Hansestadt LÜBECK

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

11. Sitzung des Bauausschusses

Termin: **Montag, 18.02.2019, 16:00 Uhr**

Ort: **Foyer der Bauverwaltung, Mühlendamm 12, Lübeck**

Öffentlicher Teil:

1.	Allgemeiner Teil	
1.1.	Feststellung der Beschlussfähigkeit	
1.2.	Anträge und Beschlussfassung zur Tagesordnung	
1.3.	Niederschriften, öffentlich	
1.3.1.	Niederschrift, öffentlich vom 21.01.2019	
1.3.2.	Niederschrift, öffentlich vom 04.02.2019	
2.	Satzungen / Widmungen / Veränderungssperren	
3.	Sonstige Beschlussvorlagen	
3.1.	Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Moislinger Allee 2. Bauabschnitt	**VO/2019/07037**
3.2.	Fortführung der Maßnahme Vorwerker Hafen, Anleger 4, Erneuerung der Kaimauer	**VO/2019/07054**
3.3.	Direktvergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Öffentlichen Personennahverkehr in der Hansestadt Lübeck (ÖPNV)	**VO/2019/07044**
3.4.	Rahmenvereinbarungen Kleinleistungsvertrag Garten- und Landschaftsbauarbeiten Bereich Stadtgrün und Verkehr	**VO/2018/06893**
4.	Mitteilungen und Berichte	
4.1.	Mitteilungen des Vorsitzenden	
4.2.	Sonstige Mitteilungen und Berichte	

4.2.1.	Sachstandsbericht i.S. ehemaliger KGV Am Spargelhof: Konkurrierendes Nutzungsinteresse durch Hugo Pfohe GmbH / Initiative Brolingplatz; auch: Beantwortung Anfrage BM Antje Jansen vom 27.09.2018, VO/2018/06449	**VO/2019/06951**
4.2.2.	Mündliche Mitteilung (5.610): Tagesordnung Welterbe- und Gestaltungsbeirat am 21. & 22.02.2019	
4.2.3.	Mündliche Mitteilung (5.610): Stand der Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK) im Rahmen des Städtebauförderprogramms "Städtebaulicher Denkmalschutz"	
4.2.4.	Bericht (5.610): Parkhaus Wehdehof (Fünfhausen 3-3a)	
	Unterlagen werden nachgereicht	
4.3.	Ankündigung von Öffentlichkeitsbeteiligung	
4.4.	Mitteilungen zum Beginn von Ausschreibungen	
4.5.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
5.	Anfragen, Anregungen, Anträge und Verschiedenes	
5.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
5.2.	Neue Anfragen	
5.3.	Anträge	
5.3.1.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Antrag des Ausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke - Grünfläche in St. Lorenz erhalten	**VO/2018/05914**
5.3.2.	AM Pluschkell (SPD): Verkehrsversuch Lindenplatz	**VO/2019/07049**
5.3.3.	Antrag des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zur Prozessoptimierung bei Sitzungen des Bauausschusses	**VO/2019/07092**
5.3.4.	Maßnahmen gegen Mietsteigerungen Überweisung aus der Bürgerschaft vom 29. November 2018 Antrag der Fraktion DIE LINKE - VO/2018/06652	**VO/2018/06916**
5.3.5.	Maßnahmen gegen Mietsteigerungen Überweisung aus der Bürgerschaft vom 29. November 2018 Antrag der Fraktion Freie Wähler & GAL -	**VO/2018/06914**

	VO/2018/06830 - Änderungsantrag zu VO/2018/06652 [DIE LINKE]	

Nichtöffentlicher Teil:

6.	Niederschriften, Mitteilungen und Berichte	
6.1.	Niederschriften, nicht öffentlich	
6.1.1.	Niederschrift, nicht öffentlich vom 21.01.2019	
6.1.2.	Niederschrift, nicht öffentlich vom 04.02.2019	
6.2.	Mitteilungen	
6.2.1.	Mündlichen Mitteilung (5.610): Mitteilung über Bauvorhaben	
6.3.	Berichte	
6.4.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
7.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000 EUR netto (VOB / VOL)	
7.1.	Vergabemitteilung über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000,- Euro netto	
	Die Unterlagen werden nachgereicht	
8.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge mit Architekten, Ingenieuren und Sachverständigen im Wert ab 5.000 EUR netto	
9.	Sonstige Beschlussvorlagen	
10.	Anfragen, Anregungen und Verschiedenes	
10.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
10.2.	Neue Anfragen	
10.3.	Anregungen und Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

11.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Hansestadt LÜBECK

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

11. Sitzung des Bauausschusses

Sitzungstermin: **Montag, 18.02.2019, 16:00 Uhr**

Sitzungsort: **Foyer der Bauverwaltung, Mühlendamm 12, Lübeck**

Öffentlicher Teil:

5.2.1.	Am Pluschkell (SPD): Auswirkungen eines Beitritts des Lübecker Busverkehrs in den HVV	**VO/2019/07149**
5.2.2.	AM Pluschkell (SPD): Bushaltestellen Zeppelinstraße und Jungborn	**VO/2019/07150**
5.2.3.	Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zum baulichen Zustand von Kai-Anlagen, insbesondere von Spundwänden und anderen Stahlwasserbauten in den Lübecker Häfen	**VO/2019/07164**
5.2.4.	Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zu Gebäudeschadstoffen, insbesondere zu Asbest und zu asbesthaltigen Bauprodukten in den Gebäuden der Hansestadt Lübeck	**VO/2019/07165**
5.2.5.	Anfrage des Ausschussmitgliedes Thomas Markus Leber (FDP) zum aktuellen Stand der Bebauungspläne in Bearbeitung	**VO/2019/07166**
5.2.6.	Am Pluschkell (SPD): Parken in Travemünde	**VO/2019/07167**
5.3.6.	Antrag des AM Antje Jansen (GAL) zu VO/2019/06951 Sachstandsbericht i.S. ehemaliger KGV Am Spargelhof. Konkurrierendes Nutzungsinteresse durch Hugo Pfohe GmbH / Initiative Brolingplatz; auch: Beantwortung Anfrage Antje Jansen vom 27.09.2018, VO/2018/06449 Grünfläche "Am Spargelhof" vollständig erhalten und als öffentliche Grün-/Parkfläche herrichten	**VO/2019/07154**

Nichtöffentlicher Teil:

7.1.	Vergabemitteilung über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000,- Euro netto	**VO/2019/07029**

Hansestadt LÜBECK

Vorsitz: Christopher Lötsch
Sachbearbeiter/in: Thomas Kaacksteen
Telefon: (122-6004)
E-Mail: (thomas.kaacksteen@luebeck.de)
Lübeck, den 7. Februar 2019

E I N L A D U N G

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer 11. Sitzung des Bauausschusses lade ich Sie herzlich ein.

Termin: **18.02.2019, 16:00 Uhr**

Ort: **Foyer der Bauverwaltung, Mühlendamm 12, Lübeck**

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

Öffentlicher Teil:

1.	Allgemeiner Teil	
1.1.	Feststellung der Beschlussfähigkeit	
1.2.	Anträge und Beschlussfassung zur Tagesordnung	
1.3.	Niederschriften, öffentlich	
1.3.1.	Niederschrift, öffentlich vom 21.01.2019	
1.3.2.	Niederschrift, öffentlich vom 04.02.2019	
2.	Satzungen / Widmungen / Veränderungssperren	
3.	Sonstige Beschlussvorlagen	
3.1.	Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Moislinger Allee 2. Bauabschnitt	**VO/2019/07037**
3.2.	Fortführung der Maßnahme Vorwerker Hafen, Anleger 4, Erneuerung der Kaimauer	**VO/2019/07054**
3.3.	Direktvergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Öffentlichen Personennahverkehr in der Hansestadt Lübeck (ÖPNV)	**VO/2019/07044**

3.4.	Rahmenvereinbarungen Kleinleistungsvertrag Garten- und Landschaftsbauarbeiten Bereich Stadtgrün und Verkehr	**VO/2018/06893**
4.	Mitteilungen und Berichte	
4.1.	Mitteilungen des Vorsitzenden	
4.2.	Sonstige Mitteilungen und Berichte	
4.2.1.	Sachstandsbericht i.S. ehemaliger KGV Am Spargelhof: Konkurrierendes Nutzungsinteresse durch Hugo Pfohe GmbH / Initiative Brolingplatz; auch: Beantwortung Anfrage BM Antje Jansen vom 27.09.2018, VO/2018/06449	**VO/2019/06951**
4.2.2.	Mündliche Mitteilung (5.610): Tagesordnung Welterbe- und Gestaltungsbeirat am 21. & 22.02.2019	
4.2.3.	Mündliche Mitteilung (5.610): Stand der Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK) im Rahmen des Städtebauförderprogramms "Städtebaulicher Denkmalschutz"	
4.2.4.	Bericht (5.610): Parkhaus Wehdehof (Fünfhausen 3-3a)	
	Unterlagen werden nachgereicht	
4.3.	Ankündigung von Öffentlichkeitsbeteiligung	
4.4.	Mitteilungen zum Beginn von Ausschreibungen	
4.5.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
5.	Anfragen, Anregungen, Anträge und Verschiedenes	
5.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
5.2.	Neue Anfragen	
5.3.	Anträge	
5.3.1.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Antrag des Ausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke - Grünfläche in St. Lorenz erhalten	**VO/2018/05914**
5.3.2.	AM Pluschkell (SPD): Verkehrsversuch Lindenplatz	**VO/2019/07049**
5.3.3.	Antrag des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zur Prozessoptimierung bei Sitzungen des Bauausschusses	**VO/2019/07092**

5.3.4.	Maßnahmen gegen Mietsteigerungen Überweisung aus der Bürgerschaft vom 29. November 2018 Antrag der Fraktion DIE LINKE - VO/2018/06652	**VO/2018/06916**
5.3.5.	Maßnahmen gegen Mietsteigerungen Überweisung aus der Bürgerschaft vom 29. November 2018 Antrag der Fraktion Freie Wähler & GAL - VO/2018/06830 - Änderungsantrag zu VO/2018/06652 [DIE LINKE]	**VO/2018/06914**

Nichtöffentlicher Teil:

6.	Niederschriften, Mitteilungen und Berichte	
6.1.	Niederschriften, nicht öffentlich	
6.1.1.	Niederschrift, nicht öffentlich vom 21.01.2019	
6.1.2.	Niederschrift, nicht öffentlich vom 04.02.2019	
6.2.	Mitteilungen	
6.2.1.	Mündlichen Mitteilung (5.610): Mitteilung über Bauvorhaben	
6.3.	Berichte	
6.4.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
7.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000 EUR netto (VOB / VOL)	
7.1.	Vergabemitteilung über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000,- Euro netto	
	Die Unterlagen werden nachgereicht	
8.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge mit Architekten, Ingenieuren und Sachverständigen im Wert ab 5.000 EUR netto	
9.	Sonstige Beschlussvorlagen	
10.	Anfragen, Anregungen und Verschiedenes	
10.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
10.2.	Neue Anfragen	
10.3.	Anregungen und Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

11.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Mit freundlichen Grüßen

_____

gez. Christopher Lötsch

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2019/07037
öffentlich

Lübeck, 21.01.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Benjamin Werner (E-Mail: Benjamin.Werner@Luebeck.de Telefon: 122-6629)

Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Moislinger Allee 2. Bauabschnitt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.02.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.02.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Mit der Umgestaltung der Moislinger Allee im Abschnitt Lindenplatz bis Lachswehrallee in dem unten beschriebenen Umfang wird begonnen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
5.660 Stadtgrün und Verkehr

Ergebnis: zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein
Begründung: Die Belange der Kinder sind durch die Durchführung der Maßnahme nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch: LBV-SH

Finanzielle Auswirkungen:
[ ] Nein
[X] Ja (Anlage 1)

Begründung:

Der Ausbau der Moislinger Allee wurde aufgrund der Sperrung der Finkenstraße vorgesehen. Die vorhandene Ausführungsplanung (Finkenstraße zusammen mit der Moislinger Allee 1. + 2. BA) aus dem Jahr 2005 (vierstreifige Variante), welcher eine Förderung zugesagt wurde, ist nach Einführung der RASt in SH nicht mehr regelkonform. Die Nebenanlagen im Bestand und in der alten Planung entsprechen nicht mehr den Mindestabmessungen gemäß den aktuellen Richtlinien und sind somit nicht mehr vollständig förderfähig. Daher wurde eine entsprechende Umplanung vorgenommen, die bereits im Bauausschuss Anfang 2018 vorge-

stellt wurde. Mit dem Bau des 2. Bauabschnittes muss im Jahr 2019 begonnen werden, da sonst zugesagte Fördermittel entfallen bzw. für den bereits fertiggestellten 1. Bauabschnitt zurückgezahlt werden müssten.

Darstellung des Vorhabens

Am 05.02.2018 wurde die Maßnahme bereits im Bauausschuss vorgestellt. Die Moislinger Allee (Lachswehrallee bis Lindenplatz) ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Hansestadt Lübeck, als L332 eingestuft und hat zwischen dem Knotenpunkt Lachswehrallee/Moislinger Allee (Baubeginn Moislinger Allee Hausnr. 15a, 20b) und dem Lindenplatz eine Länge von ca. 390 m.

In die Moislinger Allee münden drei untergeordnete Straßen: Die Dornestraße (Einbahnstraße in Richtung Meierstraße), die Karpfenstraße (Einbahnstraße in Richtung Moislinger Allee) und die Nebenhofstraße (Einbahnstraße in Richtung Lindenstraße).

Mit der Baumaßnahme wird der Streckenabschnitt auf eine regelkonforme Verkehrsführung umgebaut. Auf dem gesamten Abschnitt werden die Fahrbahnen und die Nebenanlagen (Längsparkstreifen, Radwege und Gehwege) neu geordnet und richtlinienkonform gemäß der StVO, VwV-StVO, HBS, RASt 06, ERA und der EFA ausgebaut. Ebenso wird eine Neuplanung des Anschlusses an den Lindenplatz in die Planung mit einbezogen.

Beschreibung der Baumaßnahme

Die Gehwege sollen gemäß RASt 06 durchlaufend mit einer Breite von 2,50 m in Plattenbauweise ausgeführt werden. Die Radwege sollen gemäß den RASt 06 durchlaufend eine Breite von 2,00 m aufweisen und in Asphaltbauweise ausgeführt werden. Zwischen Radweg und Parkstreifen ist ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen geplant. Auf beiden Straßenseiten wird ein Parkstreifen mit einer durchlaufenden Breite von 2,10 m angeordnet. Je Fahrtrichtung wird ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m geplant.

Zwischen den beiden Richtungsfahrstreifen wird ein 3,00 m breiter Mehrzweckstreifen angeordnet. Dieser soll zum Linksabbiegen vor den Grundstücksüberfahrten und zu den Nebenstraßen dienen.

Die Überfahrten der anliegenden Nebenstraßen Dornestraße, Karpfenstraße und Nebenhofstraße werden so ausgebildet, dass die Nachrangigkeit dieser Straßen deutlich wird. Dafür werden Sinussteine an den Fahrbahnen angelegt. Die Radwege werden durchlaufend ausgebildet.

Die letztjährige (2018) Sitzung der Unfallkommission am 13.12.2018 zieht eine Änderung der Planung nach sich. Thematisiert wurde die Einfahrt der Moislinger Allee in den Kreisverkehrsplatz. Diese zweispurige Einfahrt stellt laut der Unfallkommission einen extremen Unfallschwerpunkt dar und bedarf daher einer Anpassung. Um eine Verbesserung der Sicht- und Einfahrverhältnisse zu schaffen, wird die Planung auf eine einspurige Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz geändert. Dafür wird der Mehrzweckstreifen bis zur Verkehrsinsel am Lindenplatz herangezogen. Der Parkstreifen auf der östlichen Seite wird bis zur Fußgängerfurt verlängert. Die Einfahrt für Radfahrer in den Kreisverkehr wird dementsprechend angepasst.

Zeitplan:

Derzeit werden seitens der Entsorgungsbetreibe bereits die Entwässerungsleitungen im Bereich des 2. Bauabschnittes verlegt. Ab 01.04.2019 übernimmt der Bereich Stadtgrün und Verkehr das von den EBL hergestellte Provisorium, damit Lübeck Netz seine Leitungen (Trinkwasser, Hausanschlüsse und Gasleitungen) in diesem Bereich verlegen kann. Ab 01.08.2019 soll dann der Straßenbau in diesem Abschnitt beginnen. Die Gesamtmaßnahme

soll im Jahr 2021 beendet werden, wobei in weiteren Teilabschnitten jeweils Netz Lübeck seine Leitungen verlegen wird und der Straßenbau nachfolgen wird.
Die Verkehrsregelung wird, wie derzeit auch, während der gesamten Bauzeit jeweils mit einer Fahrspur je Richtung aufrechterhalten.

