeschwindigkeit eine deutlich detailliertere Beschreibung der Anzahl und Qualität der Zwischenhalte vorgenommen werden. Es wird nachfolgende Formulierung empfohlen: Die Anzahl und Position der Zwischenhalte für Regionalbuslinien ist so zu wählen, dass unter Berücksichtigung einer hohen Reisegeschwindigkeit, die	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Bezeichnung der Schnellbuslinien erfolgt in 2.2.5 „Betriebsformen im übrigen ÖPNV“ und bezieht sich auf ausgewählte Verbindungen im Stadtverkehr. Eine über die derzeitige Definition in Kapitel 3.2.1 hinausgehende Unterscheidung und Spezifizierung ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht erforderlich.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	räumliche Erschließung des Haltestellenumfeldes zur Ausführung /Ausübung von beruflichen Tätigkeiten, touristischer Nutzung, Einkaufsaktivitäten und Ähnliches im Umfeld von Metern ermöglicht wird. Wenn möglich sollten diese Zwischenhalte als übergeordnete/ nachgeordnete ÖPNV Netzknoten eingestuft sein. Bestehende Bedienungsverbote (Einstieg-/ Ausstieg) sind aufzuheben.	
	Zu 3.2.3.: Hinsichtlich der aufgeführten Lösungsvorschlägen für die Randgebiete Lübeck bitten wir dem Angebot der ein- und ausfahrenden Regionalbuslinien hier eine verstärkte Bedeutung zuzumessen. Eine Abstimmung der Angebote der Regionalbuslinien mit dem Gesamtangebot des Stadtverkehrs Lübeck für die Randgebiete zwischen den jeweiligen Aufgabenträger wird empfohlen. Auch in diesem Zusammenhang bitten wir die Bedienungsverbote der Taktlinie 335 der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH im Bereich zwischen Schlutup Markt bis zum ZOB Lübeck aufzuheben.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. In Kapitel 3.2.3 wird auf bestehende Defizite in der Anbindung von Siedlungsgebieten und zum Teil von Gewerbegebieten in städtischer Randlage hingewiesen. Dabei wurden alle verfügbaren Angebote des ÖPNV (also auch ein- und ausfahrende Regionalbusverbindungen) berücksichtigt. Demgegenüber steht das Kapitel 3.3 „Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck“, in dem durch das Ziel einer Verbesserung der bisher noch nicht ausreichenden Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien bereits auf die Verstärkte Bedeutung der Regionalbuslinien hingewiesen wird. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind keine bestehenden Bedienungsverbote bekannt. Bedienungsverbote werden im RNVP auch bewusst nicht als Maßnahme vorgeschlagen, hingegen wird jedoch die Notwendigkeit der Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch Regionalbuslinien innerhalb der Hansestadt Lübeck herausgestellt. Sofern dennoch etwaige Bedienungsverbote als Auflage bestehender Liniengenehmigungen wahrgenommen werden, besteht die Möglichkeit, einen Antrag zur Anpassung der Liniengenehmigung an die jeweilige Genehmigungsbehörde zu richten.
	Zu 3.3 1. Angebotskoordinierung Stadt - und Regionalbuslinien: Wir bitten um Aufnahme eines weiteren Schnittbereiches zu den Linien des Aufgabenträgers der Kreises Nordwestmecklenburg.	Der Hinweis wird umgesetzt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
VCD- Landesverband Nord e.V.; 05.07.2018	Fahrzeugtechnologie: Die Schadstoff- und Lärmbelastung durch konventionelle Dieselmotoren ist gerade im innerstädtischen Bereich erheblich. Moderne Technologien wie Hybrid-Oberleitungsbusse (HO-Busse) stehen zur Verfügung und sollten als Alternative geprüft werden. Diese Technik ist aus ökologischer Sicht optimal, weil mit relativ kleinen Batterien ohne Schadstoffausstoß gefahren werden kann. Wenn nur im zentralen Bereich des Liniennetzes ein Oberleitungsnetz installiert wird, können etwa 2/3 der Buslinien auf diese Technologie umgerüstet werden. Stadtbildtaugliche Oberleitungslösungen sind denkbar. Für die Investitionskosten gibt es hohe Förderquoten (bis zu 80 % vom BMV für Oberleitungsbau; bis zu 80 % vom BMU für die Mehrkosten der Elektrobusse gegenüber konventionellen Bussen). Anzustreben ist eine Finanzierungsmöglichkeit der Mehrkostendifferenz über Zuschüsse oder Kredite aus Landesmitteln. Alternativ oder ergänzend sollte zur Entlastung der innerstädtischen Strecken geprüft werden, ob der Einsatz kleinerer Elektrobusse als Shuttle vom Hauptbahnhof und von peripheren Innenstadtparkplätzen in die Innenstadtbereiche sinnvoll ist. Für den Innenstadt-Shuttle sind Kombi-Tickets mit DB-Fahrausweisen oder Parkscheinen sowie ein Kurzstreckentarif denkbar.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Möglichkeiten alternativer Antriebstechnologien wurden auch unter Berücksichtigung konventioneller bzw. hybrider Oberleitungsbusse bereits geprüft. Im Ergebnis sprechen u.a. örtlichen Gegebenheiten, Denkmalschutz etc. gegen eine weitere Vertiefung als Realisierungsoption. Dennoch werden konkrete Ziele für den verstärkten Einsatz rein-elektrisch betriebener Fahrzeuge definiert, die auch im Vergleich zu anderen deutschen Städten als ambitioniert anzusehen sind. Damit will die Hansestadt Lübeck einen konkreten und zeitnahen Beitrag zur Senkung von Umweltbelastungen umsetzen. Der Einsatz kleiner Shuttlebusse zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt widerspricht dem Fahrgastanspruch der direkten Erreichbarkeit der Altstadt aus dem gesamten Stadtgebiet. Die resultierenden zusätzlichen Umsteigeerfordernisse entsprechen weder den heutigen Kundenansprüchen, noch sind kleine Shuttlebusse geeignet, im Altstadtbereich dadurch entstehende Verkehrsmengen sinnvoll abzudecken. Im Übrigen wird jedoch auf die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Ansätze für alternative Antriebe und auch innovative Verkehrsformen wie autonomer Betrieb verwiesen.
	Tarife: Zur generellen Steigerung der Fahrgastzahlen sollte ein umlagefinanziertes Job-Ticket eingeführt werden. Dabei zahlt der Arbeitgeber für jeden Arbeitnehmer einen kleinen Betrag, woraufhin die Arbeitnehmer eine vergünstigte Zeitfahrkarte bekommen können. Diese geldwerte Leistung ist bis zu 44 Euro pro Monat steuer- und sozialabgabenfrei.	Der Hinweis wird umgesetzt. Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	Das Angebot zur Nutzung von Sammeltaxis in den verkehrsschwachen Zeiten bzw. ab Streckenende (LüMo) ist zu erweitern.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ verwiesen, wonach die Nutzung flexibler Angebotsformen zur

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Verbesserung der Anbindung u.a. in den Siedlungsgebieten in städtischer Randlage geprüft werden soll.
	Konzessionsvergabe/Infrastruktur: Um zu gewährleisten, dass bei der Umstellung auf zukunftsweisende Technologien die bestmöglichen Lösungen zum Einsatz kommen, ist auf eine Parallelität von Betriebsdauer und Vergabezeit zu achten. Insofern Vergaberichtlinien dagegensprechen, sollte geprüft werden, ob die Entkoppelung von Infrastruktur (z. B. Elektrobusse, Oberleitungen in öffentlicher Hand) und Betreibung der Strecken sinnvoll ist.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Vgl. Abwägung der Stellungnahme zu Fahrzeugtechnologien.
	Verkehrsangebot/Taktung: Eine gut abgestimmte Anbindung an die DB-Züge von und nach Hamburg ist wichtig. Insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden sollten für die Buslinien mit den potenziell meisten Fahrgästen Übergangszeiten ohne lange Wartezeiten angestrebt werden.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die bereits definierten Vorgaben zur Verknüpfung in Kapitel 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie Kapitel „4.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität“ verwiesen.
	Besonders in den Schwachverkehrszeiten ist anzustreben, dass unterschiedliche Linien, die im Innenstadtbereich parallel geführt werden, versetzte Takte haben, so dass dort die Frequenz doppelt so hoch ist wie in den Randbereichen des Netzes.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Forderung von zeitnahen Anschlüssen am Hauptbahnhof von/zum SPNV in Schwachlastzeiten bei gleichzeitiger versetzten Taktfrequenz beinhaltet einen Zielkonflikt. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck wird die Anschlussgestaltung priorisiert.
Stadtverkehr Lübeck GmbH; 05.07.2018	S. 102, Punkt 3.1.3: Ergänzung zu Taktschema: Linie 5 fährt in HVZ zumeist im 10-Minuten-Takt, Verweis auf die Tabelle 30 im Anhang fehlt.	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 144 Klima- und Umweltschutz, Ebenso auch auf S. 35 und S. 154/155: SL wird rein-elektrisch angetrieben Fahrzeuge (keine Hybridfahrzeuge) einsetzen, um die Klimaziele zu erreichen. Deshalb bitte rein-elektrisch ergänzen. Bitte ergänzen: Bis Ende 2021 auf 10%, Bis Ende 2025 auf 40%	Der Hinweis wird umgesetzt. Es wird präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.
	S. 145 Reinigung: Ergänzung: Die Reinigung außen erfolgt nach Bedarf. Bei Frost kann die Außenreinigung nicht gewährleistet werden.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Es wird folgender Hinweis ergänzt: „Bei Frost erfolgt die tägliche Außenreinigung nur soweit möglich.“