Finanzielle Auswirkungen

Eine Kostenberechnung aus dem Jahr 2018 hat Gesamtbaukosten in Höhe von ca. 3,7 Mio. Euro ergeben.
Diese setzen sich somit wie folgt zusammen:

• Baukosten in Höhe von	ca. 2,5 Mio. Euro
• Planungs – und Ingenieurleistungen in Höhe von	ca. 0,2 Mio. Euro
• Baunebenleistungen (Grunderwerb, private Nebenanlagen, Schallschutz, Leitungsumverlegungen etc.)	ca. 1,0 Mio. Euro
Gesamtkosten	**ca. 3,7 Mio. Euro**

Für die Gesamtmaßnahme (1. + 2. BA) besteht eine Förderzusage in einer Gesamthöhe von ca. 4,751 Mio. Euro bei einer Gesamtsumme von 8,135 Mio. Euro für das Projekt. Bislang wurden vom Fördergeber bereits ca. 2,5 Mio. Euro an die Hansestadt Lübeck ausbezahlt.

Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen auf dem Produktsachkonto 544001.043.7852000 Moislinger Allee, 2. BA für die Jahre 2018 - 2020 zur Verfügung. Zur Erteilung des Gesamt-Bauauftrages in 2019 wurde eine entsprechende Verpflichtungserklärung in den Haushaltsplan 2019 zu Lasten 2020 aufgenommen.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Vorläufiger Zeitplan

Anlage 3 – Visualisierung

Anlage 4 – Lagepläne

Anlage 5 - Querschnitt

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr | **Anlage zur Vorlage vom 21.01.2019**
Produkt: 544001 | **VO-Nr.: 2019/07037**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen — INVESTIV

(Bei **investiven Maßnahmen** ist zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2019	2020	2021	2022
Erträge	**2.251.000,00**			32.157,00	64.314,00
Aufwendungen	**-3.700.000,00**			-52.857,00	-105.714,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**2.251.000,00**			32.157,00	64.314,00
Abschreibungen (AfA)	**-3.699.999,00**			-52.857,00	-105.714,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-1.448.999,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-652.050,00**			-21.735,00	-43.470,00
Einzahlungen	**2.251.000,00**			2.251.000,00	
Auszahlungen	**-3.700.000,00**	-1.050.000,00	-2.650.000,00		
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-1.449.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

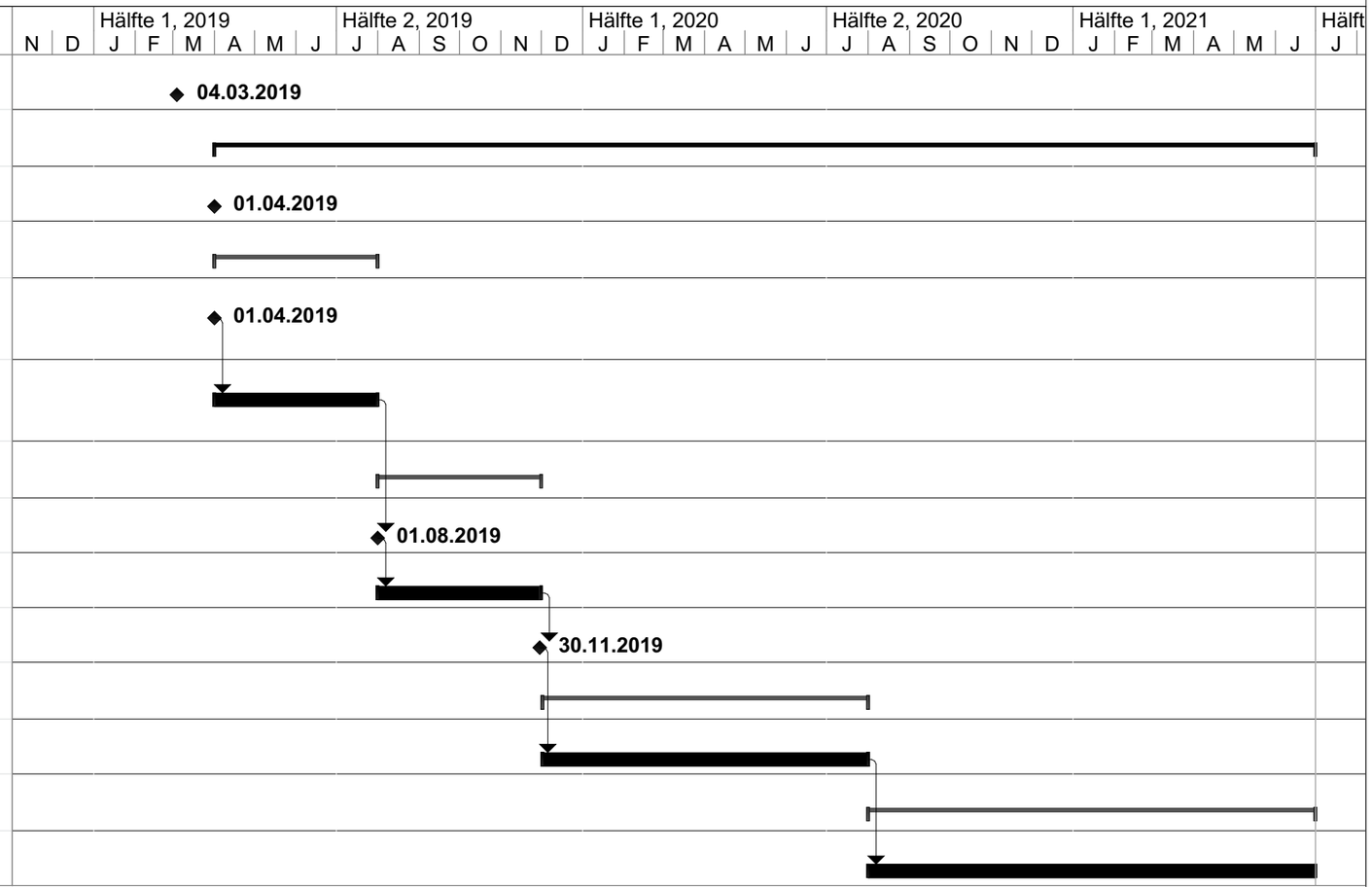
2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	**Ergebnisplan Gesamtlaufzeit**	**Finanzplan Gesamtlaufzeit**
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

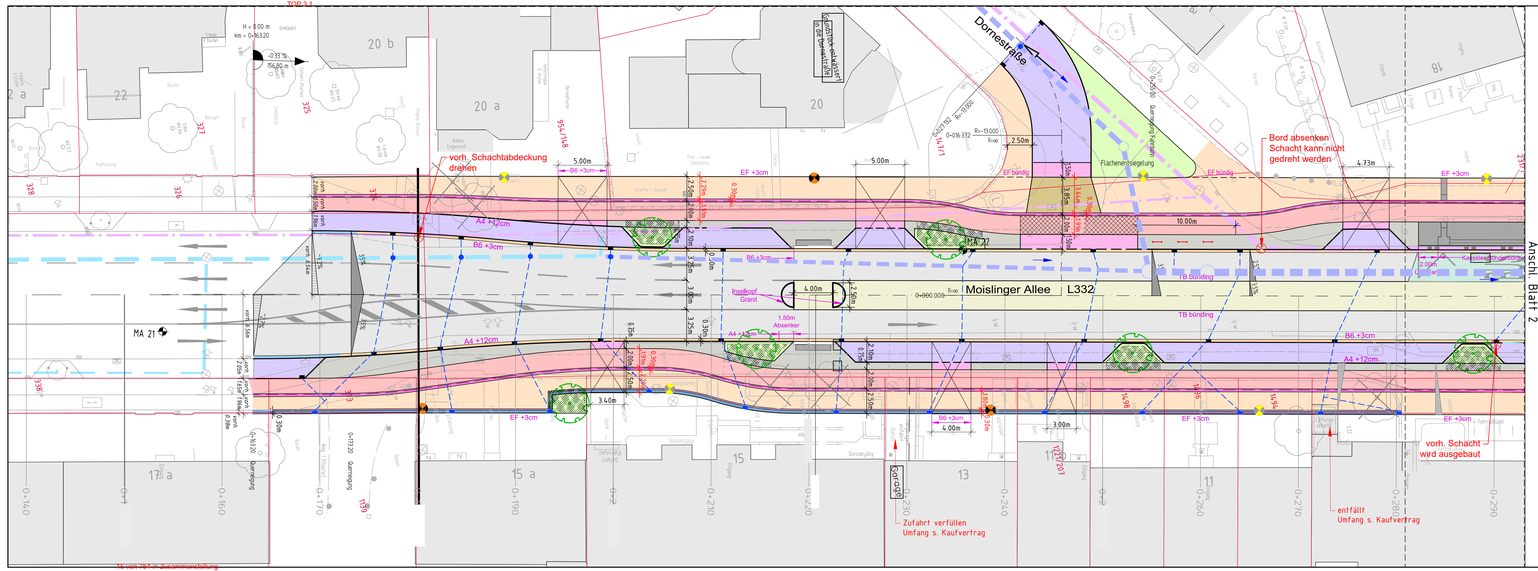
	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	544001.043.7852000	Bundesstraße/Moislinger Allee/Tiefbaumaßnahmen	**-1.050.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-1.050.000,00**

Moislinger Allee 2. BA

Nr.	Vorgangsname	Dauer	Anfang	Ende
1	Abgabe LV Straßenbau	0 Tage	Mon 04.03.19	Mon 04.03.19
2	**Baudurchführung (HOAI LP 8-9)**	**588 Tage**	Mon 01.04.19	**Mit 30.06.21**
3	Baubeginn	0 Tage	Mon 01.04.19	Mon 01.04.19
4	**Bauphase 1**	**88 Tage**	**Mon 01.04.19**	**Mit 31.07.19**
5	Übernahme Provisorium der EBL durch 5.660 und umbau der Verkehrsführung	0 Tage	Mon 01.04.19	Mon 01.04.19
6	Arbeiten Netz Lübeck Nebenflächen Ostseite, Trinkwasser + Hausanschlüsse, Gasleitung trocken	88 Tage	Mon 01.04.19	Mit 31.07.19
7	**Bauphase 2**	**87 Tage**	**Don 01.08.19**	**Sam 30.11.19**
8	Einrichten der Verkehrsführung über die Nebenflächen	0 Tage	Don 01.08.19	Don 01.08.19
9	Fahrbahnherstellung bis Binderschicht	88 Tage	Don 01.08.19	Sam 30.11.19
10	Verschwenkung des Verkehrs auf die hergestellte Fahrbahn	0 Tage	Sam 30.11.19	Sam 30.11.19
11	**Bauphase 3**	**175 Tage**	**Mon 02.12.19**	**Fre 31.07.20**
12	restliche Arbeiten von Netz Lübeck auf Ost- und Westseite	175 Tage	**Mon 02.12.19**	**Fre 31.07.20**
13	**Bauphase 4**	**239 Tage**	**Sam 01.08.20**	**Mit 30.06.21**
14	Herstellen der Nebenflächen und Einmündungen	239 Tage?	**Sam 01.08.20**	**Mit 30.06.21**







Legende

- Fahrbahn + Behindertenstellplatz, Splittmastixasphalt
- Fahrbahn bituminös, Asphaltbeton
- Fahrbahn, Betonbauweise (Bushaltestelle)
- Mehrzweckstreifen, Betonsteinpflaster "UNI-Opiloc"
- Parkstreifen + FB Einm. Dornestraße, Granitgroßpflaster
- Gehweg, Betonplatten A300 mit Bischofsmützen
- Gehweg, Betonrechteckpflaster, Einmündungsbereich
- Bodenindikatoren, Rippen- / Noppenplatten
- Radweg, bituminös
- Radweg, bituminös, Einmündungsbereich
- Sicherheitsstreifen Gehweg - Radweg,
- Wartebereich BHS + Querung Lindenteller, Betonpl. anthrazit
- Gosse, Gussasphalt (in Teilbereichen als Pendelrinne)
- Sicherheitsstreifen, Betonplatten A300
- Nebenflächen + Zwickel, Granitkleinpflaster
- Mulde, Granitkleinpflaster 3-reihig
- Baumscheibe, Oberbodenandeckung
- Baumsubstrat im Bereich der Baumscheiben

- gepl. Straßenablauf 300x500, Längsrekord
- gepl. Straßenablauf 300x500, Muldenaufsatz
- gepl. Straßenablauf 500x500 für "Kasseler Sonderbord plus"
- Anschlusslẗg. Str.ablauf PP DN 160
- Anschlusslẗg. Str.ablauf PP DN 160 mit Stutzen
- gepl. Beleuchtung, Position fix / Position variabel
- gepl. Fahrradbügel
- gepl. Baum
- vorh. Baum entfällt
- gepl. Zufahrt
- vorh. RW-Kanal EBL
- vorh. MW-Kanal EBL
- vorh. SW-Kanal EBL
- gepl. RW-Kanal mit Vorstreckung Anschl.ltg Straßenablauf

Art der Änderung	Datum	Name

INGENIEURBÜRO
HÖGER und PARTNER GmbH
BERATENDE INGENIEURE
INGENIEURBÜRO HÖGER u. PARTNER GmbH
BIELEFELDER LANDSTRASSE 60, 33781 ELTEN
TELEFON 04321 / 76000 TELEFAX 04321 / 76090 e-mail: info@hoeger-partner.de
BERATUNG PLANUNG BAULEITUNG

	Datum	Name
bearbeitet	07/18	Prager
gezeichnet	07/18	Schumacher

Verfasser :

HANSESTADT LÜBECK
DER BÜRGERMEISTER
Fachbereich Planen und Bauen - Bereich Stadtgrün und Verkehr

	Datum	Name
bearb.		
gez.		
gepr.		

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
Moislinger Allee L 332
2. BA
Ausführungsunterlage

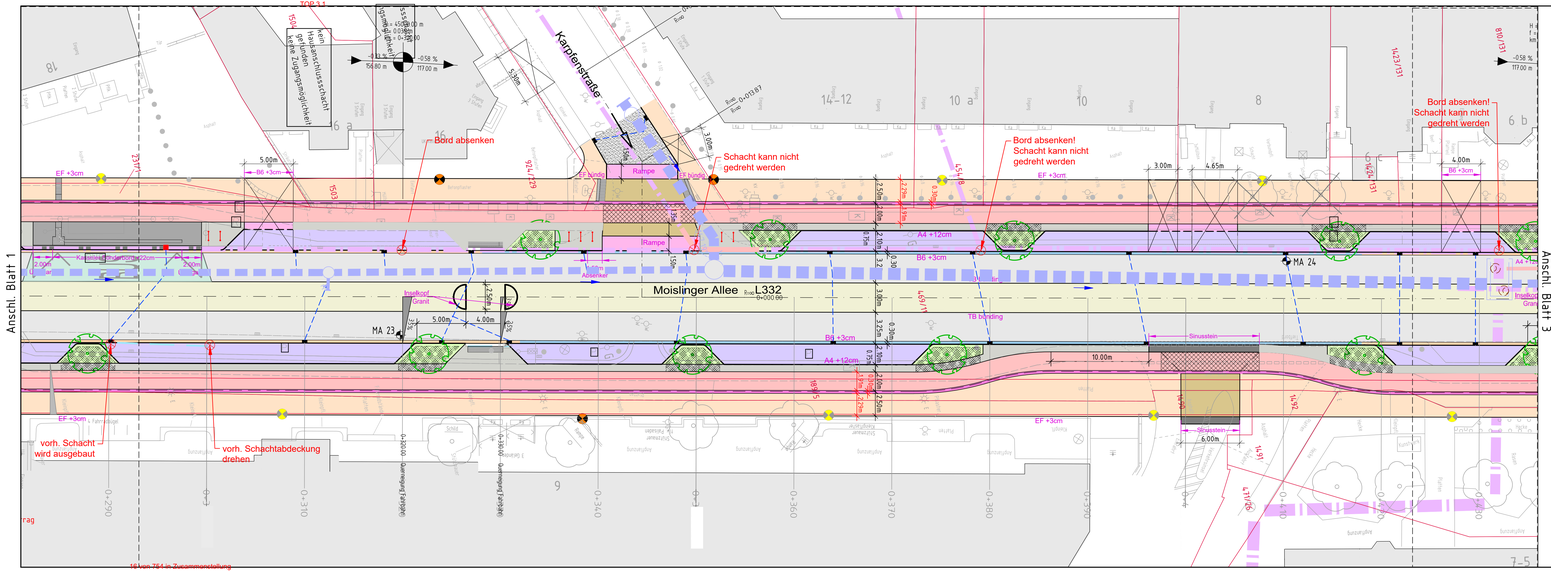
Lageplan
Straßenbau

Maßstab:	1 : 200
Unterlage Nr.	-
Blatt Nr.	1
Bau-km	0+163.20 - 0+290

Aufgestellt

Grundplan hergestellt :

Hansestadt Lübeck ----	Aufnahme:	Reg. Nr. 150-44
	Feldvergleich:	150-44_AFU_Lageplan GK.dwg
	Kataster:	Plot: 31. Jul. 2018



Legende

Art der Änderung	Datum	Name

INGENIEURBÜRO HÖGER und PARTNER GmbH
BERATENDE INGENIEURE
INGENIEURBÜRO HÖGER u. PARTNER GMBH
BEELBECKER LANDSTRASSE 60, 23701 EUTIN
TELEFON 04521 / 79000 TELEFAX 04521 / 790040 e-mail: info@hoeger-partner.de
BERATUNG PLANUNG BAULEITUNG

	Datum	Name
bearbeitet	07/18	Prager
gezeichnet	07/18	Schumacher
Verfasser :		

HANSESTADT LÜBECK
DER BÜRGERMEISTER
Fachbereich Planen und Bauen - Bereich Stadtgrün und Verkehr

	Datum	Name
bearb.		
gez.		
gepr.		