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Die tägliche Reinigung außen wird wie folgt umformuliert: „Tägliche Reinigung außen bei Bedarf“
	S. 146 Werbeflächen: Die aktuellen Verträge über die Buswerbung laufen bis 2026 und damit über die Laufzeit des RNVP hinaus. Diese beinhalten keinen entsprechenden Regelungen über die Beklebungen der Seitenscheiben. Vorschlag: Punkt 1 umformulieren: „Die Scheiben im Sichtbereich des Fahrers müssen frei von Beklebungen bleiben.“, Punkte 2 und 3 streichen. Dafür eine allgemeine Formulierung einsetzen: „Werbung ist im Innenraum und außen möglich“.	Der Hinweis wird nicht umgesetzt. Grundsätzlich dürfen bestehende vertragliche Regelungen bei Verkehrsunternehmen des Aufgabenträgers des übrigen ÖPNV nicht daran hindern, sein Ermessen bei der Formulierung der Anforderungen an die zukünftige Gestaltung der Verkehrsleistungen auszuüben. Es erfolgt im Gegensatz zum Wunsch eine Umformulierung aufbauend auf die Stellungnahme von NAH.SH wie folgt: • Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten. • Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben. Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.
	S. 146 Ausnahmen: Bitte den Punkt löschen, da ansonsten von allen Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz abgewichen werden kann.	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 162 Aufgaben der Verkehrsunternehmen: Ergänzung: Planung des ÖPNV-Angebots, z.B. Netz- und Feinplanung	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 179 ff. Tabelle 30: Die Tabelle enthält noch einige Fehler im Abgleich mit dem aktuellen Fahrplan. Wir versenden eine korrigierte Version per Mail.	Der Hinweis wird umgesetzt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Vereinte Dienstleistungs- gewerkschaft ver.di; 05.07.2018	Vorbemerkung: Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di hat, wie andere Organisationen auch, schon bei der Novellierung des PBefG im Jahr 2012 darauf hingewiesen, zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs und zum Schutz vor Sozialdumping und der Arbeitnehmerschutzrechte bei einem möglichen Betreiberwechsel die Vorgabe von Qualitäts- und Sozialstandards entsprechend der Ermächtigung nach der VO (EG) 1370/2007 verbindlich in die bundeseinheitliche Regelung des PBefG zu integrieren. Dem folgte der nationale Gesetzgeber nicht. Deswegen können wir bei Vergaben von Verkehrsleistungen im ÖPNV immer wieder von einer erheblichen Unruhe innerhalb der Belegschaften berichten. Diese werden - auch im Falle der von uns begrüßten Festlegung der Hansestadt Lübeck im 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) auf die Direktvergabe der Verkehrsleistungen des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ an die kommunalen Unternehmen SL und LVG - durch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre gern. PBefG regelmäßig hervorgerufen und betreffen berechnete Ängste der Belegschaften vor Lohn- und Sozialdumping. ver.di begrüßt vor diesem Hintergrund die von der Hansestadt Lübeck im 4. RNVP dargestellte Auffassung, dass der nationale Gesetzgeber tätig werden müsse, um „auch für den verkehrsgewerberechtlichen Rahmen des ÖPNV soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten ... allgemeinverbindlich zu machen.“ (siehe S. 164) Wir sind jedoch der Auffassung, dass die Hansestadt Lübeck diesbezüglich nicht nur beim „Wunsch“ bleiben sollte, sondern zur Sicherstellung einer gewünschten hohen Betriebsqualität unter Bezug auf die VO 1370/2007 auch von der zulässigen Anordnung Gebrauch macht, bestimmte Sozialstandards für die Durchführung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vorzugeben. Aus diesem Grund bitten wir Sie, folgende Ergänzungen in den „4. Regionalen Nahverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck 2019 - 2023“ aufzunehmen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	zu Punkt 3. Seite 96 nach Satz 1 einfügen: Die Betriebsqualität im ÖPNV wird vor allem auch durch ein Zusammenspiel von der Qualität des eingesetzten technischen Materials, der Anlagen und der Qualifikation sowie den Arbeitsbedingungen des eingesetzten Personals bestimmt. Aus diesem Grund legt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ verpflichten, bestimmte soziale Standards einzuhalten.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck dient das Kapitel 3 und auch das Kapitel 4 der Beschreibung der aus Ihrer Sicht ausreichenden Verkehrsbedienung. Ein Verweis auf Arbeitsbedingungen ist hier jedoch nicht Regelungsgegenstand, so dass die Ergänzung nicht umgesetzt wird.
	Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 in 1. Abs., 1. Satz geändert: Die Hansestadt Lübeck begrüßt die Absicht der Bundesregierung klarzustellen, dass über die Nahverkehrspläne beschriebene soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten sowie qualitative und ökologische Standards für alle Bewerber gelten. Die Hansestadt begrüßt weiterhin die Absicht der Bundesregierung den Ordnungsrahmen dahingehend zu ändern, dass die Kommunen in die Lage versetzt werden Emissionsgrenzwerte für den Personenverkehr zu erlassen. Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 in 3. Abs., 1. Satz geändert: Die Hansestadt Lübeck verlangt für die in ihrem Wirkungsbereich erbrachten Verkehrsleistungen, dass die durch den im Verkehrsgebiet einschlägigen, repräsentativen Tarifvertrag vorgesehenen Entgelte nach den tariflich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflichen vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren sind, und hierdurch bei dem Betreiber hochwertige, sozialadäquate Beschäftigungsbedingungen herrschen. Gegenüber einem internen Betreiber hat die Hansestadt Lübeck aufgrund ihrer Vertretung in den Gesellschaftsorganen unmittelbaren Einfluss auf diesbezügliche Entscheidungen. Eine Direktvergabe an einen internen Betreiber sichert somit bestehende, auskömmlich bezahlte Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen von in der Hansestadt Lübeck und Umgebung ansässigen Beschäftigten.	Der Hinweise werden <u>nicht</u> umgesetzt. Der Abschnitt 5.2.2 des 4. RNVP dient der Umsetzung von § 5 Abs. 2 Nr. 9 ÖPNVG zu Darstellung des beabsichtigten Finanzierungsrahmens des übrigen ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. In diesem Rahmen stellt die Hansestadt Lübeck ihre Erwägungen für die beabsichtigte Direktvergabe an die SL als internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dar. Es geht um die Gründe, ob und warum eine Direktvergabe vorgenommen werden soll. Damit wird der beabsichtigte Finanzierungsrahmen dargestellt und den Vorgaben des ÖPNVG insofern genügt. Die Hinweise und Formulierungsvorschläge beziehen sich maßgeblich darauf, wie eine Direktvergabe ausgestaltet werden soll. Die Hansestadt Lübeck wird diese Anforderungen mit der Vorabkennzeichnung und den ergänzenden Dokumenten in transparenter Weise darlegen, die dann unter den weiteren Voraussetzungen der §§ 8a Abs. 2 i.V.m. 13 Abs. 2a S. 2 bis 6 PBefG auch für eigenwirtschaftliche Verkehre maßgeblich sind. Die Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass nach gegenwärtiger Rechtslage die Festlegung sozialer Standards zum Schutz der Beschäftigten in (regionalen) Nahverkehrsplänen nicht vorgesehen ist. Den Wunsch dies zu ändern äußert die Hansestadt Lübeck in dem 4. RNVP ausdrücklich, wird sich aber im Übrigen an die für dessen Erlass gültige Rechtslage halten. Diese geltende Rechtslage sieht die Festlegung von sozialen Standards, etwa aufgrund von Art. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ausschließlich für öffentliche Aufträge vor.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 nach 3. Abs., neuen Absatz eingefügt: Der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, legt besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird deshalb den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ gemäß Art. 4, Abs. 4a bis Abs. 6 der EU(VO) 1370/2007 verpflichten, die in diesem Nahverkehrsplan aufgeführten sozialen Standards einzuhalten. Das heißt, die Hansestadt Lübeck macht von ihrem Wahlrecht Gebrauch und ordnet für den Fall, dass ein anderer Betreiber als der bisherige die Leistung übernimmt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1 vom 3. Dezember 2007) an, dass der ausgewählte Betreiber die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem vorherigen Betreiber gewährt wurden. Die bisherigen Betreiber sind verpflichtet, den Auftraggebern auf Anforderung die hierzu erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen oder Einsicht in Lohn- und Meldeunterlagen, Bücher und andere Geschäftsunterlagen und Aufzeichnungen zu gewähren, aus denen Umfang, Art, Dauer und tatsächliche Entlohnung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hervorgehen oder abgeleitet werden können. Hierdurch entstehende Aufwendungen des bisherigen Betreibers werden durch den öffentlichen Auftraggeber erstattet. Diese sind als Mindestarbeitsbedingungen während der gesamten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten und gelten gleichermaßen vollumfänglich auch für die eingesetzten Subunternehmer im Linienbündel „Hansestadt Lübeck“. Die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Anforderungen und Standards für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen hält die Hansestadt Lübeck für erforderlich (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG). In diesem Zusammenhang wird auch auf die Vergabeunterlagen (Vorabkennzeichnung gemäß § 8a Abs. 2 i.V.m. § 13 Abs. 2a und 2b PBefG) hingewiesen.	