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
Moislinger Allee L 332
2. BA
Ausführungsunterlage

Lageplan
Straßenbau

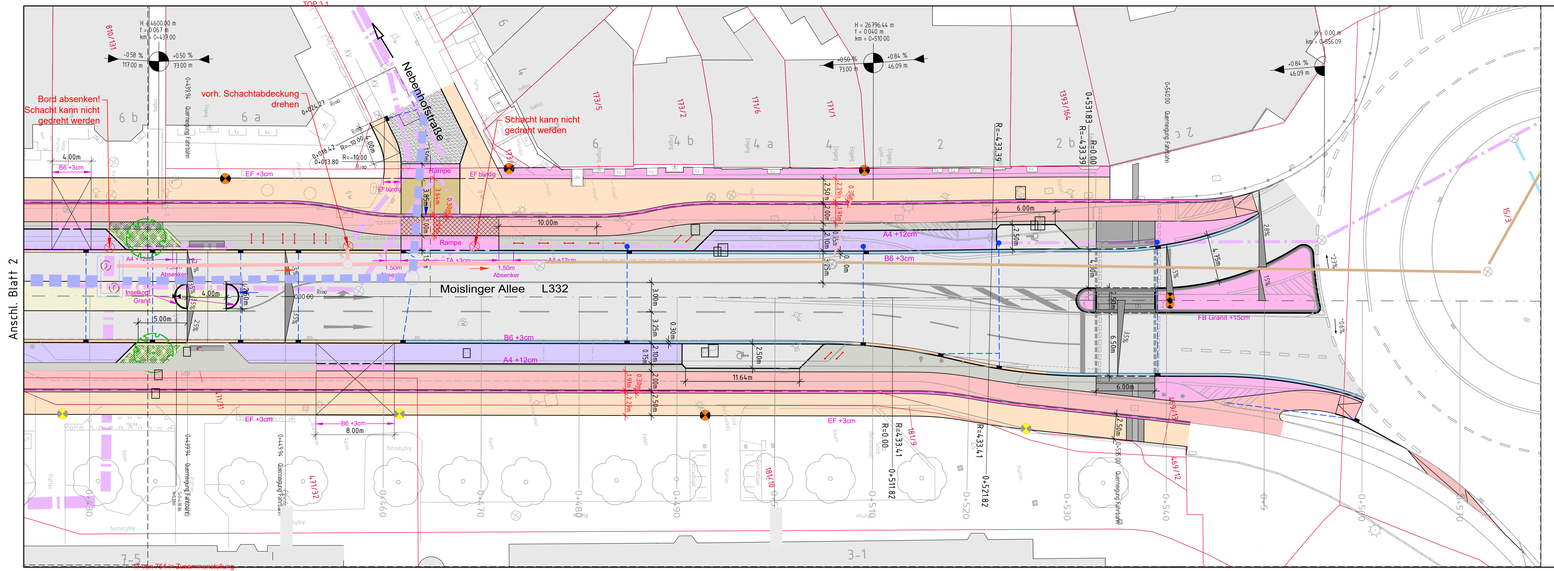
Maßstab:	1 : 200
Unterlage Nr.	-
Blatt Nr.	2
Bau-km	0+290 - 0+420

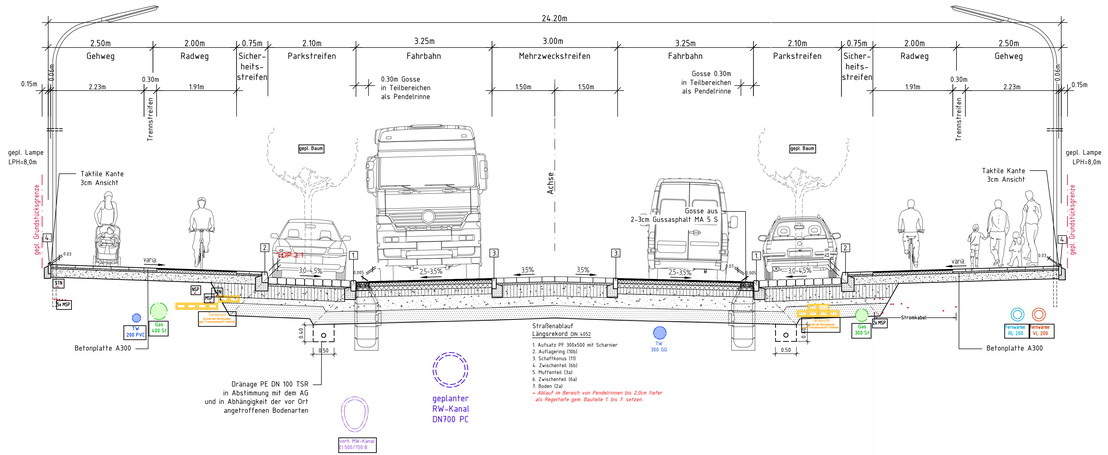
Aufgestellt

Grundplan hergestellt :

Hansestadt Lübeck ----	Aufnahme: Feldvergleich: Kataster:	Reg. Nr. 150-44 150-44_AFU_Lageplan GK.dwg Plot: 31. Jul. 2018

1515x2194mm


Anschl. Blatt 2
Bord absenken! Schacht kann nicht gedreht werden
vorh. Schachtabdeckung drehen
Schacht kann nicht gedreht werden
Nebenstraße
Moislinger Allee L332
Rampe
Rampe
Insel
Grünfl.
Absenker
Absenker
Bus
Bus
Bus


24.20m
2.50m Gehweg
2.00m Radweg
0.75m Sicher-heits-streifen
2.10m Parkstreifen
3.25m Fahrbahn
3.00m Mehrzweckstreifen
3.25m Fahrbahn
2.10m Parkstreifen
0.75m Sicher-heits-streifen
2.00m Radweg
2.50m Gehweg
0.15m
0.30m Gosse in Teilbereichen als Pendelrinne
0.30m Gosse in Teilbereichen als Pendelrinne
1.50m
1.50m
2.23m
0.30m
1.91m
1.91m
0.30m
2.23m
0.15m
Trennstreifen
Trennstreifen
Achse
gepl. Lampe LPH=8,0m
gepl. Lampe LPH=8,0m
gepl. Baum
gepl. Baum
Taktile Kante 3cm Ansicht
Taktile Kante 3cm Ansicht
gepl. Grundstücksgrenze
gepl. Grundstücksgrenze
Gosse aus 2-3cm Gussasphalt MA 5 S
Betonplatte A300
Betonplatte A300
Dränage PE DN 100 TSR in Abstimmung mit dem AG und in Abhängigkeit der vor Ort angetroffenen Bodenarten
geplanter RW-Kanal DN700 PC
Straßenablauf
Längsrekord DIN 4052
1. Aufsatz PP 300x500 mit Schlamm
2. Auflagering (Bb)
3. Schachtkonus (Tl)
4. Zwischenteil (Bb)
5. Muffenteil (Sa)
6. Zwischenteil (Ba)
7. Boden (Sa)
= Ablauf im Bereich von Pendelrinnen bis 2,0cm tiefer als Regelteils gem. Bauteile 1 bis 7 setzen.
Strom
Strom
Strom

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2019/07054
öffentlich

Lübeck, 25.01.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Nadja Rostalski (E-Mail: nadja.rostalski@luebeck.de Telefon: 122-6926)

Fortführung der Maßnahme Vorwerker Hafen, Anleger 4, Erneuerung der Kaimauer

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.02.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.02.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Mit der Maßnahme Vorwerker Hafen, Anleger 4, Erneuerung der Kaimauer wird fortgefahren.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis: zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein
Begründung: Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:
[ ] Nein
[X] Ja (Anlage 1)

Begründung:

Allgemeines

Die im Jahr 1963 erstellte Liegewand am Anleger 4 im Vorwerker Hafen soll durch Vorrammung einer neuen Spundwand auf ganzer Länge ertüchtigt und die landseitigen Kranbahnfundamente sollen verstärkt werden.

Am 26.09.2017 erfolgte der Beschluss des Hauptausschusses für die Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Vorwerker Hafen, Anleger 4, Erneuerung der Kaimauer (Vorlage Nr.

VO/2019/07054). Entsprechend der Vorlage beliefen sich die Gesamtkosten für die Maßnahme auf 1.900.000 EUR. Davon standen für das Haushaltsjahr 2017 400.000 EUR auf dem Produktsachkonto 552001 144.7852000 – Vorwerker Hafen, Anleger 4, Erneuerung der Kaimauer zur Verfügung. Für 2018 waren 1.500.000 EUR angemeldet.

Anlass für diese Vorlage

Nach § 1 Nr. 1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist eine erneute Entscheidung des Hauptausschusses zur Fortführung des beschlossenen Vorhabens herbeizuführen, wenn die Gesamtkosten um mehr als 20 % oder um mehr als 175.000 EUR netto überschritten werden. Diese Entscheidung ist erforderlich, da die Kosten um voraussichtlich 900.000 EUR steigen werden. Diese Kostensteigerung ergibt sich aus der überarbeiteten Kostenberechnung vom August 2018 (s. Anlage 2), welche auf der weiter konkretisierten Planung und auf dem Ausschreibungsergebnis basiert. Die Gesamtkosten betragen 2.800.000 EUR.

Die Kostenberechnung im Zuge der Ausführungsplanung vor der Ausschreibung wies 1.565.000 EUR Baukosten und ca. 335.000 EUR für Planung und Sonstiges aus. Die Gesamtkosten betrugen 1.900.000 EUR.

Begründungen zur Höhe der Kostensteigerung

Im August 2018 erfolgte die Submission für die Baudurchführung. 7 Bieter haben ein Angebot abgegeben. Die Preise lagen nach der rechnerischen Prüfung zwischen 1.925.522 EUR und 2.323.545 EUR netto. Basierend auf den eingegangenen Angeboten wurde ein Mittelpreis von rd. 2.100.000 EUR für die Baukosten ermittelt, was einer Kostensteigerung von rd. 34 % entsprach. Da somit kein wirtschaftliches Angebot vorlag, wurde die Ausschreibung aufgehoben.

Nach der auf der Basis des Submissionsergebnisses überarbeiteten Kostenberechnung vom August 2018 ergibt sich eine Kostensteigerung der Baukosten, d. h. ohne Planungskosten, im Mittel von 535.000 EUR.

Deckung der Preissteigerung

Bei voraussichtlichen Gesamtkosten von 2.800.000 EUR (Summe der Planungskosten, Baukosten und Baunebenkosten) ergibt sich eine Finanzierungslücke von rd. 900.000 EUR. Die Deckung der Gesamtkosten erfolgt durch Neuanmeldung von 1.700.000 EUR für 2019 und 500.000 EUR für 2020 sowie aus einem Rest aus 2018 in Höhe von 600.000 EUR.

Für die Maßnahme sind Fördermittel nach GRW und LPW unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung beantragt worden. Unter Zugrundelegung einer Förderquote von 50 % von den förderfähigen Kosten sind für die Jahre 2019 und 2020 jeweils 600.000 EUR Fördermittel eingeplant worden.

Begründungen zur Fortführung der Maßnahme

Die Kaimauer hat mit einer Standzeit von 54 Jahren das Ende der Lebensdauer erreicht. Bei Bauwerksinspektionen wurden erhebliche Schäden an der Spundwand festgestellt, die bereits zum Austritt des anstehenden Bodenmaterials, Hohlraumbildungen und Versackungen in der Verkehrsfläche geführt haben, sodass die Verkehrssicherheit erheblich eingeschränkt ist. Mittlerweile wurde eine Fläche hinter der Spundwand auf einer Breite von 10,0 m auf der gesamten Länge der Kaianlage (190 m) gesperrt und der Anleger 4 kann nur noch ein-geschränkt genutzt werden.

Es besteht dringender Handlungsbedarf zur Umsetzung der Baumaßnahme, um zum einen die Verkehrssicherheit wiederherzustellen und zum anderen uneingeschränkte Nutzung der Umschlagsflächen zu gewährleisten.

Falls weitere Versackungen in der Verkehrsfläche eintreten, muss der Anleger ggf. komplett gesperrt werden und ein ordnungsgemäßer Hafenbetrieb ist hier nicht gewährleistet. Damit ist eine Abwicklung von Projekt- bzw. Schwergutverladung im Vorwerker Hafen nicht mehr möglich und der Betrieb der LHG dahingehend gestört. Vor dem Hintergrund, dass die Investition vollständig durch die LHG refinanziert wird, wird diese Alternative seitens der LPA nicht empfohlen.

Vorschlag

Mit der Baumaßnahme Vorwerker Hafen, Anleger 4, Erneuerung der Kaimauer wird fortgefahren.

Es ist vorgesehen, nach Beschluss des Hauptausschusses die Maßnahme neu auszuschreiben. Um wirtschaftliche Angebote zu erzielen, soll den Baufirmen eine lange Kalkulationsfrist gewährt werden. Zudem können die Arbeiten entsprechend der Auslastung der Baufirmen ab Oktober 2019 ausgeführt werden. Ziel dieses Vorgehens ist es, eine möglichst hohe Zahl an Angeboten zu erhalten, welche deutlich im Bereich der neuen Kostenberechnung bzw. möglichst darunter liegen.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691 - LPA | **Anlage 1 zur Vorlage vom 25.01.2019**
Produkt: 552001 144 | **VO-Nr.: VO/2019/07054**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2019	2020	2021	2022
Erträge	**0,00**	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Aufwendungen	**-900.000,00**	**0,00**	-7.500,00	-15.000,00	-15.000,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Abschreibungen (AfA)	**-900.000,00**	0,00	-7.500,00	-15.000,00	-15.000,00
Anlagenabgang	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-900.000,00**	**0,00**	**-7.500,00**	**-15.000,00**	**-15.000,00**
voraussichtl. Zinsen ca.	**-405.000,00**	-2.000,00	-19.500,00	-27.000,00	-27.000,00
Einzahlungen	**0,00**	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Auszahlungen	**-900.000,00**	**-400.000,00**	-500.000,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-900.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	X	X	**Ergebnisplan Gesamtlaufzeit**	**Finanzplan Gesamtlaufzeit**
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	X	X	X	X
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	552001 144.7852000	Wasser und Hafen,Vorwerker Hafen, Anleger 4, Spundwand, Tiefbaumaßnahmen	**-400.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-400.000,00**

TOP 3.2

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2019/07044
öffentlich

Lübeck, 23.01.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Direktvergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Öffentlichen Personennahverkehr in der Hansestadt Lübeck (ÖPNV)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.02.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.02.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.02.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, auf der Basis der Festsetzungen des 4. RNVP eine erneute Direktvergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet der Hansestadt Lübeck (einschließlich in das Umland ausbrechender Verkehre) an die Stadtverkehr Lübeck GmbH als interner Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 in der Fassung der VO 2016/2338 vorzubereiten. Hierzu beschließt die Bürgerschaft, die für die Direktvergabe notwendige Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	1) Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) 2) 1.201 – Haushalt und Steuerung 3) 1.203 – Beteiligungscontrolling 4) 2.020 – Fachbereichscontrolling 5) 3.322 – Melde- und Gewerbeangelegenheiten 6) 1.300 – Recht
Ergebnis:	Zu 1) Einverstanden, inhaltliche Abstimmung ist im Rahmen der Erstellung der VAB erfolgt. Zu 2 - 5) Kenntnisnahme Zu 6) Keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt: Begründung:	[ ]	Ja
	[X]	Nein, die Belange von Kindern sind von der VAB nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[X]	Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe

☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Begründung:

I. Einleitung

Seit dem 01.01.1996 ist die Hansestadt Lübeck gemäß § 2 Abs. 2 und Abs. 4 des ÖPNV-G Aufgabenträgerin (AT) für den übrigen (straßengebundenen) Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Hansestadt Lübeck erfüllt die Aufgabe zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im ÖPNV durch Planung, Organisation sowie Beauftragung und Finanzierung der Verkehrsleistung. Es handelt sich hierbei um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe auf dem Territorium der Hansestadt Lübeck. Die Beauftragung und Finanzierung der aus dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck ausbrechenden Verkehrsleistung erfolgt auf Grundlage der noch laufenden Abstimmungen mit den jeweils betroffenen Nachbaraufgabenträgern.
Die stadtinterne Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufgabenträgerschaft liegt derzeit beim Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung.
Für die Durchführung der Verkehrsbedienung ist die Wahrnehmung von Regieaufgaben notwendig. Diese wurden in der Vergangenheit im Rahmen der bestehenden Betrauung/Direktvergabe durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH und die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (SL/LVG) als integriertes Verkehrsunternehmen für die Hansestadt Lübeck wahrgenommen. Diese Praxis soll auch im Rahmen der nunmehr anstehenden Direktvergabe an SL fortgeführt werden.

II. Bisherige Betrauung/Direktvergabe

Mit dem Beschluss der Bürgerschaft über die Betrauung/Direktvergabe von/an SL/LVG am 24.09.2009 (TOP 16.2, Nr. 1.3, Drs.-Nr.: 984) wurde die Laufzeit des 2. RNVP bis zur Beschlussfassung über einen neuen RNVP verlängert. Der 3. RNVP wurde am 27.03.2014 (VO/2014/01389) von der Bürgerschaft beschlossen. Mit dem Beschluss über den 3. RNVP hat die Bürgerschaft unter Beschlusspunkt 4 folgenden Beschluss gefasst:

> *Nach Auslaufen der bestehenden Betrauung/Direktvergabe (31.12.2020) beabsichtigt die Hansestadt Lübeck eine erneute Direktvergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen an die Stadtverkehr Lübeck GmbH und die Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH im Sinne der EU-VO 1370/2007, soweit die Voraussetzungen hierfür vorliegen.*

Derzeit sind SL/LVG mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV auf der Basis des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) bis zum 31.12.2020 betraut.

Einen Bericht der Verwaltung über die Umwandlung der bisherigen Betrauung in eine Direktvergabe zum 01.01.2011 sowie die Ergänzung um ein Anreizsystem hat die Bürgerschaft am 27.11.2014 (VO/2014/02009) zur Kenntnis genommen. Die entsprechende Ergänzung der Direktvergabe ist zum 05.01.2015 durch den Bürgermeister erfolgt.

III. Einleitung der geplanten erneuten Direktvergabe an SL

Gemäß dem bereits vorliegenden Beschluss der Bürgerschaft zur erneuten Direktvergabe (siehe oben) soll nach der ebenfalls erfolgten Beschlussfassung über den 4. RNVP und nachdem das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) ihm nicht gemäß § 5 Abs. 5 ÖPNVG widersprochen hat, eine EU-weite Vorabbekanntmachung (VAB) mit dem Ziel der erneuten Direktvergabe erfolgen. Zu den Gründen für

eine erneute Direktvergabe wird auf die Ausführungen im 4. RNVP unter Kapitel 5.2.2 verwiesen, siehe nachstehender Auszug:

„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 der von der Hansestadt verfolgten sozial- und umweltpolitischer Ziele hinsichtlich des ÖPNVs gewährleistet. Dabei wurde der zentrale Vorteil einer wettbewerblichen Ausschreibung, 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/LVG im Rahmen der Gesamtbetrachtung der öffentlichen Belange im Öffentlichen Personennahverkehr:
Hierfür sprechen haushaltspolitische Erwägungen. Die SL/LVG 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 öffentliche Dienstleistungsauftrag 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, CO_2, 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."

Da die derzeitigen Linienkonzessionen von SL/LVG zum 09.06.2020 auslaufen, ist die erneute Direktvergabe bereits mit Wirkung zum 10.06.2020 erforderlich.

In zeitlicher Hinsicht ist nunmehr für die geplante Direktvergabe an SL erforderlich, dass die Direktvergabeabsicht im EU-Amtsblatt vorabbekanntgemacht wird. Gemäß Artikel 7 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 in Verbindung mit § 8a, Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist hierfür eine EU-weite Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers erforderlich. Diese kann frühestens 27 Monate vor Auslaufen der Liniengenehmigungen und muss spätestens ein Jahr vor der Direktvergabe erfolgen.

Die VAB konkretisiert und beschreibt die Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des 4. RNVP indem sie die darin angelegten Standards verbindlich festlegt. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Formular der EU zur VAB, einem Ergänzungsdokument und weiteren Anlagen (siehe Anlage zur Beschlussvorlage).

Der Betriebsrat des Verkehrsunternehmens fordert eine weitergehende Festschreibung der Sozialstandards in der VAB, wie z. B. die Vorgabe eines Betriebsübergangs und Standards, die über die Regelungen im aktuellen Tarifvertrag TVN-SH hinausgehen. Nach einer intensiven rechtlichen Prüfung wurde entschieden, diese weitergehenden Forderungen aufgrund rechtlicher Bedenken nicht aufzunehmen und der Rechtssicherheit des Verfahrens den Vorrang einzuräumen.

Auf der Basis des 4. RNVP und den Inhalten der VAB ist vorgesehen, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das Gesamtnetz an SL zu vergeben. SL wird entsprechend den Vorgaben des ÖDA einen Antrag auf Erteilung der Genehmigung für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne von § 9 Abs. 2, § 12 i.V.m. §§ 42, 43 PBefG stellen.

Ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der VAB haben Verkehrsunternehmen gem. § 12 Abs. 6 PBefG innerhalb einer Frist von 3 Monaten die Möglichkeit, eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge zur Erbringung der entsprechenden Verkehrsleistungen im Gebiet der Hansestadt Lübeck zu stellen. Ein etwaiger eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag wäre genehmigungsfähig, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Die Genehmigungsbehörde (Bereich 3.322) hat in diesem Fall zu prüfen, ob der Antragsteller diese Voraussetzungen dauerhaft ohne öffentliche Ausgleichsmittel erfüllen kann. Zur Verbindlichkeit der Vorgaben der VAB und der Anforderungen aus dem Ergänzungsdokument für eigenwirtschaftliche Antragsteller enthält Ziffer 3 des Ergänzungsdokuments entsprechende Hinweise.

Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde kann gerichtlich überprüft werden. Insofern ist auf das Risiko eines konkurrierenden Antrags und die damit verbundene Gefährdung der geplanten Direktvergabe hinzuweisen.

Anlagen:
Anlage 1 Vorabbekanntmachung (inkl. Anlagen)

Senatorin Joanna Hagen

Anlage 1
EU-Vorabbekanntmachungsdokument

LANGUAGE:	DE
CATEGORY:	ORIG
FORM:	T01
VERSION:	R2.0.9.S03
SENDER:	ENOTICES
CUSTOMER:	ECAS_nbumacri
NO_DOC_EXT:	2018-XXXXXX
SOFTWARE VERSION:	9.9.3
ORGANISATION:	ENOTICES
COUNTRY:	EU
PHONE:	/
E-mail:	joerg.niemann@roedl.com
NOTIFICATION TECHNICAL:	/
NOTIFICATION PUBLICATION:	/

Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge

Standardformular für Bekanntmachungen gemäß Artikel 7.2 der Verordnung 1370/2007, die innerhalb eines Jahres vor dem Beginn des Ausschreibungsverfahrens oder der direkten Auftragsvergabe im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden müssen.
Die zuständigen Behörden können beschließen, diese Informationen nicht zu veröffentlichen, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 50000 km aufweist.

Abschnitt I: Zuständige Behörde

I.1) **Name und Adressen**

Hansestadt Lübeck
Mühlendamm 12
Lübeck
23539
Deutschland
Kontaktstelle(n): Fachbereich Planen und Bauen 5.610.4.2 - Stadtplanung und Bauordnung zu Händen von:
Frau Doris Drochner
Telefon: +49 4511225908
E-Mail: doris.drochner@luebeck.de
Fax: +49 4511229515908

I.2) **Auftragsvergabe im Namen anderer zuständiger Behörden**

I.3) **Kommunikation**

Weitere Auskünfte erteilen/erteilt die oben genannten Kontaktstellen

I.4) **Art der zuständigen Behörde**

Regional- oder Kommunalbehörde

Abschnitt II: Gegenstand

II.1) **Umfang der Beschaffung**

II.1.1) **Bezeichnung des Auftrags:**

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

II.1.2) **CPV-Code Hauptteil**

60112000

II.1.3) **Art des Auftrags**

Dienstleistungen
Vom öffentlichen Verkehrswesen abgedeckte Bereiche:
Busverkehr (innerstädtisch/regional)

II.2) **Beschreibung**

II.2.2) **Weitere(r) CPV-Code(s)**

II.2.3) **Erfüllungsort**

NUTS-Code: DEF03
Hauptort der Ausführung:
Hansestadt Lübeck

II.2.4) **Beschreibung der Beschaffung:**

Die Hansestadt Lübeck ist gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV auf ihrem Gebiet sowie für abgehende Linien durch Übertragung der Zuständigkeit gemäß gesetzlicher Regelung zur kommunalen Zusammenarbeit. Sie ist gemäß § 2 Abs. 4 ÖPNVG zuständige Behörde für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen i.S.v. Art. 2 lit. b) und c) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Sie beabsichtigt eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Erbringung von öffentlichen Personennahverkehrsleistungen nach § 8a Abs. 3 PBefG i.V.m. Art. 5 Abs. 2 S. 1 2. Alt. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.
Die Hansestadt Lübeck als zuständige Behörde kommt mit dieser Information ihrer Veröffentlichungspflicht nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie nach § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz nach.
Die von dem beabsichtigten öDA erfassten Verkehrsleistungen unterliegen den Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG. Diese Anforderungen dienen der Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nach § 8 Abs. 3 PBefG. Sie ergeben sich aus
- dem 4. Regionalen Nahverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck; öffentlich zugänglich unter [Link]
- einem ergänzenden Dokument nach § 8a Abs. 2 S. 5 a.E. PBefG, das wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a S. 3 bis 5 PBefG enthält; öffentlich zugänglich unter [Link]
- dem Beschluss der Bürgerschaft vom 27.09.2018 zur Sicherstellung der Umweltqualitäten des Verkehrsangebots [Link]
In der Summe beläuft sich die zu vergebende Verkehrsleistung nach derzeitigem Stand auf rund 9,2 Mio. Fahrplankilometer im Jahr. Die Fahrpläne sind öffentlich zugänglich unter [Link].
Darüber hinaus sind nicht in den Fahrplänen veröffentlichte zusätzliche Leistungen, u. a. im Rahmen des Nachtshuttle-Services „LÜMO“, zu erbringen. Art und Umfang der zusätzlichen Leistungen können bei der unter Ziffer I.1) genannten Stelle abgefragt werden.
Die Vergabe der beschriebenen Verkehrsleistung ist als Gesamtleistung nach § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG beabsichtigt. Eigenwirtschaftliche Anträge, die sich nur auf Teilleistungen beziehen, sind gemäß § 13 Abs. 2a S. 2 PBefG zu versagen.
Die Laufwege der Linien sowie deren Bezeichnung können vor und während der Laufzeit durch die Hansestadt Lübeck als zuständige Behörde geändert werden. Dazu sind übliche Zu- und Abbestellregelungen vorzusehen. Mit diesen wird sichergestellt, dass das Leistungsangebot auf zukünftige Entwicklungen und veränderter Rahmenbedingungen (z.B. zur Sicherstellung der Schülerbeförderung, zur Verbesserung von Anschlüssen Bus-Bahn bzw. Bus-Bus und zur Erschließung neuer Baugebiete) hin angepasst werden kann. Dies kann auch zusätzliche Fahrten oder Verstärkerfahrten beinhalten.
Die Hansestadt Lübeck behält sich vor, bis zur Vergabebekanntmachung zusätzliche Angebote mit alternativen/ flexiblen Bedienformen zu planen, die den Leistungsumfang erweitern. Sie wird hierfür eine Berichtigung nach Art. 7 Abs. 2 UAbs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 veröffentlichen.
Der Betreiber wird mindestens „den überwiegenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selber“ erbringen, mindestens aber zwei Drittel.
Auf Art. 5 Abs. 2 lit. e) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird verwiesen.
Einräumung eines ausschließlichen Rechts im Sinne des Artikels 3 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 2 lit. f) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Maßgabe von § 8a Abs. 8 PBefG ist vorgesehen. Das ausschließliche Recht schützt die gegenständlichen Leistungen vor Verkehren, die das Fahrgastpotenzial dieser Leistungen nicht nur unerheblich beeinträchtigen, soweit sie vom Auftraggeber nicht selbst veranlasst werden. Es umfasst dabei Leistungen gemäß den §§ 42 und 43 PBefG.
(Art und Menge der Dienstleistungen oder Angabe von Bedürfnissen und Anforderungen)

II.2.7) **Voraussichtlicher Vertragsbeginn und Laufzeit des Vertrags**

Beginn: 10/06/2020
Laufzeit in Monaten: 120

Abschnitt IV: Verfahren

IV.1) **Verfahrensart**

Direkte Vergabe an einen internen Betreiber (Art. 5.2 von 1370/2007)

Abschnitt VI: Weitere Angaben

VI.1) **Zusätzliche Angaben:**

1. Soziale Standards
Der Betreiber wird verpflichtet, seine bei der Eigenerbringung von Leistungen des Auftrages eingesetzten Beschäftigten mindestens nach dem Tarifvertrag Nahverkehr in der jeweils gültigen Fassung zu vergüten.Details sind dem ergänzenden Dokument zu entnehmen.
Für die Vergabe von Unteraufträgen hat der Betreiber die geltenden vergaberechtlichen Bestimmungen einzuhalten. Gemäß Art. 4 Abs. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, § 4 Abs. 2 Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein (TTG) muss der Betreiber eines öffentlichen Dienstes sich schriftlich verpflichten seinen Beschäftigten (ohne Auszubildende) bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Schleswig-Holstein für diese Leistung in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflich vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren. Während der Ausführungslaufzeit sind tarifliche Änderungen nachzuvollziehen.
Das für Arbeit zuständige Ministerium bestimmt durch Landesverordnung zur Feststellung der repräsentativen Tarifverträge im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene (ReprTVVO) gemäß § 20 Abs. 2 Nr. 1 TTG, welche Tarifverträge als repräsentativ anzusehen sind. Die als repräsentativ im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 1 TTG festgestellten Tarifverträge sind in der Anlage zur ReprTVVO festgehalten.
Die ReprTVVO kann in der gegenwärtig gültigen Fassung bei der unter Ziffer I.1) genannten Stelle erfragt werden. Damit kommt die Hansestadt Lübeck ihrer Hinweispflicht auf die repräsentativen Tarifverträge gemäß § 4 Abs. 2 S. 4 TTG nach.
2. Hinweispflicht nach § 8a Abs. 2 S. 2 2. HS a.E. PBefG
Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 12 Abs. 6 S. 1 PBefG ist ein Antrag auf die Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr für die Gesamtleistung spätestens drei Monate nach dieser Vorabbekanntmachung bei der Hansestadt Lübeck als zuständige personenbeförderungsrechtliche Genehmigungsbehörde zu stellen.
Anschrift der Genehmigungsbehörde in Lübeck:
Hansestadt Lübeck
Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung
Meesenring 7
23566 Lübeck
Ansprechpartner:
Herr Mischa Jelen, Tel.: 0451 122 3320, Mail: mischa.jelen@luebeck.de
oder
Herr Horst Jensen, Tel.: 0451 122 3240, Mail: horst.jensen@luebeck.de
3. Infrastruktur und geförderte Fahrzeugausstattung
Die Hansestadt Lübeck stellt die Nutzung von Haltestellen und andere betriebsnotwendige Anlagen / Infrastruktur (Wendemöglichkeiten) sicher.
Ebenso sind die durch die Hansestadt Lübeck und das Land geförderten DFI-Anzeiger und Bauteile zur Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch die Hansestadt Lübeck weiterhin einzusetzen und mit Echtzeitdaten

zu versorgen. Gegebenenfalls sind hierzu verbindliche Nutzungs- oder Überlassungsvereinbarungen zu marktüblichen Entgelten mit den betreffenden Unternehmen zu schließen.
4. Änderung der Vergabeabsicht
Diese Veröffentlichung begründet für den Auftraggeber keine rechtliche Bindung. Bei etwaigen Änderungen veröffentlicht er nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 so rasch wie möglich eine Berichtigung.
5. Nachprüfungsverfahren
Vergabekammer Schleswig-Holstein beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Düsternbrooker Weg 94
24105Kiel
Telefon: +49 4319884640
E-Mail: vergabekammer@wimi.landsh.de
Fax: +494319884702
Internet-Adresse: http://www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/V/vergabekammer.html

VI.4) **Tag der Absendung dieser Bekanntmachung:**

Ergänzungsdokument zur Vorabbekanntmachung Nr. XX.XX.XXXX

Inhaltsverzeichnis

1 Leitbild ... 2

2 Wesentliche Anforderungen an die zu vergebenden Verkehrsleistungen ... 3

2.1 Gesamtleistung ... 3
2.2 Angebotskonzept ... 3
2.3 Qualitätskonzept ... 4
2.3.1 Zertifizierung ... 4
2.3.2 Anschlusssicherung ... 4
2.3.3 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ... 4
2.3.4 ITCS Betriebsleitsystem ... 5
2.3.5 Leitstelle ... 5
2.3.6 Betriebshof ... 6
2.3.7 Auslastung ... 6
2.3.8 Störungsmanagement ... 6
2.3.9 Fahrzeugausstattung ... 7
2.3.10 Beschwerdemanagement ... 7
2.3.11 Anforderungen an Qualifikation und Auftreten des Fahrpersonals ... 8
2.3.12 Tarif ... 8
2.3.13 Vertrieb ... 8
2.3.14 Kundenservice und -information ... 9
2.3.15 Verbundbedingte Anforderungen ... 10
2.3.16 Werbung in und an Bussen ... 11
2.3.17 Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte an Haltestellen ... 11
2.3.18 Videoüberwachung / subjektive Sicherheit ... 11
2.3.19 Fahrkartenkontrollen / Fahrgastzählungen ... 11
2.4 Mobilitätsberatung und -training ... 12
2.5 Regieaufgaben und Infrastruktur ... 12
2.6 Sozialstandards und Tariftreue ... 12

3 Sonstige Hinweise ... 13

Anlagen ... 14

Anlage 1: Liniensteckbriefe ... 15

Anlage 2: Kundengarantien Unternehmen ... 16

Anlage 3: Fahrzeuganforderungen ... 17

Anlage 4: Regieaufgaben Unternehmen ... 20

ENTWURF

1 Leitbild

Die Hansestadt Lübeck bekennt sich zur Weiterentwicklung des städtischen Mobilitätsangebots im Sinne eines stadt-, umwelt-, und sozialverträglichen Verkehrssystems. Der übrige ÖPNV im Stadtverkehr bildet dabei das Rückgrat der städtischen Mobilität. Die derzeit im übrigen ÖPNV erbrachte Verkehrsleistung im Stadtverkehr soll gesichert und in den folgenden Jahren noch besser auf die Anforderungen der Kunden ausgerichtet werden. Dem soll insbesondere durch eine nachfrageorientierte, sukzessiv zu vollziehende Ausweitung der Leistung Rechnung getragen werden.