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Betriebsrat Stadtverkehr Lübeck; 06.07.2018	Einleitung: evtl. überarbeiten nach Fertigstellung der Kap. 1 – 5 Erläuterung: wird empfohlen	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	1.2, Seite 17, 1. Abs.: ... bildet das u.a. das ÖPNVG SH. Satz 2 neu: Gemäß § 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Sowohl § 1 Abs. 2 RegG als auch § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG sehen vor, dass das Landesrecht die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) benennt. Dementsprechend überträgt das ÖPNVG SH. in § 2 Abs. 2 „Kreise und kreisfreien Städte oder ihrer jeweiligen Zweckverbände, die ausschließlich aus kommunalen Körperschaften bestehen“. Die Hansestadt Lübeck ist gemäß § 2 Abs. 2 ÖPNVG SH diese „Aufgabenträgerin“ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und damit zuständig für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr i.V.m. § 8 Abs. 3 PBefG und Art 4 der Verordnung (EU) 2016/2338. Erläuterung: Das ÖPNVG SH hat seit 2013 (!) wichtige europäische und nationale Normen (u.a. PBefG; RegG; VO (EU) 2016/2338; VO (EU) 1370/2007) nicht nachvollzogen. Das RegG regelt u.a. die Verteilung der ÖPNV-Mittel des Bundes für die Länder - und damit auch für die Kommunen - (derzeit bis 2031). Das ÖPNVG SH selbst setzt nur das RegG (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395)), um. Ende 2015 wurde das RegG letztmals geändert und zwar mit einer bis zum Jahr 2031 laufenden ÖPNV-Finanzierungszusage des Bundes an die Bundesländer.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. In Kapitel 1.2 soll auf wesentliche gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für die Regelungsinhalte eines RNVP hingewiesen werden. Die Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV wird bereits beschrieben. Es wird aus Sicht der Hansestadt Lübeck keine Notwendigkeit für eine Anpassung der Formulierung erkannt.
	2.2.4, Seite 59: Herrentunnel-Shuttle, Abs. überarbeiten	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Kapitel 2.2.4 beschreibt das in der Hansestadt Lübeck vorhandene Verkehrsangebot. Der Herrentunnel-Shuttle ist nicht Bestandteil der von der Hansestadt Lübeck

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		beabsichtigten Vergabe von Leistungen des übrigen ÖPNV und wird nicht in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck organisiert.
	2.2.4, Seite 60: neu: Neben den Verkehren in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck bestehen derzeit 13 ein- und ausbrechende Linien des Regionalverkehrs 54 (davon neun Liniengenehmigungen der Autokraft und vier Liniengenehmigungen der NAHBUS), für die die entsprechenden Aufgabenträger der umliegenden Kreise bzw. Landkreise zuständig sind.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die mit dem Beteiligungsentwurf vorgelegte Fassung beschreibt die derzeitige Sachlage korrekt. Eine Änderung ist nicht erforderlich.
	2.2.4, Seite 60: Angebotsumfang neu: Stadtverkehr und Regionalverkehr sind verzahnt (vgl. auch 3.1.6). Die wichtigsten Verknüpfungspunkte mit dem städtischen ÖPNV sind: • ZOB • Xx	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Darstellung von Verknüpfungspunkten ist nicht Bestandteil des Kapitels 2.2.4.
	2.2.4, Seite 62: zu Bedarfslinienbetrieb als Alternative: Eine Evaluation des Angebots ist somit regelmäßig erforderlich. Aufbauend darauf sollte geprüft werden, ob und wie bestehende klassische Angebote etwa in ... zu Flächenverkehr neu: Flächenverkehr/Nachtverkehr	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Weiterentwicklung der Betriebsformen wird in Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ thematisiert. Dort wird bereits auf die Notwendigkeit der Evaluation hingewiesen.
	3.1, Seite 95ff.: „übrigen ÖPNV“ Vgl. unter diesem Gesichtspunkt auch das Kap. 3.3 siehe Tab. 33: ab Linie 300 sind die Kompetenzen der angrenzenden AT betroffen. Ist dies abgeprüft? Über deren Liniengenehmigungen und damit deren geforderten Standards wird nicht im Rahmen der DV an SL und LVG entschieden!	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Der RNVP ist auf den gesamten übrigen ÖPNV auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck betreiberunabhängig und gesamthaft ausgerichtet. Bei ein-/ausbrechenden Verkehrsleistungen ist eine gesonderte Abstimmung zu Zuständigkeiten regelmäßig erforderlich und wird auch durchgeführt. Die benachbarten Aufgabenträger sind frühzeitig eingebunden worden und haben auch von der Möglichkeit der Stellungnahme im Beteiligungsverfahren Gebrauch gemacht.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	4.1.2, Seite 121, 2. Abs.: bitte überprüfen und gfs. überarbeiten: „Anschlussicherung soll für alle Angebote des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Nutzung eines rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) erfolgen und durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. 4.2.2) überwacht werden.“	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auf die derzeitige Formulierung „Die Anschlussicherung soll über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen und durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. Kapitel 4.2.2) überwacht werden.“ verwiesen.
	4.2.2, Seite 127, 2. Abs.: Abs. 2 - 4 streichen, dafür neu: Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst und den derzeitigen Leitstellen auf den Betriebshöfen bei der SL und LVG vorzuhalten. Deren Verfügbarkeit soll mindestens durch folgende zeitliche Lagen und personelle Besetzung gesichert sein: • Öffnungszeiten, davon SC ZOB 24/8; Service-Nummer 888-2828, wird außerhalb der Öffnungszeiten auf Leitstelle SC ZOB übertragen; • Derzeit wird die Betriebsüberwachung durch 17 Personale gesichert. Der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, legt aus Gründen der Qualitätssicherung darauf Wert, dass die Service-Nummer 888-2828 nicht auf externe Dritte übertragen werden darf und nur eigenes, mit den örtlichen Verhältnissen vertrautes Personal eingesetzt wird. entsprechende Anpassung auch in 2.4.2 und 4.6 • das SC Travemünde verkauft auch Fahrkarten für die Fähren. Abs. 5 streichen, dafür neu: Der Betreiber hat in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge sowie Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten auf 2 Betriebshöfen im Gebiet des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ vorzuhalten.	Der Hinweis wird teilweise umgesetzt. Die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Anforderungen entsprechend bereits den erforderlichen Regelungsinhalten aus Sicht der Hansestadt Lübeck. Es werden jedoch zur Präzisierung folgende Anpassungen übernommen: Der Satz „Zudem sind Verkehrsmeister für die mobile Betriebslenkung einzusetzen“ durch die neue Formulierung „Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist weiterhin eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst vorzuhalten.“ ersetzt. Im Abschnitt 5 wird folgende Anforderung ergänzt: „sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten“. Anpassungen in 2.4.2 sind nicht erforderlich.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	weiter mit Abs. 6 + 7	
	4.2.3, Seite 128: bitte mind. den IST-Stand der Fahrzeugereserve angeben!	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die konkrete Angabe eines Wertes für eine Fahrzeugereserve führt selbst bei kleinen Anpassungen im Fahrplan ggf. dazu, dass dieser Wert angepasst werden muss. Es wird daher darauf verzichtet.
	4.4, Seite 129: nach 1. Abs. neu: Aus diesem Grund legt der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ gemäß Art. 4 Abs.5 S. 2 der EU(VO) 1370/2007 i.V.m. Art 4 (neu), insbes. Abs. 4a, Abs. 4b und Abs. 6 der VO (EU) 2016/2338 verpflichten, soziale Standards einzuhalten. Zu den Sozialstandards gehören auch Sozial- und Pausenräume an den zentralen Ablösestellen und Toiletteneinrichtungen an allen Linienendpunkten. Ebenso sind die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards auch zukünftig als Mindestarbeitsbedingungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten. Alle zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards gelten auch vollumfänglich für die eingesetzten Subunternehmer. Der Aufgabenträger verlangt im Falles eines möglichen Betreiberwechsels, dass der mögliche Betreiber dem Aufgabenträger zusagt, dass er die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der bisherigen Betreiber in Anwendung der RL 2001/23/EG i.V.m. 4b der VO (EU) 2016/2338 zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem bisherigen Betreiber gewährt wurden. Die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Anforderungen und Standards für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen hält die Hansestadt Lübeck für erforderlich (§ 8 Abs. 3 PBefG). In diesem Zusammenhang wird auf die Vergabeunterlagen (Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Abs. 2i.V.m. § 13 Abs. 2a und 2b PBefG) hingewiesen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Kapitel 4.4 regelt die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlichen Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst. Die spezifische Beschreibung etwaiger Vorgaben zu sozialen Standards zum Schutz der Beschäftigten werden im Instrument der Vorabbekanntmachung aufgenommen. Vergleiche auch Abwägung zur Stellungnahme von Verdi zu Kapitel 5.2.2-

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	4.4, Seite 130: 2. + 3. Abs. streichen, ebenfalls Überschrift.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Eine Streichung der Anforderungen an die Qualifizierung des Fahrpersonals ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht gewünscht.
	4.6, Seite 132: 2. Bullit-Point: ergänzen siehe Anmerkungen zu S. 86 (zu 2.4.2): das SC Travemünde verkauft auch Fahrkarten für die Fähren.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Der Hinweis auf den Verkauf von Fahrausweisen für die Fähren wird ergänzt.
	4.9., Seiten 143 – 147: siehe auch Anmerkungen zu S. 81 und S. 128 Ergänzung: Umweltnormen: bei Dieselfahrzeugen xx% mind. Euro-Abgas-Norm 5 (vgl. auch 4.11 S. 152 und 4.13 S. 156) Fahrzeugeinsatz Alter: Ausnahme: 4% des Fuhrparks bei Einsatz von Fahrzeugen älter 10 Jahre nur in der HVZ an Schultagen und an folgenden Einsatzsituationen: ... zusätzlich: Der zukünftige Betreiber verpflichtet sich, bei der Betriebsleistungserbringung die definierte Qualität bei den Fahrzeugen über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Das Unternehmen legt dazu alle zwei Jahre einen Nachweis über die von ihm eingesetzten Fahrzeuge mit den in der Anlage xy definierten Fahrzeugausstattungen und -standards, über das Durchschnittsalter und die zulässigen Abweichungen bei den eingesetzten Fahrzeuge vor, jeweils bezogen auf den Durchschnitt der letzten drei abgelaufenen Geschäftsjahre. Der Nachweis ist vom Wirtschaftsprüfer des Betreibers zu bestätigen.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Eine Vorgabe eines maximal zulässigen Anteils von Dieselfahrzeugen mit Euro-Abgas-Norm 5 dient dem schnelleren Erreichen der aus Sicht der Hansestadt Lübeck gewünschten Umweltziele. Um zu vermeiden, dass ein zukünftiger Betreiber Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge in Betrieb nimmt, die nicht mindestens , die Einhaltung der jeweils im Startjahr des Einsatzes geltende höchste Euro-Abgas-Norm erfüllen, wird der Satz „Bei Neufahrzeugen muss mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.“ wie folgt geändert: „Bei allen neu beschafften Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen müssen mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.“ Ausnahmen von den Vorgaben zum Fahrzeugalter sind nicht vorgesehen, um eine moderne Gesamt-Fahrzeugflotte zu unterstützen. Zum Vorschlag eines zusätzlichen Absatzes wird auf die bereits in Kapitel 5.3.2 „Nachweis der Betriebsqualität“ definierten Berichtspflichten verwiesen, die aus Sicht der Hansestadt Lübeck sinnentsprechend wirken.
	4.13, Seite 156: Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) ersetzen durch „Euro-Abgas-Norm 5 (Abgasgrenzwerte für Busse) ab 2020 für xx%“ der eingesetzten Fahrzeuge ?	Der Hinweis wird umgesetzt. Die Regelung „Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr von Fahrzeugen geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse)“ soll vorrangig gelten, so dass keine Euro-Abgas-Norm 5-Fahrzeuge mehr neu in die Flotte aufgenommen

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		werden können. Dazu wird die Reihenfolge der Aufzählung der Vorgaben in Kapitel 4.13 korrigiert.
	5.1.2, Seite 163: zu Verkehrsunternehmen: Beschreibung unter Vorlage (siehe Internetseite: https://www.svluebeck.de/de/%C3%BCber-uns/leistung-f%C3%BCr-alle.html mit Angaben über 650 Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon xxx Fahrpersonal, 1000 Haltestellen, 25 Linien, 200 Busse, 5 Fahren. Pro Tag werden xxx.000 Personen befördert. Insgesamt fahren pro Jahr ca. 30, 8 Mio. (einschl. Fahren) Menschen. Anzahl der jährlichen Ausbildungsplätze sowie Sonderleistungen - falls vorhanden - wie etwa betriebliches Gesundheitsmanagement, Förderung Familie und Beruf; Frauenförderung etc.	Der Hinweis wird nicht umgesetzt. Die gewünscht Ergänzung ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht erforderlich, um die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation zu beschreiben.
	5.2.2, Seite 163, Satz 1: Satz streichen, dafür neu: Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.12.2020 eine erneute ausschreibungsfreie Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Damit sollen die in diesem RNVP beschriebenen Vorgaben und Anforderungen einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ i.S. des § 8 Abs. 3 als Direktvergabe nach den Vorschriften des § 8 a Abs. 2 PBefG an die internen Betreiber SL und LVG vergeben werden. Abweichungen von den in diesem RNVP und in der Vorabbekanntmachung nach § 8 a Abs. 2 PBefG dargestellten Umfang und Qualität einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ einschließlich der gewünschten Weiterentwicklung hält die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den ÖPNV im Linienbündel „Hansestadt Lübeck“ für wesentlich und unzulässig.	Der Hinweis wird nicht umgesetzt. Die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Formulierungen weisen an der sinnentsprechenden Stelle keine sprachlichen Unklarheiten auf.
Kreis Herzogtum Lauenburg; 06.07.2018	Zu 3.3: Der Kreis Herzogtum Lauenburg sieht nicht die Notwendigkeit die Aufgabenträgerschaft für aus der HL ausbrechende Verkehre auf dem Gebiet des Kreises an die HL abzutreten. Das Ziel der rechtskonformen Direktvergabe	Der Hinweis wird umgesetzt. Es erfolgt eine Neufassung der entsprechenden Formulierung wie folgt: „Die Hansestadt Lübeck strebt für ausbrechende Linienverkehre an, mit den benachbarten

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	an den Stadtverkehr Lübeck kann auch auf andere Weise erlangt werden. Somit stimmt der Kreis diesem Vorgehen nicht zu.	Aufgabenträgern Vereinbarungen abzuschließen, die eine Direktvergabe an den internen Betreiber rechtlich ermöglichen.“
	Zu 3.3.1: Die Umstellung der heutigen durchgebundenen Verkehre aus dem Kreis bis in die Lübecker Innenstadt hat hohe Qualität und darf sich nicht verschlechtern. Die Regionalbuslinien sind durch anderweitige Verknüpfungen zeitlich unflexibel. Nur durch eine Anpassung der Stadtbushaltestellen wäre das Übersteigen an Verknüpfungspunkten theoretisch möglich.	Der Hinweis wird nicht umgesetzt. Kapitel 3.3.1 zielt nicht auf eine Verschlechterung durchgebundener Verkehre, sondern auf eine bessere Koordinierung der bestehenden Verkehre im Stadt- und Regionalverkehr. Um dieses Ziel zu erreichen, bieten sich mehrere denkbare Maßnahmen an, die u.a. auch die Anpassung von Linien des Stadtverkehrs beinhalten. Dennoch sollte aus Sicht der Hansestadt Lübeck auch die Untersuchung von Möglichkeiten einer Modifikation von Linien des Regionalverkehrs keinen Denkschranken unterworfen werden.
Landkreis Nordwest- mecklenburg; 06.07.2018	S. 33 Tarife, Information und Marketing: 1 Zeile, 2 Spalte formaler Hinweis: müsste es anstatt NAH.AH wohl NAH.SH heißen.	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 33 Tarife, Information und Marketing: Die Benennung „Einführung Tarifübergang Nordwestmecklenburg und Kombitickets“ als Maßnahme bzw. Projekt wird sehr begrüßt. Hierzu gibt es bereits einen konkreten Vorschlag vom 27.03.2018 über eine 20 %ige Nachlassvariante. Der Landkreis Nordwestmecklenburg steht dieser Maßnahme offen gegenüber und würde eine kurzfristige Umsetzung unterstützen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Es wird auch auf Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV verwiesen.
	S. 107 Pkt. 3.2.1 Anstrich Schnell- und Regionalbuslinien: Der hier angeführte Ansatz wird unterstützt. Aus diesem Grund würde sich der Landkreis gern für eine Vereinheitlichung der Regionalverkehre hinsichtlich bestehender Bedienungsverbote im Stadtgebiet aussprechen. Hierbei sollten die Bedarfe der Hansestadt Lübeck und das Kundeninteresse auf schnelle Reisezeiten und -wege vornehmlich berücksichtigt werden. Auch zu diesem Thema ist der Landkreis gern gesprächsbereit. Ein gutes Beispiel für eine Umsetzung solcher Bedarfe ist die Stadt Ratzeburg im Kreis Herzogtum Lauenburg.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind keine bestehenden Bedienungsverbote bekannt. Bedienungsverbote werden im RNVP auch bewusst nicht als Maßnahme vorgeschlagen, hingegen wird jedoch die Notwendigkeit der Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch Regionalbuslinien innerhalb der Hansestadt Lübeck herausgestellt. Sofern dennoch etwaige Bedienungsverbote als Auflage bestehender Liniengenehmigungen wahrgenommen werden, kann hierzu ein Antrag zur Anpassung