Die geplante Direktvergabe dient der Sicherstellung der nachfolgenden festgelegten wesentlichen Anforderungen im Hinblick auf die im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsleistungen. Diese ergeben sich in Übereinstimmung mit den geltenden europarechtlichen und nationalen Bestimmungen sowie den geltenden Beschlüssen und Regelungen der Hansestadt Lübeck aus den Anforderungen an ein qualitativ, wie quantitativ gleichermaßen hochwertiges Verkehrsangebot. Die Hansestadt Lübeck geht davon aus, dass das geforderte Verkehrsangebot nicht ohne öffentliche Zuschüsse erbracht werden kann. Die Bewertung des Verkehrsangebotes hat an Hand der von der Hansestadt Lübeck vorgegebenen Anforderungen nach dem 4. RNVP als auch der mit der Vorabbekanntmachung definierten wesentlichen Anforderungen zu erfolgen, wobei die Wertung des Leitbildes für den übrigen ÖPNV zu berücksichtigen ist. Das Leitbild setzt die gesetzlichen Wertungen des Personenbeförderungsrechts transparent und diskriminierungsfrei um und ist Ausdruck der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie.

Die quantitativen Mindeststandards ergeben sich aus dem geforderten Gesamtleistungsumfang (Ziffer 2.1) und dem geforderten Angebotskonzept (Ziffer 2.2), die qualitativen aus dem geforderten Qualitätskonzept (Ziffer 2.3).

Darüber hinaus gehende Standards ergeben sich aus Ziffer 3 und Ziffer 4 des 4. Regionalen Nahverkehrsplans, auf den zur Konkretisierung der Anforderungen verwiesen wird. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages können durch die HL zusätzliche Anforderungen unter Berücksichtigung von Effizienzgesichtspunkten an den Betreiber gestellt werden. Dies betrifft insbesondere die im RNVP genannten Soll- und Wahlstandards sowie nach Ziffer 2.4ff. verbindlich vorgegebenen Standards. Das Angebots- und Qualitätskonzept ist insoweit gleich zu gewichten. Die im 4. Regionalen Nahverkehrsplan genannten Soll- und Wahlstandards für quantitative Anforderungen nach Ziffer 3.1.1 bis 3.1.6 sind jeweils gleichwertig. Die Erfüllung der Standards nach Ziffern 4.1 bis 4.14 zur Absicherung eines qualitativen Verkehrsangebots sind aus Sicht der Hansestadt grundsätzlich vergleichbar.

Die Erbringung des gesamten Verkehrsangebotes einschließlich möglicher Ausweitungen muss möglichst umweltneutral erfolgen und geeignet sein, den Modal Split in der Hansestadt Lübeck nachhaltig zugunsten des ÖPNV zu verbessern. Der Übererfüllung von Mindestbedingungen von Umweltschutzanforderungen kommt daher eine hervorgehobene Bedeutung zu. Dies betrifft alle Maßnahmen, die geeignet sind, um die Emissionen im Stadtverkehr nachhaltig zu senken (Feinstaub, Stickoxide, CO_2, Lärm).

ENTWURF

2 Wesentliche Anforderungen an die zu vergebenden Verkehrsleistungen

Die wesentlichen Anforderungen sind nachfolgend dargestellt zu folgenden Punkten:

- Gesamtleistung
- Angebotskonzept
- Qualitätskonzept
- Integriertes Mobilitätsmanagement
- Regieaufgaben und Infrastruktur
- Sozialstandards

2.1 Gesamtleistung

Es werden folgende Anforderungen an das fahrplanmäßige Bedienungsangebot (Gesamtleistung) gestellt.

- Vom 10.06.2020 bis 12.12.2020 hat das verkehrliche Angebot grundsätzlich dem in Anlage 1 festgelegten Fahrplan-Angebot (Referenz-Fahrplan) zu entsprechen (zwingender Standard). Das Gesamtangebot beträgt vom Fahrplanwechsel am 15.12.2019 bis zum 12.12.2020 9,2 Mio. Fpl/km. Den Prognosen des 4. RNVP (Ziffer 2.5.2 und 2.5.3) wird durch entsprechende Angebotsausweitungen Rechnung getragen.

- Das mindestens vorgeschriebene Fahrplanangebot für die folgenden Anwendungsjahre ist in Anlage 1 „Liniensteckbriefe“ dokumentiert. Die dort dokumentierten Fahrtzeiten, das Fahrtenangebot sowie die Linienverläufe sind verbindlich und entsprechend durchzuführen und dürfen nicht unterschritten werden.

- Weiterhin umfasst die zu vergebende Gesamtleistung das, den konventionellen Linienverkehr ergänzende Angebot an alternativen/flexiblen Bedienformen in der Hansestadt Lübeck, gegenwärtig LÜMO oder etwa das ASTI.

Das Verkehrsangebot ist von der Hansestadt Lübeck gemäß § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG als Gesamtleistung definiert. Es stellt zudem ein Linienbündel und ein vorhandenes Verkehrsnetz gem. § 13 Abs. 2 Ziffer 3 lit. d) PBefG dar (Ziffer 5.2.3 4. RNVP).

Leistungsänderungen werden im Rahmen des vergaberechtlich Zulässigen möglich sein. Diese dienen dazu, das Angebot an den tatsächlichen Bedarf auszurichten. Solche Leistungsänderungen können sich insbesondere beziehen auf zusätzliche Fahrten, Einsatz weiterer oder größerer Fahrzeuge, Einrichtung neuer Linien, Einrichtung neuer Haltestellen, Änderung der Tarifstrukturen (ggf. Einführung des HVV-Tarifes). Ebenso können einzelne Fahrten, ganze Linien oder Haltestellen entfallen. Die Änderungen werden durch den Aufgabenträger fortgeschrieben. Geänderte oder neu hinzukommende Leistungen werden Bestandteil der Gesamtleistung gemäß § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG. Dies gilt insbesondere für die unter den Ziffern 3.2.1 bis 3.2.7 im 4. RNVP absehbaren Anpassungsbedarfe aufgrund von Verbesserung des Verkehrsangebotes als auch zur Erschließung neuer Baugebiete.

2.2 Angebotskonzept

Die Anforderungen für das Angebotskonzept nach Ziffer 3 des 4. RNVP bezieht sich auf die Gesamtleistung nach Ziffer 2.1. Die dort definierten Standards sind Bestandteil der zu vergebenden

ENTWURF

Verkehrsleistung. Den Anforderungen an eine Weiterentwicklung des Angebotes gemäß Ziffer 3.2 des 4. RNVP ist ebenfalls Rechnung zu tragen.

Die Takte und die Merkfähigkeit des Fahrplans haben sich an die Vorgaben der Kapitels 3.1.2 und 3.1.3 des 4. RNVP zu halten. Die im Referenz-Fahrplan abgebildeten Takte sind grundsätzlich für die gesamte Laufzeit einzuhalten.

2.3 Qualitätskonzept

Die qualitativen Mindestanforderungen für das Qualitätskonzept ergeben sich aus Ziffer 4 des 4. RNVP. Darüber hinaus sind die nachfolgend aufgeführten Anforderungen an die Qualität der Leistungen zu erbringen. Die bisher diesen Verkehr betreibenden Unternehmen wurden gemäß § 13 Abs. 2a S. 6 PBefG hierzu angehört.

2.3.1 Zertifizierung

Das Unternehmen hat zu Beginn der Beauftragung und während dessen gesamten Laufzeit entsprechend der nachstehenden Regelwerke eine durchgängige Zertifizierung nachzuweisen.

- EMAS (Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung)
- DIN EN ISO 14001 (Umweltmanagementsystem)
- DIN EN ISO 9001 (Qualitätsmanagement)
- Berufundfamilie (Vereinbarkeit von Beruf und Familie)

Es hat gegenüber der Hansestadt Lübeck die Zertifizierungsnachweise unverzüglich (§ 121 Abs. 1 BGB) zu erbringen. Es weist mit den regelmäßig durchzuführenden Zertifizierungen dem Aufgabenträger

- die Strukturierung und Anwendung transparenter betrieblicher Entscheidungsprozesse,
- die Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutz in der Unternehmenspolitik, den strategischen Unternehmensentscheidungen, bei der Entwicklung von Einzelmaßnahmen,
- die Förderung einer frauenfreundlichen Personalpolitik unter Berücksichtigung der Gleichberechtigung von Mann und Frau im Arbeitsleben sowie insbesondere die Förderung von Frauen in Führungspositionen, in denen sie unterrepräsentiert sind

nach.

Damit gewährleistet es einen möglichst effizienten und stabilen Betrieb und sichert eine möglichst sichere und störungsfreie Verkehrsbedienung zur ausreichenden Versorgung der Fahrgäste.

2.3.2 Anschlusssicherung

Das Unternehmen ist verpflichtet die Vorgaben nach Ziffer 4.1.2 des 4. RNVP zu der Anschlusssicherung und -qualität einzuhalten. Die Daten zur Anschlusssicherung im Früh- und Spätverkehr sind in den Liniensteckbriefen (Anlage 1) aufgeführt.

2.3.3 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

ENTWURF

Das Unternehmen hat die Vorgaben zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit aus Ziffer 4.2.1 4. RNVP einzuhalten.

Weiterhin wird die Anforderung an das Unternehmen gestellt, der Hansestadt Lübeck halbjährlich linienbezogene Statistiken über die Pünktlichkeit aus dem Betriebsleitsystem nach Ziffer 2.3.4 anzufertigen und in elektronischer Form gemäß den Festlegungen in der Qualitätssicherungsvereinbarung und zum Jahresbericht zur Verfügung zu stellen.
Zudem sind die in Anlage 2 vorgegebenen Kundengarantien durch das Unternehmen sicherzustellen.

2.3.4 ITCS Betriebsleitsystem

Das Unternehmen hat die Vorgaben in Ziffer 4.2.2 des 4. RNVP zum Betrieb eines ITCS Betriebsleitsystem verpflichtend umzusetzen. Dabei sind die Schnittstellen zur verbundweiten zentralen Datendrehscheibe zwingend zu berücksichtigen. In angrenzende Verbundbereiche sind diese zu berücksichtigen, wenn dort die Voraussetzungen geschaffen sind.

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sind mit Komponenten eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (ITCS) u. a. zur betrieblichen Steuerung und Kommunikation mit der Leitstelle und zur dynamischen Fahrgastinformation im Fahrzeug auszustatten. Die an diversen Kreuzungen verbauten Komponenten zur Busbeschleunigung (LSA-Ansteuerung) sind zwingend unter Berücksichtigung der dafür erforderlichen Funktechnik und Telegrammstruktur zu nutzen. Es dürfen nur mit aktueller ITCS-Datenversorgung geladene Fahrzeuge zum Einsatz gebracht werden. (Vgl. Ziffer 2.5)

Das Unternehmen hat der Hansestadt Lübeck, Fahrplandaten (inkl. Sonderfahrpläne) gemäß den Möglichkeiten des ITCS-Systems zur Verfügung zu stellen. Der Inhalt der Daten umfasst mindestens den Jahresfahrplan und Stammdaten. Der Inhalt und Umfang der Datenlieferung ergibt sich aus den Anforderungen der nachgelagerten Auskunftssysteme bzw. der Datendrehscheibe. Die Hansestadt Lübeck darf die Fahrplan-Solldaten sowie die Echtzeitdaten verwenden und weitergeben. Das Unternehmen wird hierüber informiert.

2.3.5 Leitstelle

Das Unternehmen hat eine Betriebsleitzentrale vorzuhalten.

Die Betriebsleitzentrale muss jeden Tag und zu jeder Uhrzeit besetzt und in der Lage sein, bei Bedarf im ständigen Kontakt mit dem Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon zu stehen. Um eine kurzfristige Behebungen von Betriebsstörungen zu gewährleisten, sind detaillierte Ortskenntnisse nachzuweisen.

In der Zeit, während der dem Unternehmen die Betriebs- und Beförderungspflicht nach §§ 21 und 22 PBefG obliegt, muss die kurzfristige Erreichbarkeit einer Betriebsleitstelle des Unternehmens zum normalen Telefontarif gewährleistet sein.

Über den Betrieb der Zentrale hinaus, muss die Leitstelle auch über Außendienstmitarbeiter verfügen, die vor Ort die Steuerung von Verkehren übernehmen. Dies ist bei Verkehrsstörungen, Veranstaltungen oder auch zur Abfertigung an aufkommensstarken Verkehrsknoten erforderlich. Hierfür ist an allen Werks-, Sonn und Feiertagen mindestens ein Mitarbeiter vorzuhalten.

ENTWURF

2.3.6 Betriebshof

An das Unternehmen wird die wesentliche Anforderung gestellt, mindestens zwei Betriebshöfe oder andere geeignete Konzepte auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck zu unterhalten, auf dem außerhalb der Betriebszeiten alle Busse abgestellt sind und Sozialräume für das Fahrpersonal zur Verfügung stehen.

Das Unternehmen hat Werkstatt- und Betriebsreserven in Höhe von zusätzlich mindestens 12 % des Fahrplanbedarfes unter Berücksichtigung der Einführung neuer Antriebstechnologien vorzuhalten. Die leistungsfähigen Werkstattkapazitäten sind auf den eigenen Betriebshöfen mit eigenem Personal vorzuhalten, die auch den Herausforderungen neuer Antriebstechnologien gerecht werden.

Das Unternehmen wird verpflichtet, gesicherte Abstellflächen vorzuhalten, um die Fahrzeuge vor Vandalismus zu schützen, um so eine möglichst hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge und ein einheitliches gepflegtes Erscheinungsbild zu gewährleisten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen (Ziffer 4.2.1 4. RNVP) müssen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen. Zusätzlich müssen die Voraussetzungen für die Lademöglichkeiten der E-Fahrzeuge erfüllt sein.

Darüber hinaus sind die Vorgaben der Anlage 3 zu erfüllen. Dabei ist insbesondere die Ladeinfrastruktur so auszulegen / auszuführen, dass ein bidirektionales Laden möglich sein sollte. Dies soll perspektivisch eine Sektorenkopplung ermöglichen und zukünftig die Möglichkeit erschließen, regenerative Energien effektiv nutzbar zu machen (Power to Mobility).