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		der Liniengenehmigung an die jeweilige Genehmigungsbehörde gerichtet werden, um im Benehmen mit den zu beteiligenden bestehenden Betreibern Abhilfe zu schaffen.
	S.113 Pkt. 3.3.4 Verbesserung der übergreifenden Verkehrsangebote aus und in den Landkreis Nordwestmecklenburg: Die unter diesem Punkt getroffenen Feststellungen werden unterstützt. Die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH bewirbt auch aktuell bereits Fahrten mit unseren Taktverkehren in die Hansestadt Lübeck. Es wäre wünschenswert, wenn auch die Hansestadt Lübeck Ausflugsziele u.a. Touristische Anlaufpunkte in Nordwestmecklenburg bewerben würde oder aber die Werbung dazu unterstützt.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	S. 131 Pkt. 4.5 Tarifliche Kooperation zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Landkreis Nordwestmecklenburg: Eine tarifliche Kooperation soll grundsätzlich zu einer gemeinsamen Nutzung von Tarifprodukten der jeweiligen Kooperationspartner führen. Im Ergebnis geht es um Kundengewinnung für beide Partner und eine Verbesserung der ÖPNV-Qualität für alle Fahrgäste. Aus diesem Grund sehe ich die Erforderlichkeit, dass die „Umsetzung für den Aufgabenträger der Hansestadt Lübeck kostenneutral auszugestalten ist“ als nicht zielführend an. Vielmehr sollte hier auf eine gerechte Verteilung zwischen den betreffenden Aufgabenträgern eingegangen werden. Andernfalls sieht der Landkreis kaum eine Chance für eine ausgewogene Umsetzung dieser Maßnahme.	Der Hinweis wird nicht umgesetzt. Die Hansestadt Lübeck möchte sich mit dem 4. RNVP dem Ziel einer tariflichen Kooperation verpflichten. Es ist dabei jedoch zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass auch eine finanzielle Lastenabwägung bei der Entwicklung und Umsetzung etwaiger Kooperationsformen erfolgen muss.
LÜBECKER BAUVEREIN eingetragene Genossen- schaft; 06.07.2018	Wir begrüßen die Entscheidung, dass die Beschlüsse der Bürgerschaft zum 3. RNVP weiterhin die Grundlage für die betriebliche Gestaltung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck bilden. Diesbezüglich möchten wir allgemein anmerken, dass bei dieser und weiterer Planungen keine Veränderungen an der Linie 33 (Quartier Kücknitz-Herrenwyk) und Linie 2 (Sudentenstraße) vorgenommen werden sollten, da es hier in der Vergangenheit bereits zu deutlichen Reduzierungen gekommen ist. Insbesondere für die Vielzahl der älteren Bewohner dieser Quartiere wäre dies nicht akzeptabel und würde zu weiteren Einschränkungen der Mobilität führen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Der Beteiligungsentwurf sieht keine derartigen Änderungen vor.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
NAH.SH; 06.07.2018	Die Mindestvorgaben für RNVP gemäß ÖPNVG SH werden eingehalten.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	S. 24, Zeile „Kommunikationsmaßnahmen“: Weiterentwicklung der (nah.)SH-Card zu einer elektronischen Mobilitätskarte: korrigieren in SH-Card, die Verbindung mit (nah.) wird so nicht verwendet	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 27, 2. Absatz von unten: Die planerische und verkehrliche Koordinierung des ÖPNV und SPNV obliegt gemäß §2 (5) ÖPNVG SH landesweit der NAH.SH.	Der Hinweis wird umgesetzt. Der 2. Absatz wird wie folgt neu formuliert: Die planerische und verkehrliche Koordinierung des ÖPNV und SPNV obliegt gemäß §2 (5) ÖPNVG SH landesweit der NAH.SH.. Aus heutiger Sicht ist dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck die avisierte Annäherung zwischen dem HVV und Hansestadt Lübeck wichtig.
	S. 33 Angebots und Vernetzungsqualität: Verbesserung der Anschlüsse Bus-Bahn im Abendverkehr am ZOB/Hauptbahnhof: Einheitlichkeit der Ankünfte im SPNV ist gegeben. ITF Knoten zur Minute 0 ist voll ausgeprägt. Aus Sicht der NAH.SH besteht hier nach wie vor dringender Handlungsbedarf. Es sollte angestrebt werden Bus-Anschlüsse in alle Stadtteile auf den ITF-Knoten zur vollen Stunde auszurichten.	Der Hinweis wird umgesetzt. Die Hinweise werden wie folgt neu formuliert: • Einheitlichkeit der Ankünfte im SPNV ist gegeben, ITF Knoten zur Minute 0 voll ausgeprägt • Handlungsbedarf bei Optimierung der Anschlüsse insbesondere in den Schwachlastzeiten • Kommunikation seitens SPNV-Unternehmen ausbaufähig
	S. 33; Tarife, Information, Marketing: Schreibfehler: NAH.AH statt NAH.SH	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 50; Abb. 8 und ff.: Formatierungsfehler in Abbildungen („Fragezeichen“ bei den Zahlen	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 60 Tabelle 13: RB 85 verkehrt im 120 Minuten Takt nach Puttgarden bzw. Burg, Stundentakt nur zwischen Neustadt und Lübeck	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 73 Tabelle 17: Die NAH.SH sieht Handlungsbedarf bezüglich Anschlüssen an den übrigen ÖPNV bei den vier noch nicht verknüpften Haltepunkten.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Fokus stehenden Verknüpfungspunkte werden in Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“ definiert.
	S. 84, 6. Absatz: Korrekte Firmierung lautet: Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH).	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 87, zweiter Absatz: Vor „Mobile Fahrplaninformationen“ ergänzen: Auf der Internetseite der NAH.SH GmbH www.nah.sh gibt es außerdem mit dem Routenplaner eine landesweite Fahrplanauskunft.	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 100, Tabelle 20: Ein Beginn der NVZ um 17 Uhr ist eher ungewöhnlich. Wir empfehlen auch unter dem Gesichtspunkt veränderter Mobilitätsmuster eine Verschiebung in den Abend hinein.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Verkehrszeiten wurden aus Sicht der Hansestadt Lübeck definiert.
	S. 113, letzter Absatz: Sobald Echtzeitdaten durch die NAHBUS geliefert werden, wird die NAH.SH diese in die Fahrplanauskunftssysteme einspeisen	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 117: Ein grundsätzlicher 30 Minuten Takt wird als Option im Vergabeverfahren abgefragt, eine Nachbestellung der Leistung wird somit innerhalb der Vertragslaufzeit grundsätzlich ermöglicht.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.
	S. 123, 2. Absatz von unten: Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen: Eine Gestaltung der Elemente in Anlehnung an das NAH.SH Design Manual sollte angestrebt werden. (vgl. auch S. 134 oben)	Der Hinweis wird umgesetzt.
	S. 127, 4.3.3 Beschwerdemanagement: Unserer Erfahrung aus den SPNV-Ausschreibungen nach, empfiehlt es sich, die „zügige Bearbeitung“ zu konkretisieren und eine Zeitangabe zu hinterlegen.	Der Hinweis wird umgesetzt. Es wird die zügige Bearbeitung mit „bis spätestens zwei Wochen nach Beschwerdeeingang“ konkretisiert.
	S. 129; Grundsätzliche Handlungsfelder: vor Aufzählung: Ergänzung NAH.SH im einleitenden Text; Begründung: tarifliche und vertriebliche	Der Hinweis wird umgesetzt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Themen von landesweiter Bedeutung werden gemeinsam mit allen (beteiligten) Akteuren und den Organisationen NSH und NAH.SH diskutiert und beschlossen	
	S. 133, Marketing unter der Dachmarke NAH.SH: Bitte umformulieren: „Die Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, von Tarifen, Kombinationsangeboten und Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern soll, neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt Lübeck, im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.	Der Hinweis wird teilweise umgesetzt. Der Absatz wird wie folgt umformuliert: Die Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, Tarifen, Kombinationsangeboten und Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern soll, wenn möglich neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt Lübeck im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.
	S. 146, erster Absatz Werbeflächen: Gemäß NAH.SH Manual Abschnitt Fahrzeuge S. 12 ist anzustreben die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten.	Der Hinweis wird umgesetzt. Die Formulierungen werden sinngemäß wie folgt angepasst: • Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten. • Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben. Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.
	S. 147, Bauformen von Haltestellen: Korrigieren: Überschrift enthält einen Tippfehler; Haltestelle am Fahrbahnrand: Sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der	Der Hinweis wird umgesetzt. Die Erläuterung zu Haltestellen am Fahrbahnrand wird übernommen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Entwicklungslänge von Busbuchten entspricht, nicht zulässig ist. Nur so kann eine barrierefreie Anfahrt der Busse gewährleistet werden.	
Omnibus Verband Nord e.V.; 06.07.2018	Setzt man sich mit dem vorliegenden Entwurf des 4. RNVP für Lübeck näher auseinander, fällt schnell auf, dass der Entwurf ausdrücklich keine Beteiligungsmöglichkeiten für kleine und mittelständische private Verkehrsunternehmen vorsieht. Stattdessen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der bestehende Verkehr im Wege der Direktvergabe erneut an das städtische Unternehmen SL (mit LVG) gehen soll. Dieses hat zur Folge, dass andere, insbesondere mittelständische private Unternehmen für weitere 10 Jahre keinerlei Möglichkeit haben, sich an dem Gesamtpaket dieser Verkehrsvergabe zu beteiligen, zumal sich der Aufgabenträger entschieden hat, die Verkehrsleistung nicht etwa auf verschiedene, mittelstandsfreundlichere Lose zu verteilen, sondern den Verkehr in einem Gesamtlos zu vergeben. Diese Entscheidung wird zwar mit wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen gerechtfertigt, allerdings erscheinen diese insoweit mindestens problematisch, als sie die generelle Eignung besitzen, jede Verkehrsleistung ausschließlich an das eigene kommunale Unternehmen zu rechtfertigen - und sei es durch die exklusive Möglichkeit der Quersubventionierung durch die eigenen Stadtwerke, also den steuerlichen Querverbund. Dass dies vom Gesetzgeber nicht gewollt sein kann, liegt auf der Hand, weil ansonsten der gesetzlich vorgesehene Vorrang mittelständischer Interessen faktisch keine Relevanz besäße und überflüssig wäre. Diese Forderung des Gesetzgebers findet sich nicht zuletzt wieder in § 97 Abs. 4 GWB, wo es ausdrücklich heißt: „Mitte/ständige Interessen sind bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen.“ Es stellt sich also die Frage, an welcher Stelle des aktuellen RNVP-Entwurfs die Stadt Lübeck den mittelständischen Interessen überhaupt Geltung verschafft, geschweige denn einen „Vorrang“ einräumt? Bislang ist dies leider nicht erkennbar.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger und zuständige Behörde für den übrigen ÖPNV kommt unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Omnibus Verband Nord e.V. bei ihrer Entscheidung für eine Direktvergabe an den internen Betreiber zu keinem anderen Ergebnis. Die Hansestadt Lübeck hat bei ihrer Entscheidung für die Direktvergabe an den internen Betreiber ihre Gründe umfassend, abschließend und erschöpfend in nachvollziehbarer Weise unter Ziffer 5.2.2 4. RNVP (Beteiligungsentwurf) dargelegt. Es liegt in ihrem Einschätzungsspielraum, dass sie bei der Wirtschaftlichkeit der ausreichenden Verkehrsbedienungs auch die Sicherung städtischer Vermögenswerte und die Nutzung der anerkannten steuerlichen Verrechnung heranzieht. Sie kommt damit der Forderung einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltswirtschaft gemäß § 75 Abs. 2 GO SH nach. Ebenso liegt es in ihrem Einschätzungsspielraum, neben der ausreichenden Verkehrsbedienungs auch klima- und umweltpolitische Ziele zu verfolgen und sich des dafür wirksamsten Mittels, der Direktvergabe an den internen Betreiber, bedienen zu wollen. Die angemessene Berücksichtigung mittelständischer Interessen nach § 8a Abs. 4 S. 1 PBefG, etwa durch Losbildung gemäß § 8a Abs. 4 S. 2 PBefG, ist nach dem gesetzlichen Wortlaut für Vergaben nach Art. 5 Abs. 3 oder 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gefordert. § 97 GWB ist nach der Gesetzesbegründung des § 8a Abs. 4 PBefG (Bundestag, Drucksachen Drucksache 17/8233, S. 13) auf Vergaben nach Art. 5 Abs. 1 S. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden. Vorliegend ist keine dieser Vergaben beabsichtigt. Gleichwohl hat die Hansestadt Lübeck sich mit mittelständischen Interessen als Aspekt einer wettbewerblichen Vergabe auseinandergesetzt, ist aber aufgrund der überwiegenden öffentlichen Interessen an einer (haushaltsrechtlich) wirtschaftlichen

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Denn auch wenn die Stadt Lübeck zu dem Ergebnis kommt (S. 164), die Direktvergabe des öDA sei im Hinblick auf die Gewährleistung der Umsetzung vergaberechtlicher Anforderungen am effizientesten, folgt daraus nicht, dass die Direktvergabe denklogisch nur an einen internen Betreiber sinnvoll erfolgen kann. Wie sich am Beispiel Eckernförde zeigt, gibt es offenbar sehr gute städtische Erfahrungen mit Direktvergaben an private Unternehmen und es gibt insoweit auch keinerlei Hinweise darauf, dass städtische Einflussmöglichkeiten dadurch vergleichsweise beschränkter seien. Gern weisen wir darauf hin, dass private mittelständische Verkehrsunternehmen durchaus in der Lage sind, qualitativ hochwertige Verkehrsleistung zu einem vergleichsweise günstigen Angebot abzuliefern. Dieses ist häufig besser, flexibler und kostengünstiger möglich, als dazu kommunale Unternehmen nicht zuletzt aufgrund starrer Strukturen und des dort geltenden und im Niveau oberhalb des OVN-Tariflohns liegenden Tarifvertrages Nahverkehr (TV-N) einschließlich aller Nebenleistungen in der Lage sind. Daher überzeugt auch nicht die vorliegende Begründung, eine Direktvergabe an den internen Betreiber sei auch aus wirtschaftlicher Sicht die beste Lösung. Denn bekanntlich stellt sich erst durch einen fairen Wettbewerb - ganz unabhängig von der Losgröße bzw. dem Loszuschnitt - tatsächlich heraus, welches Angebot das wirtschaftlich Beste ist. Dies kann, es muss aber häufig nicht der interne Betreiber sein. So heißt es in § 2 Abs. 7 ÖPNVG SH: „Bei der Durchführung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen des ÖPNV bedienen sich die Aufgabenträger unter Berücksichtigung der geringsten Kosten für die Allgemeinheit öffentlicher oder privater Verkehrsunternehmen.“ Die Erfahrung zeigt bundesweit, dass private Verkehrsunternehmen auch bei Beachtung aller tariflichen Sozialstandards häufig flexibler und günstiger in der Lage sind die zu vergebende Verkehrsleistung zu erbringen. Gern verweisen wir in diesem Zusammenhang auf unseren eigenen, ebenfalls mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossenen Tarifvertrag, der wie der TV-N zu den	Verkehrsbedienung und zur Verfolgung von umwelt- und klimapolitischen Zielen nach eingehender Prüfung zu dem Schluss gekommen, dass die weit besseren Gründe für Direktvergabe an den internen Betreiber sprechen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	repräsentativen Tarifverträgen im Sinne des TIG SH gehört und Lohndumping schon aufgrund des dort geregelten hohen Tariflohnlevels deutlich verhindert. Bekanntlich sieht das geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor und bei aller öffentlichen Diskussion um diesen Vorrang bekennt sich auch die derzeitige Bundesregierung ausdrücklich dazu. Dies ist schon deshalb wichtig, weil nur so die politisch gewünschte Betreiber Vielfalt erhalten werden kann und anderenfalls die klein- und mittelständischen privaten Unternehmen sukzessive aus dem Markt gedrängt würden. Es ist vielmehr seitens des jeweiligen Aufgabenträgers darauf zu achten, dass Marktchancen für mittelständische (kommerzielle) Unternehmen erhalten bleiben, zumal diese als Gewerbesteuerzahler und Arbeitgeber mindestens den gleichen Schutz verdienen wie eigene Unternehmen des kommunalen Aufgabenträgers. Wir möchten Sie daher nachdrücklich dazu auffordern, den vorliegenden Entwurf unter Berücksichtigung der vorstehenden Argumente noch einmal zu überprüfen und etwaigen Marktabstottungsgedanken durch Reduktion auf ein Gesamtlinienbündel sowie ausschließliche Direktvergabe an den internen Betreiber eine klare Absage zu erteilen. Nutzen Sie die Gelegenheit, den städtischen ÖPNV durch mehr Wettbewerb, aber auch durch die Öffnung für alternative Bedienformen sowie technologieoffene alternative Antriebsformen noch attraktiver, flexibler und kostengünstiger zu machen.	
Fahrgast- verband PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-	01. Einführung eines einheitlichen Taktsystems: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein einheitliches Taktsystem einzuführen. Unserer Auffassung nach sollte das einheitliche	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Im vorliegenden Beteiligungsentwurf des RNVP definiert die Hansestadt Lübeck in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ Mindestvorgaben und Mindestkriterien für die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderliche ausreichende Verkehrsbedienung. Dies beinhaltet bereits jetzt ein Taktsystem (15-, 30- bzw. 60-