2.3.7 Auslastung

Der Linienbusverkehr ist mit Fahrzeugmaterial in geeigneter Kapazität durchzuführen (Ziffer 4.2.4 4. RNVP). Veränderungen der Fahrgastnachfrage sind vom Unternehmen zu berücksichtigen und die Kapazitäten daran anzupassen. Die Fahrzeuggrößen sind so ausreichend zu dimensionieren, dass eine regelmäßig wiederkehrende Auslastung von mehr als 90 % (Sitz- und Stehplätze gem. Herstellerangaben der Fahrzeuge) vermieden wird. Kurzfristige Auslastungen von mehr als 95 % der Platzkapazität (Sitz- und Stehplätze gem. Herstellerangaben der Fahrzeuge) auf kurzen Strecken in der Verkehrsspitze sind zulässig. Auf nachfragestarken Kursen sind in den Verkehrsspitzen zur Erhöhung der Fahrgastqualität (im Sinne des Raumangebotes) Gelenkwagen einzusetzen.

Bei der Kapazitätsplanung sind die Travemünder Woche, Silvester und die Adventswochenenden hinsichtlich der Weihnachtsmärkte in der Lübecker Innenstadt zu berücksichtigen.

Dabei ist der derzeitige Gelenkbusanteil am gesamten Fahrzeugfahrplanbedarf von 60% als Mindestwert beizubehalten.

Durch Vorhalten einer ausreichenden Anzahl von Reservefahrzeugen ist durch das Unternehmen sicherzustellen, dass im Falle eines Fahrzeugausfalls bzw. bei erhöhter Verkehrsnachfrage unverzüglich ein Ersatz- bzw. Verstärkerfahrzeug zur Verfügung steht. (siehe auch Pkt. 2.3.8 „Störungsmanagement“).

2.3.8 Störungsmanagement

Das Unternehmen hat die Anforderung zu erfüllen, Störungen schnellstmöglich zu beseitigen (Ziffer 4.2.4 4. RNVP). Die Kundeninformation im Störungsfall ist durch die Leitstelle mit ITCS im 24-Stunden-Betrieb sowie weiteren Einrichtungen des Störungsmanagements zu gewährleisten. Das

ENTWURF

Störungsmanagement beinhaltet das Vorhalten von Reparaturdispatchern/mobile Fahrzeugschlosser, Durchsagen an Fahrgäste über Lautsprecher in den Fahrzeugen, die DFIs an den Haltestellen, Apps und Meldungen auf der Homepage. Während der üblichen Bürozeit sind diese auch über einen geeigneten Social-Media-Kanal zu kommunizieren. Dies ist durch Vorhaltung entsprechender Personalkapazitäten zu gewährleisten.

Das Unternehmen hat für die auftrags- und ordnungsgemäße Durchführung des Fahrbetriebes zu sorgen. Es ist darüber hinaus für die Behebung von Betriebsstörungen sowie die Information von Fahrgästen direkt zuständig. Hinsichtlich der konkreten Pflichten des Unternehmens im Störungsfall ist zu unterscheiden:

- Planbare Betriebsstörungen treten z.B. bei Baustellenumleitungen oder Veranstaltungen auf. Hier ist das Unternehmen verantwortlich, Betriebsänderungen zu planen und je nach Umfang und Dauer mit den zu beteiligenden Behörden abzustimmen sowie betroffene Fahrgäste über Veränderungen und deren Dauer frühzeitig und umfassend zu informieren.

- Nicht-planbare Betriebsstörungen treten z.B. bei Unfällen, Notfällen oder technischen Störungen auf. Zur Sicherung der auftragsgemäßen Erbringung der Verkehrsdienstleistungen hat das Unternehmen ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall auch den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht. Hierzu ist u.a. auch ein Bereitschaftsdienst mit Bus einzusetzen, der täglich innerhalb von 20 Minuten einsatzbereit vom Betriebshof abfährt. Für Fahrzeugausfälle und kurzfristige Zusatzverkehre ist eine Reserve an sofort verfügbaren Solo- und Gelenkbussen im Verhältnis des Gesamtbedarfes vorzuhalten.

Störungen sind unter Angabe der Linien, der ausgefallenen Fahrten, der Ersatzverkehre, des Zeitpunkts und der Dauer des Ausfalls sowie des Grundes des Ausfalls zu dokumentieren und auf Verlangen dem Aufgabenträger im Qualitätsbericht zu dokumentieren.

2.3.9 Fahrzeugausstattung

Die Fahrzeugausstattung ist der Anlage 3 zu entnehmen und ist zwingend zu erfüllen.

2.3.10 Beschwerdemanagement

Das Unternehmen ist verpflichtet, Kundenanliegen mit Hinweisen, Vorschlägen oder Beschwerden vom betroffenen Unternehmen zu beantworten (Ziffer 4.3.3 4. RNVP). Kundenreaktionen sind innerhalb von sieben Werktagen abschließend zu beantworten. Elektronische Anliegen müssen eine automatische Eingangsbestätigung auslösen. In begründeten Ausnahmefällen ist der Kunde durch einen Zwischenbescheid zu informieren.

Telefonische Beschwerden können telefonisch beantwortet werden, sind jedoch ebenfalls in geeigneter Weise zu dokumentieren. Beschwerden müssen systematisch erfasst und ausgewertet werden. Auf Verlangen ist die Dokumentation dem Aufgabenträger jederzeit zur Verfügung zu stellen. Wurde das Anliegen zur Beantwortung von der Verbundgesellschaft oder dem Aufgabenträger an das Unternehmen gesandt, ist zeitgleich mit dem Versand der Antwort an den Kunden eine Antwortkopie an die Verbundgesellschaft und den Aufgabenträger zu senden.

Für die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden, die beim Aufgabenträger oder beim Verbund eingegangenen sind, wird das Unternehmen dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft auf Anforderung alle notwendigen Auskünfte erteilen und Unterlagen zur Verfügung stellen oder Einsicht in die vorhandene Dokumentation gewähren.

ENTWURF

2.3.11 Anforderungen an Qualifikation und Auftreten des Fahrpersonals

An die Verkehrsleistung wird die wesentliche Anforderung gestellt, dass das Unternehmen dafür Sorge trägt, die Mindeststandards aus Ziffer 4.4 im 4. RNVP zum Auftreten und der Qualifikation des Fahrpersonals zu erfüllen.

Weiterhin hat das Unternehmen Fachpersonal entsprechend dem Bedarf auszubilden.

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

Schulungsinhalte sollen u.a. die Themen Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan, sensibler Umgang mit mobilitäts- und/oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen, Bordtechnik, rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise, Sicherheit sowie Stress-Situationen und Konfliktbewältigung umfassen.

Beschäftigte mit Kundenkontakt, die nicht im Fahrdienst eingesetzt werden, sind regelmäßig für ein kundenorientiertes Auftreten zu schulen, insbesondere in Sachen Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan, Stress-Situationen und Konfliktbewältigung (siehe hierzu Vorgaben in Ziffer 4.4 des 4. RNVP).

2.3.12 Tarif

Das Unternehmen hat über die gesamte Konzessionslaufzeit für seine Verkehrsleistungen den SH-Tarif in seiner jeweils gültigen Form anzuerkennen und anzuwenden (Ziffer 4.5 4. RNVP). Das Unternehmen muss dafür Mitglied und Gesellschafter/Kooperationspartner der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH sein.

Informationen zum SH-Tarif sind auf der Internetseite www.nah.sh zu finden. Informationen zur geplanten Weiterentwicklung des SH-Tarifs (SH-Tarif 2.0) können bei der NAH.SH GmbH eingeholt werden.

Nähere Auskünfte zu Tarifanwendung, Einnahmeaufteilung und weiteren Beförderungsbedingungen sowie zu Fragen der Beteiligung am Verbund und der zu leistenden finanziellen und materiellen Beiträge und der durchzuführenden Erhebungen erteilt die in der Vorabbekanntmachung unter Ziffer I.1) genannten Stelle.

Die Hansestadt Lübeck prüft die Änderung der Tarifstrukturen, z. B. die Anwendung des HVV-Tarifs (vgl. Ziffer 4.5 4. RNVP). Im Falle einer positiven Beschlussfassung durch den Aufgabenträger hat das Unternehmen die Änderungen umzusetzen. Eine entsprechende Anwendungsverpflichtung wird als wesentliche Anforderung an das Unternehmen gestellt.

Der Aufgabenträger Hansestadt Lübeck erwartet, dass zwischen dem Unternehmen und den Vertretern der Studierenden Verhandlungen über den Abschluss eines regionalen Semestertickets geführt werden. Sobald das Land Schleswig-Holstein die Vorgaben für ein landesweites Semesterticket festgelegt hat, ist dieses durch das Unternehmen anzuerkennen.

2.3.13 Vertrieb

Das Unternehmen hat den Vertrieb (Ziffer 4.6 4. RNVP) zu organisieren. Es ist das gesamte Fahrkartensortiment des SH-Tarifes inklusive Übergangstarifen zu Nachbarverbünden vorzuhalten, insbesondere das auf Lübeck abgestimmte Fahrkartensortiment gemäß „Ergänzende Tarif- und

ENTWURF

Beförderungsbestimmungen für die Region Lübeck (Anlage 11, Ziffer X, Tarifbestimmungen SH-Tarif) in der jeweils gültigen Fassung (https://www.nah.sh/fahren/fahrkarten-und-tarife/sh-tarif/). Dabei muss in allen Fahrzeugen zu jeder Zeit ein mit dem Aufgabenträger abgestimmtes Fahrkartensortiment zu allen Zielen verkauft werden können.

Dies gilt auch im Falle der verbindlichen Anwendung des HVV-Tarifs.

Die Verkaufsdaten sind auf Wunsch des Aufgabenträgers (Format: MS Excel) zu übermitteln, soweit möglich und gewünscht auch relationsbezogen. Der Aufgabenträger kann darüber hinaus zusätzliche Auswertungen verlangen.

Beim Abo muss für die Kunden die Möglichkeit vorgehalten werden, dieses online abzuschließen inkl. der online Stammdatenverwaltung. Darüber hinaus muss es die Möglichkeit geben im Service-Center (Ziffer 2.3.14) ein Abo abzuschließen.

Es ist ein flächendeckender Vertrieb durch die Vorhaltung eines dichten Vertriebsnetzes mit mindestens 30 Vorverkaufsstellen in allen Stadtteilen zu unterhalten und zu betreuen (z.B. in Schreibwarenläden, Kiosken, etc.). Die Betreuung der Vorverkaufsstellen ist montags bis freitags von mindestens 06:30 Uhr bis 18:30 Uhr und samstags von 06:30 Uhr bis 14:30 Uhr sicher zu stellen, so dass sich die Vorverkaufsstellen bei Problemen mit dem Verkaufssystem an das Unternehmen wenden können.

Der Verkauf in den Vorverkaufsstellen hat datenverarbeitungsgestützt unter Berücksichtigung der entsprechenden Sicherheitsanforderungen an das System und das Papier zu erfolgen. Das Vorverkaufssystem ist via Internet an das Vertriebsdatensystem des Unternehmens anzubinden.

Mit eigenem Personal betreibt das Unternehmens zwei Informations- und Servicestellen an der zentralen Umsteigehaltestelle ZOB und im Stadtteil Travemünde (siehe Ziffer 2.3.14).

Das Unternehmen hält ein Vertriebsdatensystem vor. Das System muss die Grundfunktionen Tarifierung, Verkauf und Abrechnung beinhalten. Die Schnittstellen zur Tarifdatenbank des Verbundes, bargeldlosen Zahlungsverkehr und den Verkaufssystemen auf den Bussen müssen für den Daten im- und -export durch das System bereitgestellt werden.

Der Verbund NAH.SH beabsichtigt während der Laufzeit der Konzessionen ein E-Ticketing-System einzuführen. Das Unternehmen ist zur aktiven Mitarbeit und Umsetzung verpflichtet.

2.3.14 Kundenservice und -information

Das Unternehmen hat die o.g. mit eigenem Personal betriebenen Servicestellen

- am ZOB Montag bis Freitag zwischen 6:30 Uhr und 19 Uhr sowie Samstag von 9 Uhr bis 16 Uhr für Kunden zu öffnen und mit zwei Beratungsplätze zu besetzen;
- in Travemünde Montag bis Freitag zwischen 8:30 Uhr und 13 Uhr und 13:30 Uhr bis 16:30 Uhr und während der Hauptsaison samstags von 9 Uhr bis 13 Uhr und von 13:30 Uhr bis 16 Uhr, während der Travemünder Woche Montag bis Freitag 8:30 Uhr bis 13 Uhr und 13:30 Uhr bis 17 Uhr, Samstag und Sonntag von 9 Uhr bis 13 Uhr und von 13:30 Uhr bis 17 Uhr für Kunden zu öffnen und mit einem Beratungsplatz zu besetzen.

Dort müssen Kundenberatung, Fahrscheinverkauf, Abschluss von Jahresabonnements, Annahme und Bearbeitung von Beschwerden und die Bearbeitung des erhöhten Beförderungsentgelts sowie Ausgabe von Fundsachen (nur am ZOB) sichergestellt werden. Ferner sind in den Servicestellen auch

ENTWURF

Auskünfte über weitere Verkehrsangebote zu erteilen, sofern diese Informationen für das Unternehmen verfügbar sind bzw. zur Verfügung gestellt werden.

Das Unternehmen hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Fundsachen ordnungsgemäß verwahrt und zurückgegeben werden können. Sind die Fundsachen mit einer Adressinformation versehen, hat das Unternehmen die Kunden zu informieren. Die Fundsachen sind sechs Monate aufzubewahren.

Über die in Ziffer 4.10 4. RNVP, Tabelle 28 an die Fahrgastinformationen gestellten Mindestanforderungen hinaus, muss das Unternehmen bei Ersatzfahrplänen (kurzfristigen Änderungen, die über 24 Stunden hinausgehen) vor deren Beginn an den Haltestellen für die anfahrenden Linien die aktuellen Fahrpläne gut sichtbar anbringen. Die Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen nach Ziffer 4.8.2 4. RNVP sind hierbei zu beachten. Alle Fahrpläne und weitere Fahrgastinformationen müssen gut lesbar sein. Hierfür stellt das Unternehmen eine regelmäßige Überwachung, Reinigung und bei Bedarf den Austausch der Fahrgastinformationen sicher. Das Unternehmen verständigt sich mit anderen Verkehrsunternehmen über die gemeinsame Nutzung von Haltestellenmasten.

Das Unternehmen richtet eine zum Festnetztarif erreichbare Hotline zur Fahrgastinformation ein, die jeden Tag 24 Stunden für die Fahrgäste erreichbar ist.

Das Unternehmen veröffentlicht zudem eine E-Mail und eine Postadresse, über die sich die Fahrgäste schriftlich an das Unternehmen wenden können.

Zur Fahrgastinformation ist vom Unternehmen eine barrierefreie Homepage einzurichten, welche Informationen über das Liniennetz, Fahrpläne und Beförderungsbedingungen, Tarif und Verkauf sowie Störungen enthält. Dort ist auch auf die eigene Telefonauskunft hinzuweisen und ein Formular zur Beschwerdemöglichkeit vorzuhalten. Weiterhin ist die Fahrplanauskunft und Tarifinformation des Verkehrsverbundes zu verlinken.

Das Unternehmen hat einen Interaktiven Liniennetzplan vorzuhalten. Dieser beinhaltet einen schematischen Liniennetzplan und einen Gesamtstadtplan der Hansestadt Lübeck, der für eine Ortungs- und Zoomfunktion geeignet ist. Auf diesen Plänen sind Carsharing-Standorte, Vorverkaufsstellen, barrierefreie Haltestellen und weitere interessante Punkte (z.B. die Schwimmbäder) anzuzeigen. Zudem sind Fahrplanverbindungen über eine Start- und Zieleingabe anzuzeigen. Weiterhin sind folgende Funktionen vorzuhalten:

- Echtzeitabfahrtsdaten je Haltestelle,
- Haltestellenaushänge je Linie und
- Darstellung des Linienweges je Linie.
- Widget-Generator, womit der interaktive Liniennetzplan als Tool zur Anfahrtswegbeschreibung mit dem ÖPNV auf Internetseiten von Dritten eingebunden werden kann.

Das Unternehmen veröffentlicht für den Kunden ein käuflich zu erwerbendes Fahrplanbuch in ausreichender Auflage. Das Fahrplanbuch ist in den Servicecentern und den Vorverkaufsstellen zu verkaufen.

2.3.15 Verbundbedingte Anforderungen

Das Unternehmen beteiligt sich als Gesellschafter/Kooperationspartner der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) im SH-Tarif am Einnahmeaufteilungsverfahren und unterliegt entsprechend der Verpflichtung zur Meldung der Einnahmen an die NSH.

ENTWURF

Die Vorgaben des Nahverkehrs Schleswig-Holstein (NAH.SH) und des NAH.SH-CD-Manuals sind in Verbindung mit dem CD des Unternehmens zu beachten. Gemäß der aktuellen Finanzierungsverordnung des Landes (§ 5 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVFinV SH 2018) ist die „sukzessive Anwendung der jeweils gültigen CD-Vorgaben (NAH.SH oder HVV) für ein einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV und eine einheitliche Kundenkommunikation“ umzusetzen.

Es ist das jeweils geltende Corporate Design (CD) in Bezug auf den hier betroffenen Verkehr für sämtliche Publikationen des Unternehmens umzusetzen (abrufbar unter: https://www.nah.sh/nah-sh-gmbh/downloads/). In die konkrete Ausgestaltung bzw. Anwendung des CD wird die NAH.SH GmbH eingebunden.

2.3.16 Werbung in und an Bussen

Das Unternehmen hat die Vorgaben der NAH.SH zur Innen- und Außenwerbung einzuhalten, sofern dem nicht andere vertragliche Pflichten entgegenstehen. Neue vertragliche Verpflichtungen, die den Vorgaben der NAH.SH zur Werbung entgegenstehen, dürfen für die Dauer der Beauftragung nicht eingegangen werden.

Eine Fenster Beklebung der Fahrzeuge, die den Blick der Fahrgäste nach außen wesentlich beschränkt, ist nicht zulässig. Ebenfalls nicht zulässig ist Werbung mit politischen und weltanschaulichen Aussagen. Ausgeschlossen ist weiterhin Werbung mit gewaltverherrlichendem, rassenhetzerischen, sexistischem und pornografischem Inhalt.
Auf allen Fahrzeugen sind Aufkleber gemäß dem Design-Manual des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH) anzubringen (Design-Manual Teil 2, Nr. 08.6 oder 08.7)

Die Hansestadt Lübeck ist an dem Marketingkonzept hinsichtlich der Werbung zu beteiligen.

2.3.17 Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte an Haltestellen

Das Unternehmen wird die Haltestellen reinigen, von Schnee und Glätte befreien sowie die von ihr bereitgestellten Müllbehälter leeren.

Die hierfür erforderlichen Unterlagen, etwa die Straßenreinigungssatzung (http://Bekanntmachungen.Luebeck.de/Ortsrecht/Index), Streufahrpläne, Umfang vertraglicher Reinigungsdienstleistungen Dritter usw., könne bei der unter Ziffer I.1) im Vorabbekanntmachungsdokument genannten Stelle erfragt werden.

2.3.18 Videoüberwachung / subjektive Sicherheit

Fahrzeuge müssen mit einer ausreichenden Anzahl von Videokameras ausgestattet sein. Dabei sind in Standardlinienbussen mindestens vier und in Gelenkbussen fünf Kameras so einzubauen, dass bei allen Lichtverhältnissen eine Personenidentifikation möglich ist. Die Videodaten sind mindestens 72 Stunden vorzuhalten. Die Bestimmungen des Datenschutzes sind sicherzustellen.

Es ist entsprechend geschultes Personal inklusive zusätzlichem Sicherheits- und Aufsichtspersonal (mit eigenem Personal oder Fremdbezug) entsprechend der Sicherheitslage einzusetzen.

2.3.19 Fahrkartenkontrollen / Fahrgastzählungen

Die Hansestadt Lübeck behält sich vor, auf den vergabegegenständlichen Linien Fahrgastbefragungen und -zählungen sowie ergänzende Fahrausweiskontrollen durchzuführen. Hierfür gewährt das

ENTWURF

Unternehmen dem Aufgabenträger oder von diesem beauftragten Dritten jederzeit freien Zugang zu den eingesetzten Fahrzeugen und stattet diese mit entsprechenden Berechtigungsausweisen aus.

Zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen verpflichtet sich das Unternehmen, stichprobenhafte Fahrausweiskontrollen bei mindestens 2 % aller Fahrten durchzuführen. Ein Kontrollteam besteht dabei aus mindestens zwei Mitarbeitern. Bei der Verfolgung ungültiger oder fehlender Fahrausweise ist die vollständige Bearbeitung (Einzug des erhöhten Beförderungsgeldes bis hin zur gerichtlichen Verfolgung) sicherzustellen.

2.4 Mobilitätsberatung und -training

Das Unternehmen hat die in Abbildung 37 im 4. RNVP aufgeführten Mobilitätsberatungen bzw. Mobilitätstrainings und sonstige Maßnahmen zu konzipieren und durchzuführen. Dabei sind im Handlungsfeld Schule und Kindergarten mind. 30 Veranstaltungen pro Jahr, im Handlungsfeld Flüchtlinge mind. 3 Veranstaltungen pro Jahr und im Handlungsfeld Mobilitätseinschränkungen mind. 10 Veranstaltungen pro Jahr durchzuführen.

2.5 Regieaufgaben und Infrastruktur

Ein weiteres wesentliches Merkmal der zu vergebenen Verkehrsleistungen in der Hansestadt Lübeck besteht in der Erbringung von sog. Regieleistungen. Aus öffentlichem Interesse hat das Unternehmen die in Anlage 7 Regieleistungen aufgeführten Aufgaben zu übernehmen (Ziffer 5.2.3 4. RNVP).

Weiterhin hat das Unternehmen alle öffentlich geförderten Ausstattungskomponenten, insbesondere DFI-Anzeigen und Bauteile zur Beeinflussung der Lichtsignalanlagen weiterhin entsprechend der Zweckbindung einzusetzen (Ziffer 2.3.5).

2.6 Sozialstandards und Tariftreue

Das Unternehmen hat gemäß Art. 4 Abs. 4a und 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 n.F. jederzeit alle geltenden Arbeits- und Sozialvorschriften einzuhalten.

Zu den Sozialstandards gehören auch Sozial- und Pausenräume an den zentralen Ablösestellen und Toiletteneinrichtungen an allen Linienendpunkten. Alle zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards gelten auch vollumfänglich für die eingesetzten Nachunternehmer

Das Unternehmen verpflichtet sich die gültigen Bestimmungen des Landes Schleswig-Holsteins zur Tariftreue einzuhalten. Hierzu gehört insbesondere, dass das Unternehmen seinen Beschäftigten (ohne Auszubildende) bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Schleswig-Holstein für diese Leistung in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflich vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren. Leiharbeitnehmerinnen und Leiharbeitnehmer im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung müssen bei der Ausführung der Leistung für die gleiche Tätigkeit ebenso entlohnt werden wie die regulären Beschäftigten des Unternehmens. Während der Ausführungslaufzeit sind tarifliche Änderungen nachzuvollziehen.

Das Unternehmen selbst wird verpflichtet, seine eigenen bei der Erbringung von Leistungen des Auftrages eingesetzten Beschäftigten mindestens nach dem Tarifvertrag Nahverkehr Schleswig Holstein (TV-N SH) in der jeweils gültigen Fassung zu vergüten und die tariflich vereinbarten

ENTWURF

weiteren Leistungen zu gewähren. Während der Ausführungslaufzeit werden tarifliche Änderungen nachvollzogen..

Darüber hinaus soll der Betreiber für die in seinem Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer sowie für Arbeitnehmer in 100%-igen Tochterunternehmen – vorbehaltlich der zukünftigen Verhandlungsergebnisse der jeweiligen Tarifparteien – im Wesentlichen mindestens die tariflichen Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer aufrecht erhalten, wie sie zum Stichtag 01.01.2019 bestehen. Näheres wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag regeln.

Für die Vergabe von Unteraufträgen sind für das Unternehmen die zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden vergaberechtlichen Bestimmungen (insbesondere TTG-SH und MiLOG) inklusive Nachfolgeregelungen verpflichtend.

3 Sonstige Hinweise

3.1. Wesentliche Anforderungen gemäß § 8 Abs. 2 S. 3 i.V.m., § 13 Abs. 2a S. 3 bis 6 PBefG

Mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) sind insbesondere die unter Ziffer 2 dargestellten wesentlichen Anforderungen, etwa zu Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, im Sinne von § 13 Abs. 2a S. 3 bis 6 PBefG, § 8 a Abs. 2 Satz 3 PBefG verbunden. Diese Anforderungen sind auch für die Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Anträge maßgeblich, da Abweichungen hiervon gemäß § 13 Abs. 2a S. 2ff. PBefG eine Ablehnung eigenwirtschaftlicher Anträge zur Folge haben. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist nur dann genehmigungsfähig, wenn die im Ergänzungsdokument definierten wesentlichen Anforderungen verbindlich gemäß §12 Abs. 1a PBefG zugesichert werden.

3.2. Vergabe als Gesamtleistung

Das in dieser Vorabbekanntmachung sowie dem Ergänzungsdokument und allen Anlagen beschriebene Verkehrsangebot wird als Gesamtleistung nach § 13 Abs. 2a S. 2 PBefG, § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG definiert. Eigenwirtschaftliche Anträge, die sich nur auf Teilleistungen beziehen, sind gemäß § 13 Abs. 2a S. 2 PBefG zu versagen.

Weiterhin stellt das genannte Verkehrsangebot ein Linienbündel und ein Verkehrsnetz nach § 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 d) PBefG dar (Ziffer 5.2.3 4. RNVP). Ein Antrag, der einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus diesem Verkehrsangebot zum Gegenstand hat, ist zu versagen.

3.3. Sicherstellung der Auskömmlichkeit der Verkehrserbringung

Eigenwirtschaftliche Verkehre gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG „[…] sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 […] und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Abs atz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.“

Das BVerwG zählt die Beständigkeit des Verkehrs zu den sonstigen öffentlichen Verkehrsinteressen i.S.d. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG. Es darf daher gemäß § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG keine

eigenwirtschaftliche Liniengenehmigung erteilt werden, wenn konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Kostendeckung der Verkehrserbringung für die gesamte Linienlaufzeit in dem beantragten Umfang bestehen. Dem Antragsteller einer eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigung obliegt es diese Zweifel an der Beständigkeit auszuräumen.

Nach Auffassung der Hansestadt Lübeck als zuständiger Behörde ist eine eigenwirtschaftliche kostendeckende Verkehrserbringung und damit eine Gewährleistung der Beständigkeit des Linienbetriebes nicht möglich. Hingewiesen sei hierbei darauf, dass die Hansestadt Lübeck keinen Ausgleich wegen der Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen durch eine allgemeine Vorschrift nach Artikel 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorsieht.

3.4. Voraussetzungen für die Entbindung von der Betriebspflicht für eigenwirtschaftlich genehmigte Verkehre

Gemäß § 21 Abs. 4 Satz 3 PBefG bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht für Bestandteile des Genehmigungsantrages (Standards), die nach § 12 Abs. 1a PBefG verbindlich zugesichert wurden, in der Regel zumutbar. Zumutbar sind daher alle wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich aus Änderungen anderer Verkehre (v.a. Schienenverkehr, Stadtverkehre), der Schülerzahlen und Schulstandorte, der Tarifentwicklung im Verbundtarif, der allgemeinen Nachfrageentwicklung und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage ergeben. Das Verkehrsunternehmen ist insoweit gehalten, die Chancen und Risiken hieraus für die beantragte Laufzeit abzuschätzen. Eine Entbindung von der Betriebspflicht kommt des Weiteren gemäß § 21 Abs. 4 Satz 2 PBefG nur für die Gesamtleistung in Betracht (keine Teilentbindung).

Anlagen

Anlage 1: Liniensteckbriefe
Anlage 2: Kundengarantien Unternehmen
Anlage 3: Fahrzeuganforderung
Anlage 4: Regieaufgaben Unternehmen

ENTWURF

Anlage 1: Liniensteckbriefe

Liniensteckbriefe stehen zum Herunterladen im Sharpoint der SL zur Verfügung (mit entsprechender Zugangsberechtigung für R&P).
Die Dateien sind durch R&P auf dem eigenen Server für die Veröffentlichung bereit zu stellen.

ENTWURF

Anlage 2: Kundengarantien Unternehmen

Anschlusssicherung:
https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/156-planm%C3%A4%C3%9Fige-anschl%C3%BCsse/file.html

Garantieformular:
https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/153-flyer-fahrgastgarantien/file.htm

ENTWURF

Anlage 3: Fahrzeuganforderungen

Das Unternehmen hat zur Ausstattung der einzusetzenden Fahrzeuge folgende Anforderungen als Mindeststandard zu erfüllen. (siehe 4. RNVP Ziffer4.8, 4.9)

- **Niederflurigkeit und Kneeling**

Es dürfen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die über eine Kneeling-Funktion an der Tür 2 mit einer beweglichen Einstiegshilfe mit Reversier-/Sicherungseinrichtung ausgerüstet sind. Die Einstiegshilfe muss einer Belastung von bis zu 350 kg standhalten. Des Weiteren müssen die Fahrzeuge über mindestens 4 ausgewiesenen Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türennähe verfügen, die als solche eindeutig gekennzeichnet sind. Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die –über eine Kneeling-Funktion und eine Rampe an der 2. Tür verfügen müssen.

- **Mehrzweckplatz**

Im Bereich der 2. Tür ist ein Mehrzweckplatz vorzusehen. Bei Neuanschaffungen von Stadt- und Gelenkbussen sind mindestens Mehrzweckplätze für zwei Rollstühle vorzusehen. Am Mehrzweckplatz muss ein Klappsitz zur Verfügung stehen. Es müssen mindestens 250 Rollstuhlplätze in der Gesamtflotte zur Verfügung stehen.

- **Fahrzeugalter**

Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf 6,0 Jahre nicht überschreitet. Jedes eingesetzte Fahrzeug darf nicht älter als 15,0 Jahre sein.

- **WLAN / USB-Ladehubs**

Mindestens 70% der Flotte sind mit einem Gratis-WLAN-Angebot für die Kunden auszustatten. Mindestens 20 % der Fahrzeuge sind mit USB-Ladehubs auszustatten. Bei Fahrzeugneubeschaffungen müssen WLAN-Router und USB-Ladehubs vorhanden sein.

- **Fahrausweisdrucker und -Entwerter**

Die Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung des Verbundregelwerkes [Link] mit Fahrausweisdruckern sowie Fahrausweisentwertern (Fahrausweisentwerter soweit es vom Fahrkartensortiment her erforderlich) auszurüsten. Dabei sind Reservegeräte vorzuhalten, um zu jeder Zeit die entsprechenden Funktionen auf den Fahrzeugen gewährleisten zu können.

- **Automatische Zählsysteme**

Um statistisch valide Verkehrszählungen zu gewährleisten ist eine hinreichende Anzahl von Bussen mit Automatischen Fahrgastzählsystemen auszurüstet. Die Zählgenauigkeit darf 95 % nicht unterschreiten. Es ist ein Testat als Nachweis der Zählgenauigkeit durch einen unabhängigen Gutachter bei der Hansestadt Lübeck vorzulegen.

- **Heizung und Be- und Entlüftung**

Es wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge mit ausreichender Heizung und Be- und Entlüftung eingesetzt werden. Busse ab dem Baujahr 2020 sind mit einer Vollklimatisierung zu beschaffen. Die zu beschaffenden rein elektrischen Fahrzeuge sind einer rein elektrisch zu betreibenden CO2-Klimaanlage mit Wärmepumpe (oder gleichwertig) auszurüsten. Eine Klimatisierungsautomatik für den Fahrerarbeitsplatz ist ebenso vorzusehen.
Ist für die Klimatisierung ein Zuheizer erforderlich muss dieser mit Biokraftstoffen (BtL /GtL) zu betreiben sein. Das Verfahren ist zu beschreiben.

- **Sitzplatzangebot**

Je nach Fahrzeugtyp sollen möglichst viele Fahrgastsitze angeboten werden, mindestens jedoch 30 Sitzplätze bei Stadtbussen und 40 Sitzplätze bei Gelenkbussen.

ENTWURF

- **Ein-Ausstieg**

Zur Sicherstellung eines zügigen Betriebsauflaufs und Fahrgastflusses hat der Fahrgasteinstieg vorne und der Ausstieg hinten zu erfolgen. In den Hauptverkehrszeiten und an zentralen Schwerpunkthaltestellen kann hiervon abgewichen werden. Alle Türen müssen als Automatiktüren ausgeführt werden. Alle Türen müssen mit einem Klemmschutz ausgerüstet sein.

- **Fahrgastanzeige**

Auf einem Monitor mit mindestens 19“ Bildschirmdiagonale muss kontinuierlich der Fahrtverlauf in Form der nächsten fünf Haltestellen sowie die Liniennummer, das Fahrziel und „Wagen hält“ angezeigt werden. Die jeweils nächste Haltestelle muss automatisiert angesagt werden. Mindestens 50% der Fahrzeuge müssen mit 19“-Doppelbildschirmen ausgestattet sein. Bei Gelenkbussen sind jeweils 2 19“-Doppelbildschirme (davon einer im hinteren Fahrzeugbereich) einzusetzen.
Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen sind entsprechende Monitore vorzusehen.