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Holstein/ Hamburg; 06.07.2018	Taktsystem zwischen einem 7,5-, einem 15- und einem 30-Minuten-Takt differenzieren, so dass auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein sinnvoll vertaktetes Verkehrsangebot entsteht und an allen Knotenpunkten attraktive Umsteigezeiten angeboten werden.	Minuten). Durch Überlagerungen wird das Angebot in den innenstadtnahen Bereichen weiter verdichtet. Weiterhin definiert die Hansestadt Lübeck als Handlungsschwerpunkt bereits jetzt im Kapitel 3.3.1 „Angebotskoordinierung Stadt- und Regionalbuslinien die Notwendigkeit einer Weiterentwicklung der Angebote im Stadt- und Regionalverkehr.
	02. Definition eines Grundangebotes in der Schwachverkehrszeit auf allen Buslinien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, für alle Achsen des Stadtverkehr Lübeck eine Buslinie zu definieren, die das Grundangebot auf der entsprechenden Achsen des Stadtverkehr Lübeck darstellt. Diese Buslinie sollte auch in der Schwachverkehrszeit im 30-Minuten-Takt auf der gewohnten Linienführung verkehren.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden bereits Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Schwachverkehrszeiten definiert, die dem aus Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Eine Überarbeitung im Sinne eines zusätzlichen Grundangebotes ist daher nicht erforderlich.
	03. Überplanung der zeitlichen Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten zu überplanen. Unserer Auffassung nach sollte die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten künftig wie folgt aussehen: • Hauptverkehrszeit: montags bis freitags von 05.30 bis 09.30 Uhr sowie von 13.30 Uhr bis 18.30 Uhr • Normalverkehrszeit: montags bis freitags vor 05.30 Uhr sowie von 09.30 und 13.30 Uhr und von 18.30 Uhr bis 20.30 Uhr, samstags von 05.30 Uhr bis 20.30 Uhr, sonntags von 10.30 Uhr bis 20.30 Uhr • Schwachverkehrszeit: montags bis samstags nach 20.30 Uhr, sonntags von 05.30 Uhr bis 10.30 Uhr sowie nach 20.30 Uhr	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Verkehrszeiten wurden aus Sicht der Hansestadt Lübeck definiert und berücksichtigt sowohl die derzeitige als auch prognostizierte Entwicklung der Verkehrsleistung. Es bei den Vorgaben zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Es werden daher Mindestvorgaben als untere Qualitätsschranke definiert. Über die Mindestvorgaben hinausgehende Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen.
	04. Einführung eines Schnellbuslinien-Netzes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die vorhandenen Schnellbuslinien durch die Einführung weiterer Schnellbuslinien zu einem vollständigen Schnellbuslinien-Netz	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	auszubauen. Aus unserer Sicht sollten auf folgenden Relationen weitere Schnellbuslinien eingeführt werden: • Bad Schwartau - Hauptbahnhof - Innenstadt • Bornkamp - Universität - Innenstadt • Moisling - Hauptbahnhof - Innenstadt	Die Einrichtung zusätzlicher Schnellbuslinien ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht erforderlich. Vor Umsetzung des derzeitigen Verkehrsangebotes wurden dazu vielfältige Varianten untersucht (vgl. Gutachten Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck). Mit Bezug zu den Vorschlägen wird ist zu beachten, dass der Abschnitt Bad-Schwartau – Hauptbahnhof – Innenstadt durch eine direkte Linienführung in Verbindung mit den geforderten Maßnahmen zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV bereits im Sinne schnellerer Verbindungen im Fokus des RNVP steht. Im Bereich Hochschulstadtteil – Universität – Innenstadt existiert mit Linie 32 bereits ein Angebot mit Schnellbuscharakter. Eine zusätzliche Ausweitung nach Bornkamp wird nicht als erforderlich eingestuft. Der Abschnitt Moisling – Hauptbahnhof – Innenstadt soll ebenfalls durch Maßnahmen zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV verbessert werden, so dass Zusatzleistungen durch parallele Schnellverkehre nicht erforderlich sind. Es ist weiterhin grundsätzlich zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass der Umsetzung von gewünschten Mehrleistungen beschränkt verfügbare Haushaltsmittel gegenüberstehen.
	05. Einführung einer schnellbusähnlichen Haltepolitik der aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck auf den aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien eine schnellbusähnliche Haltepolitik einzuführen. Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen eine schnellbusähnliche Haltepolitik eingeführt werden: • Mölln - Ratzeburg - Innenstadt - Hauptbahnhof • Trittau - Sandesneben - Kastorf - Hauptbahnhof • Bad Segeberg - Stockelsdorf - Hauptbahnhof (Schnellbus)	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Stadt-Umland-Verkehr erforderlichen Maßnahmen fokussieren auf eine verbesserte verkehrliche Koordinierung zwischen den Angeboten im Stadt- und Regionalverkehr. Der damit verbundene Auftrag zur Überprüfung von geeigneten zu bedienenden Haltestellen wirkt bereits sinnentsprechend. Es wird auf Kapitel 3.3 „Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck“ verwiesen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	• Timmendorfer Strand - Pansdorf - Ratekau - Bad Schwartau - Hauptbahnhof Die aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien sollten dabei in den Städten und Gemeinden, die über eine Bahnstation verfügen, auch an den Bahnstationen halten.	
	06. Einführung neuer Tangential-Linien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck weitere Tangential-Linien einzuführen. Die Tangential-Linien sollen einerseits die Funktion der Tangential-Linien von den Durchmesser-Linien des Stadtverkehr Lübeck übernehmen und andererseits die Erschließung des Gebietes der Hansestadt Lübeck verbessern. Die Tangential-Linien sollen täglich im 30-Minuten-Takt verkehren. Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen weitere Tangential-Linien eingeführt werden: • Stockelsdorf - CITTI-PARK – Moisling • Moisling - Universität	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Die Einrichtung zusätzlicher Tangentiallinien ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht erforderlich. Vor Umsetzung des derzeitigen Verkehrsangebotes wurden dazu vielfältige Varianten untersucht (vgl. Gutachten Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck).
	07. Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt: Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck keine Aussagen zur Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt macht, obwohl die Diskussion zur Anpassung der Verkehrsführung in der Altstadt bereits begonnen hat und eine Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt wesentlicher Bestandteil der Diskussion zur Anpassung der Verkehrsführung in der Altstadt ist. Bei einer Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt ist sicherzustellen, dass die Altstadt auch künftig durch die Buslinien im Stadtverkehr Lübeck sehr gut erschlossen wird. Der Fahrgastverband PRO BAHN bietet der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und Lübecker-Travemünder Verkehrsgesellschaft an, bei der Entwicklung eines Konzeptes für die Anpassung der Linienführung in der Altstadt zu unterstützen.	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist die formulierte Kritik nicht zutreffend. Im Beteiligungsentwurf des RNVP wird zunächst auf die berücksichtigten planerischen Grundlagen eingegangen. In Kapitel 1.3.3 „Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz“ wird u.a. benannt, dass die Publikation „Lübeck Wohin? Impulse zu Stadtraum und Verkehr in der Lübecker Altstadt“ des ArchitekturForumLübeck e.V. als wesentlicher Teil dieses Diskurses sehr wohl einbezogen wurde. Im Weiteren wird durch Kapitel 3.1.5 „Mindeststreckennetz“ in Verbindung mit Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“ deutlich gemacht, dass aus Sicht des RNVP keine veränderte Linienführung im Altstadtbereich vorgesehen ist. Es ist damit sichergestellt, dass die Anbindung der Altstadt nach wie vor gesichert ist. Ein Arbeitsauftrag zur Anpassung der Linienführung in der Altstadt existiert nicht.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	08. Einführung eines Nachtbus-Netzes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Nachtbus-Netz einzuführen. Das Nachtbus-Netz sollte täglich im Zeitraum von 01.00 bis 04.00 Uhr im 60-Minuten-Takt bedient werden und zeitlich nahtlos aus dem Tagesverkehr beziehungsweise in den Tagesverkehr übergehen. Der Fahrgastverband PRO BAHN bietet der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und Lübecker Verkehrsgesellschaft an, bei der Entwicklung eines Konzeptes für ein Liniennetz des Nachtbus-Netzes zu unterstützen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Der gewünschte Nachtbusverkehr ist derzeit aus Sicht der Hansestadt Lübeck kein Bestandteil des sicherzustellenden angemessenen Verkehrsangebots. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Da Anforderungen an die zukünftige Entwicklung im Verkehr zu berücksichtigen sind, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung auch im Bereich Nachtverkehr vorgedacht.
	09. Veränderung der Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB in den Schwachverkehrszeiten: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Ausgestaltung des Taktknotens der Bahn am Hauptbahnhof zu einem Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 sowie der Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf den zentralen Achsen des Stadtverkehr Lübeck durch die Überlagerung von im 30-Minuten-Takt verkehrender Buslinien die Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB zu verändern. Aus unserer Sicht sollten am Hauptbahnhof in den Schwachverkehrszeiten folgende Taktknoten eingeführt werden: • Taktknoten 1 zu den Minuten 12 bis 18 • Taktknoten 2 zu den Minuten 27 bis 33 • Taktknoten 3 zu den Minuten 42 bis 48 • Taktknoten 4 zu den Minuten 57 bis 03	Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist es von besonderer Relevanz, die Verknüpfung in den Schwachlastzeiten an den bestehenden ITF-Knoten Lübeck Hauptbahnhof sicherzustellen. Es wird auf die bereits sinnentsprechend formulierten Anforderungen an Verknüpfungspunkte und Anschlusssicherung in den Kapiteln 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“, 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie 4.1.2 „Anschlusssicherung und Anschlussqualität“ verwiesen. Die Einrichtung von vier Taktknotenzeiten ist dazu nicht geeignet und wird nicht übernommen.
	10. Bestehende Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Realisierung attraktiver Umsteigezeiten an allen Knotenpunkten zwischen Bahn und Bus und auf die Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten bei der Nutzung von Bahn und Bus die Verknüpfung von Bahn und Bus zu verbessern.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck definierten ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte werden in Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“ dargestellt. Dabei wurden Schwerpunkte gesetzt, da einzelne

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Unserer Auffassung nach sollten an folgenden Knotenpunkten zwischen Bahn und Bus die Wegeführung beim Umstieg zwischen Bahn und Bus, sofern notwendig, und die Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus verbessert werden: • Lübeck-Travemünde Strand • Lübeck-Travemünde Hafen • Lübeck-Kücknitz • Lübeck-Dänischburg • Lübeck Hauptbahnhof • Lübeck-St. Jürgen • Herrnburg • Lübeck-Hochschulstadtteil Zudem schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, im Rahmen der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee auf der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee eine Haltestelle für den Stadtverkehr Lübeck zu errichten und von dort aus Treppenanlagen und Zuwegungen zu den Bahnsteigen des Lübecker Hauptbahnhofes zu errichten. Darüber hinaus schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, die Haltestelle Lindenarcaden näher an den Haupteingang des Lübecker Hauptbahnhofes zu verlegen und in Lindenarcaden/ Hauptbahnhof umzubenennen, um einerseits eine direkte Sichtachse zu den Bussen zu schaffen und andererseits die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus zu verkürzen.	Haltepunkte eher einen lokalen als einen ausgeweiteten Einzugsbereich aufweisen, der eine verstärkte Verknüpfung erfordern würde. Die Errichtung einer Haltestelle für den übrigen ÖPNV sowie die Herstellung eines direkten Zugangs zu den Bahnsteigen von der Brücke im Rahmen der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee wurden bereits geprüft. Die Planungen sind bereits abgeschlossen. Aufgrund örtlicher Verhältnisse ist die Umsetzung im Ergebnis nicht möglich. Weiterhin wäre auch der entstehende finanzielle Aufwand als unverhältnismäßig hoch zu bewerten gewesen. Der Hinweis zur Verbesserung der Wegeführung wird wie folgt ergänzt: Kapitel 3.1.6: „An den definierten ÖPNV-Netzknoten soll, sofern notwendig, auf eine möglichst kurze Wegeführung beim Umstieg werden, um die Umsteigezeiten zu verbessern. Dies beinhaltet sowohl die Verknüpfung zwischen Busangeboten als auch zwischen Bus und Bahn.“
	11. Neue Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten bei der Nutzung von Bahn und Bus neue Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu errichten und die Umsteigezeiten an den neuen Knotenpunkten möglichst attraktiv zu gestalten. Unserer Auffassung nach sollten im Rahmen der Realisierung neuer	Der Hinweis wird umgesetzt. Es wird in Kapitel 3.4 „Weiterentwicklung des SPNV“ folgender Absatz eingefügt: „Prüfung weiterer SPNV-Zugangsstellen: Zur Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus und zur Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten setzt sich die Hansestadt Lübeck dafür ein, über den geplanten Haltepunkt Lübeck-Moisling hinaus Potenziale

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Bahnstationen neue Knotenpunkte zwischen Bahn und Bus an folgenden Standorten errichtet werden. • Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg • Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe • Lübeck-Moisling	für neue bzw. veränderte SPNV-Zugangsstelle als Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu untersuchen. Dabei sollten u.a. folgende möglichen Standorte/Bereiche geprüft werden: ...“ Abbildung 31 wird angepasst.
	12. Beschaffung der Gelenkwagen mit veränderter Ausgestaltung des Fahrgastraumes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, unter anderem zur Reduzierung der Fahrgastwechselzeiten (Stichwort: "Einstieg vorne") neu zu beschaffende Gelenkwagen mit einer veränderten Ausgestaltung des Fahrgastraumes zu beschaffen. Aus unserer Sicht sollte neu zu beschaffende Gelenkwagen mit folgender Ausgestaltung des Fahrgastraumes beschafft werden: • zwischen erster und zweiter Türe nur noch Anordnung von 2+1-Bestuhlung • zwischen zweiter und dritter Türe nur noch Anordnung von 2+2-Bestuhlung • Installation eines zusätzlichen Info-Monitor am Übergang zum Nachläufer, so dass auch Fahrgäste, die entgegen der Fahrtrichtung sitzen, die angezeigten Informationen zum weiteren Fahrtverlauf wahrnehmen können.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist die gewünschten detaillierte Anforderung an die Innenraumgestaltung von Gelenkbussen nicht sinnvoll, da im Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ folgende funktionale Anforderungen definiert werden: • Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben. • Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben. • Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen. • Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei gleichzeitiger Beförderung von Fahrrädern sowie z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden. Bei der Umsetzung dieser Vorgaben ist es denkbar, dass wie z.B. in der Hansestadt Bremen nur noch eine einseitige Bestuhlung auf der Fahrerseite des Fahrzeugs erfolgt, während auf der Türseite ein großer Mehrzweckbereich entsteht. Der Hinweis zur Anforderung an Info-Monitore führt sinnentsprechend zu folgender Ergänzung in Kapitel 4.9: „Die Anzahl und Anordnung der visuellen

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist.“
	13. Ausbau des Angebotes im SPNV: Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck kaum Aussagen zur Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) macht, obwohl mit der laufenden Ausschreibung des Elektro-Netzes Ost und der kommenden Ausschreibung des Diesel-Netzes Ost fast alle den Bahnknoten Lübeck berührenden Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgeschrieben sind beziehungsweise ausgeschrieben werden und somit eine sehr gute Möglichkeit besteht, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich zu verbessern. Aus unserer Sicht sollte das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) folgendermaßen ausgebaut werden: Bahnstrecke Neustadt - Lübeck • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof • Errichtung neuer Bahnstationen Neustadt-West, Sierksdorf-Hansapark, Timmendorfer Strand und Ratekau • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SHA-Ausstattung „Netz Mitte“ und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN Bahnstrecke Travemünde - Lübeck • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof • Errichtung neuer Bahnstationen Lübeck-Ivendorf/ Skandinavienkai (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Ivendorf und dem	Der Hinweis wird teilweise umgesetzt. Regelungsinhalt des RNVP ist zunächst die Gestaltung des übrigen ÖPNV inklusive der Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern. Da die Hansestadt Lübeck ein großes Interesse an der gesamthaften Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs hat, werden im Beteiligungsentwurf des RNVP auch Anforderungen an die Weiterentwicklung des SPNV definiert. Es wird dazu auf Kapitel 3.4 verwiesen. Die Forderungen nach einem 30-Minuten-Takt auf den Relationen Lübeck Hbf. - Lübeck Hbf. – Neustadt - Puttgarden, Lübeck-Travemünde Strand sowie Lübeck Hbf. – Ratzeburg sind dort bereits formuliert. Für den Abschnitt Lübeck – Hamburg wird die Ausweitung auf bis zu drei Fahrten je Stunde formuliert. Die Untersuchung zusätzlicher Haltepunkte außerhalb des Gebietes der Hansestadt Lübeck ist nicht Gegenstand des vorliegenden Beteiligungsentwurfs des RNVP und wird nicht übernommen. Die Vorschläge für zusätzliche Haltepunkte innerhalb der Hansestadt Lübeck werden als Prüfauftrag neu aufgenommen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Hafenzentrum) und Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Kücknitz) • Aufgabe der Bahnstation Lübeck-Skandinavienkai (Ersatz durch die Bahnstation Lübeck-Ivendorf/ Skandinavienkai) • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Lübeck - Ratzeburg ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Errichtung einer neuen Bahnstationen in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe • Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis 2 im Bahnhof Mölln • Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN Bahnstrecke Hamburg - Lübeck • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes, auch abends sowie samstags und sonntags • Einführung einer Sprinter-Linie im 60-Minuten-Takt, die montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit nonstop ohne Halt zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Lübeck Hauptbahnhof verkehrt • Errichtung einer neuen Bahnstation Lübeck-Moisling und Bedienung im exakten 30-Minuten-Takt • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach	

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN Bahnstrecke Kiel - Lübeck • Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis im Bahnhof Pansdorf und einer neuen barrierefreien Zuwegung zum Bahnhof • Einführung von System-Halten der Regionalexpress-Linie 83 Kiel - Lübeck in Pönitz und in Pansdorf • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Eutin - Lübeck mit einer einheitlichen Fahrtzeit von 27 Minuten • Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN	

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Lübeck Management e.V.; 09.07.2018	Seite 98 Definition von Gebietskategorien in der Hansestadt Lübeck: Das Gewerbegebiet Roggenhorst muss der Gebietskategorie „Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen“ zugeordnet werden. Begründung: In diesem Gewerbegebiet befinden sich Groß- und Einzelhandelsunternehmen, die DEKRA/TÜV, gastronomische Betriebe und nicht zuletzt auch eine Kindertagesstätte. Seite 100 Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf: Die Hauptverkehrszeit muss vor 6 Uhr liegen. Die Schwachverkehrszeit ist entsprechend anzupassen. Begründung: In vielen produzierenden Unternehmen beginnt die Hauptarbeitszeit um 6 Uhr. Tarifgebundene Unternehmen (z.B. Metall- und Elektroindustrie) orientieren sich an der tariflich zuschlagsfreien Arbeitszeit, von 6 – 20 Uhr, an 5 Tagen in der Woche (Mo-Fr). Spätschichten laufen sogar bis 22 Uhr, dann ist ein Fortkommen mit öfftl. VM unmöglich. Die Sicht der Beschäftigten aus dem Umland wurde nicht abschließend betrachtet. Nicht alle Beschäftigten arbeiten in der Innenstadt, sondern benötigen zeitnahen Anschluss, um die Gewerbegebiete in Lübeck zu erreichen. Ein-Studentakt für Roggenhorst ist nicht ausreichend.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Eine grundsätzliche Anpassung des Verkehrszeitenschemas ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht befürwortet, da diese unter Berücksichtigung der Nachfragestrukturen für die gesamte Hansestadt Lübeck wirken. Möglichkeiten der Anbindung des Gewerbegebietes wurden zudem auch in der im Beteiligungsentwurf des RNVP zitierten Liniennetzoptimierung als Grundlage des heutigen Verkehrsangebotes geprüft. Im Ergebnis konnten keine stark ausgeprägten Potenziale ermittelt werden, die u.a. auch aus Gründen unterschiedlicher Schichtzeiten, unterschiedlicher Wohnstandorte von Beschäftigten und individuellen Präferenzen bei Verkehrsmittelwahl etc. nachvollziehbar sind. Um dem Ziel einer angepassten Erreichbarkeit in Gewerbebereichen dennoch zu entsprechen, wird in Kapitel 3.1.2 „Angebotsqualität“ folgender Abschnitt ergänzt: „Zusätzlich zu den vorgenannten Mindestbedienzeiten sowie der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten ist für die Gebietskategorien „Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sowie „Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen“ sicherzustellen, dass eine den jeweiligen angesiedelten Unternehmen und Beschäftigtenzahlen angepasste Bedienung die An- und Abreise in den Schwachverkehrszeiten ermöglichen. Eine Mitwirkung der jeweiligen Unternehmen wird dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck als wichtige Voraussetzung angesehen. Diese Abstimmungen entsprechend dem Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.14.1).“
	Seite 107, 3.2.1 Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV: Konventioneller Linienverkehr: Der dritte Unterpunkt ist um den Begriff „Gewerbegebiete/Industriegebiete“ zu ergänzen: Zusätzlich sollte aus Sicht der Hansestadt Lübeck zukünftig zur kleinräumigen Erschließung von Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten und	Der Hinweis wird umgesetzt.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Gewerbegebieten/Industriegebieten der Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien als Produkt geprüft werden. Flexibler Verkehr: Der zweite Unterpunkt ist um den Begriff „Gewerbegebiete/Industriegebiete“ zu ergänzen: Handlungsbedarf besteht beim Angebot der Bedarfslinien, die ggf. stärker auf Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriegebiete in städtischer Randlage ausgeweitet werden sollen.	
	Seite 158 Handlungsfelder Mobilitätsmanagement: Handlungsfeld Unternehmen: Hier dürfen Unternehmen in Gewerbe-/Industriegebieten auf keinen Fall fehlen!	Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf. Das Handlungsfeld Unternehmen beinhaltet gesamthaft alle Unternehmen ohne Einschränkungen, so dass eine separate Nennung von Unternehmen in Gewerbe-/Industriegebieten nicht erforderlich ist.
	Allgemeines: Die in den Gewerbegebieten ansässigen Unternehmen sind auf eine gute ÖPNV-Anbindung angewiesen; diese muss sich an den üblichen und zum Teil tarifgebundenen Arbeitszeiten orientiert. ÖPNV-Anbindung und Angebote von Job-Tickets sind für die in Roggenhorst ansässigen Unternehmen aktuell keine herausragenden Module, um Fachkräfte anzuwerben. Insbesondere Auszubildenden unter 18 Jahren ist ein pünktliches Erscheinen am Arbeitsort (6 Uhr) mit öffentlichen Verkehrsmitteln derzeit nicht möglich. Im Schichtdienst Der Fachkräftemangel stellt viele Unternehmen vor extreme Herausforderungen. Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowohl mit den betrieblichen Anforderungen als auch mit der persönlichen Tagesplanung in Einklang bringen zu können, ist heute längst zu einem der wichtigsten Entscheidungskriterien bei der Wahl eines Arbeitgebers geworden.	Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt. Es wird auf die o.g. Anpassungen in Kapitel 3.1.2 „Angebotsqualität“, auf den Handlungsschwerpunkt in Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ (siehe dort „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“) sowie auf das Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.14.1) verwiesen.