- **Zusätzliche Fahrzeugsicherheitsausstattung**

Bei Fahrzeugneubeschaffungen sind folgende Sicherheitsausstattungen zwingend vorzusehen:

  - Aktiver Notbremsassistent (Front Assist)
  - Abbiege-, Totwinkel-, Spurwechselassistent (Side Assist)
  - ABS / ESP
  - Schulbusblinkanlage mit extra Schalter
  - Elektrisch verstellbare, beheizbare Außenspiegel
  - Außentemperaturanzeige

- **Einrichtungen zur Unterstützung wirtschaftlichen Fahrens**

Zu Vertragsbeginn sind alle Fahrzeuge mit einer optischen Anzeige auszustatten, die das Fahrpersonal über unwirtschaftliches Fahrverhalten in Echtzeit informiert. Dabei sind Parameter zum kundenfreundlichen und stressreduziertem Fahren (scharfes Bremsen, starkes Beschleunigen, hochtourige Fahrweise usw.) zu berücksichtigen.

- **Umweltanforderungen**

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen muss die jeweils gültige höchste Euro-Abgasnorm erfüllt werden, die serienmäßig am Markt erhältlich ist.

Der Anteil von Fahrzeugen der Euro-Abgas-Norm 5 an der Gesamtfahrzeugflotte darf dabei ab 2020 maximal 60% betragen und reduziert sich im Rahmen der unten beschriebenen Beschaffung von rein elektrischen Fahrzeugen. Alle übrigen Fahrzeuge müssen mindestens der Euro-Abgas-Norm 6 entsprechen.

Weiterhin hat das Unternehmen den Anteil seiner Fahrzeuge mit rein elektrischen Antrieben entsprechend Ziffer 4.9 4. RNVP aufzubauen:

- **bis Ende 2020 auf 5%**
- **bis Ende 2021 auf 10%,**
- **bis Ende 2025 auf 40% und**
- **bis 2030 auf 70%**

Das Unternehmen muss für seine Betriebshöfe bzw. Abstellflächen (siehe hierzu auch Vorgaben unter 2.3.7) ausreichende Ladeinfrastruktur vorhalten. Hierfür ist gegenüber der Hansestadt Lübeck der Nachweis zu führen, dass an den betreffenden Standorten ein ausreichender Mittelspannungsanschluss vorhanden ist oder eine ausreichende Versorgung durch den Stromnetzbetreiber entsprechend der oben genannten Anteile erfolgt ist.

ENTWURF

Das Unternehmen verpflichtet sich, alternative Antriebe und emissionsreduzierende Fahrzeugtechnik zu testen, um den Fortschritt in Richtung des umweltfreundlichen ÖPNV zu unterstützen.

Das Unternehmen muss für seine rein elektrischen Fahrzeuge Strom aus regenerativer Energiequellen verwenden.

Hierzu wird auf den Beschluss der Lübecker Bürgerschaft vom 27.09.2018 zum Klima- und Lärmschutz verwiesen.

ENTWURF

Anlage 4: Regieaufgaben Unternehmen

Planung

Strategische Verkehrsplanung inkl. Mitwirkung an der Erstellung des RNVP, Entwicklung und Umsetzung neuer Mobilitätsdienstleistungen für das Unternehmen Erstellen zielgruppenorientierter Marktanalysen, Vertretung des Unternehmens in städtischen Gremien, Beratung der HL zu allen Fragen bezüglich Mobilität, Durchführung von Zählungen

- Mitwirkung an der Erstellung des RNVP
- Zuarbeiten zu Planungen der Hansestadt Lübeck
- Zuarbeiten zu neuen Mobilitätskonzepten der Hansestadt Lübeck
- Zuarbeit für den Aufgabenträger zu vertraglich geregelten Verkehrsleistungen mit Nachbarkreisen
- Beratung der Hansestadt Lübeck zu allen Fragen bezüglich Mobilität
- Angebotskoordination mit Dritten
- Durchführung von Zählungen im Auftrag des Aufgabenträgers
- Beantwortung von und Zuarbeit zu Gremienanfragen der Hansestadt Lübeck

Marketing

- Werbung und Öffentlichkeitsarbeit für Angebote in der Hansestadt Lübeck in Kombination mit dem ÖPNV
- Kundenzufriedenheitsbefragungen im Auftrag des Aufgabenträgers

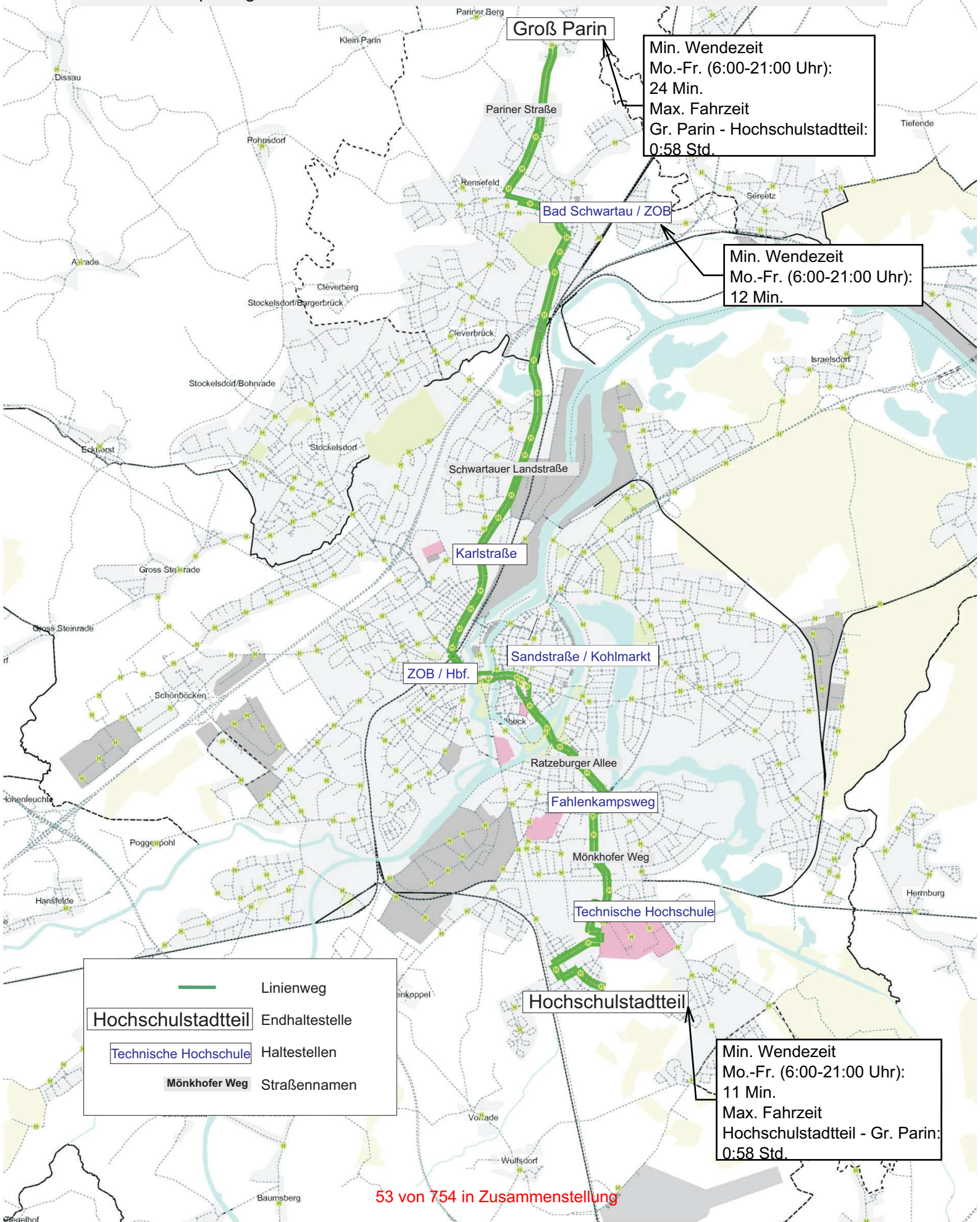
Infrastruktur inkl. Grundstücke und Gebäude

- Zur Verfügung Stellung eigener Grundstücke und Gebäude für ÖPNV-Belange im Rahmen der Regieaufgaben (z. B. Vorhaltung von Wendeschleifen und Teilen des ZOB)
- Betreuung der Haltestellen- und Streckeninfrastruktur inkl. Haltestellenbetreuung für Dritte im Auftrag des Aufgabenträgers inkl. Räum- und Streufahrten (Winterdienst)
- In Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger ist der Betreiber verpflichtet, die LSA-Busbevorrechtigungskomponenten an beeinflussten LSA-Knoten bei Erneuerung bzw. Umbau von LSA-Knoten auszurüsten.

ENTWURF

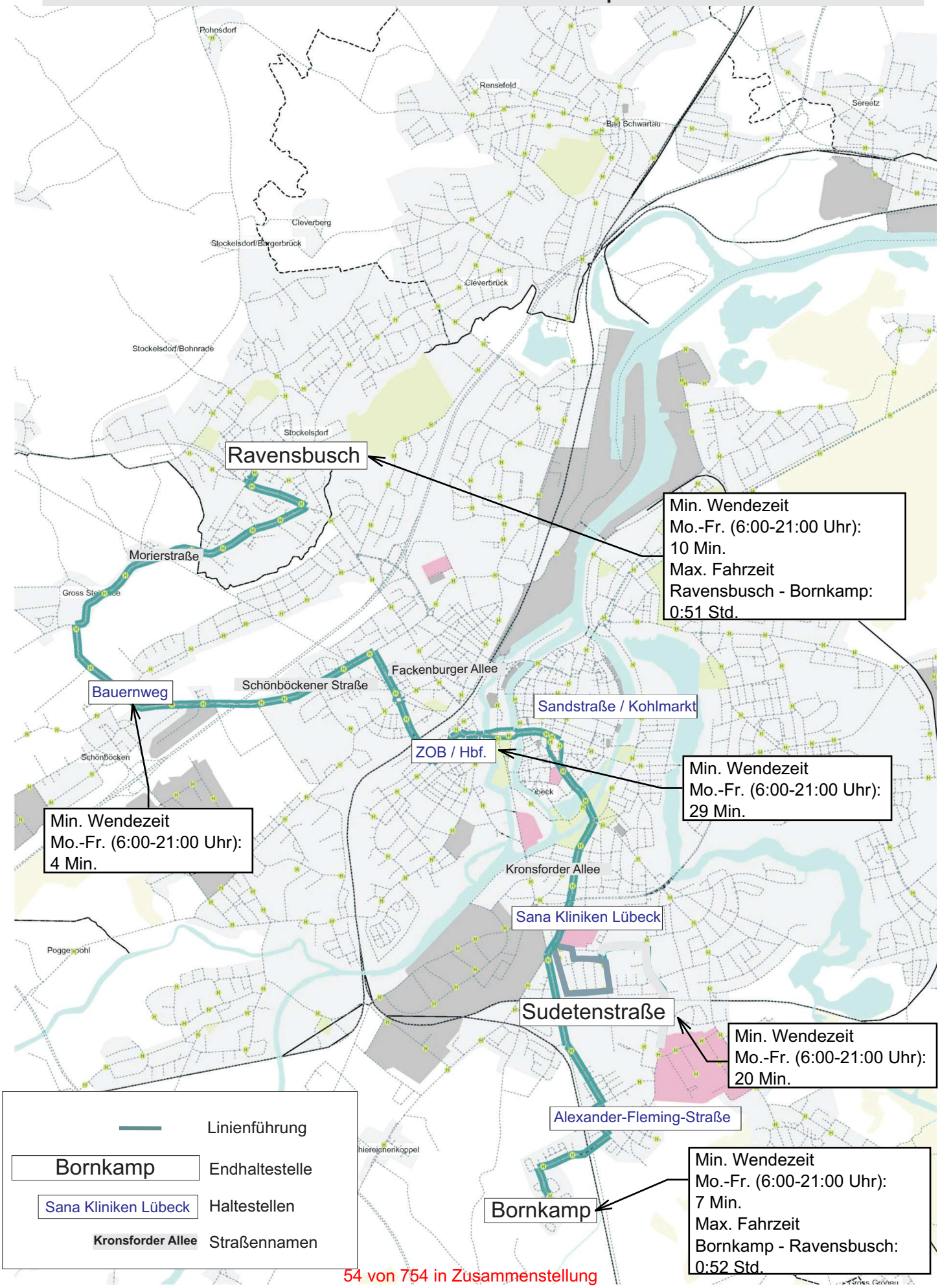
Linie 1
Groß Parin – Hochschulstadtteil

Groß Parin– Bad Schwartau / ZOB - Karlstraße - ZOB / Hbf. - Sandstraße / Kohlmarkt - Fahlenkampsweg –Technische Hochschule **- Hochschulstadtteil**



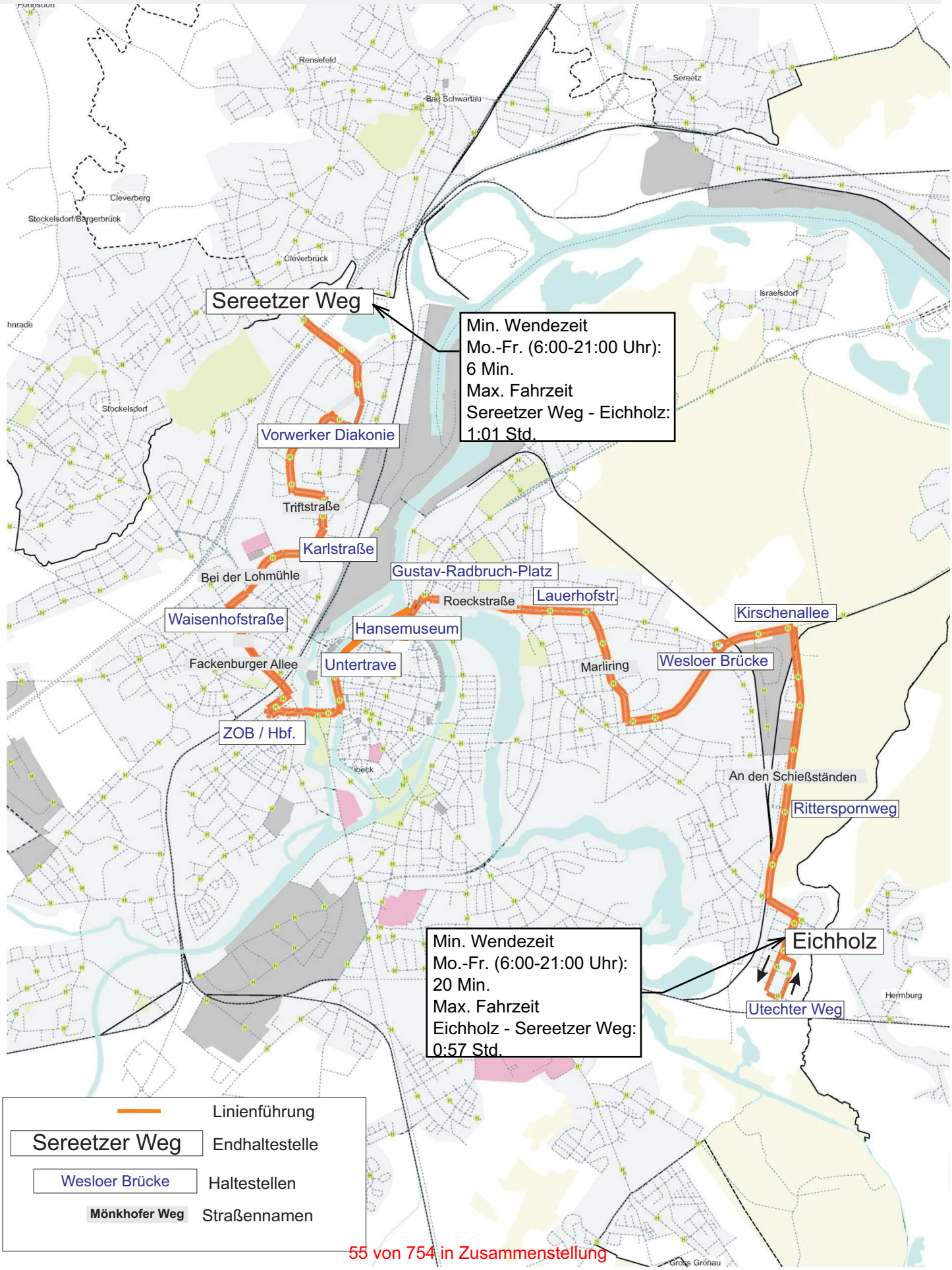
Linie 2
Ravensbusch – Bornkamp / Sudetenstr.

Ravensbusch - Bauernweg - Rapsacker - Wisbystraße - ZOB / Hbf. - Sandstraße / Kohlmarkt
Sana Kliniken Lübeck - im Wechsel Berliner Allee - **Bornkamp** / Billrothstraße - **Sudetenstraße**



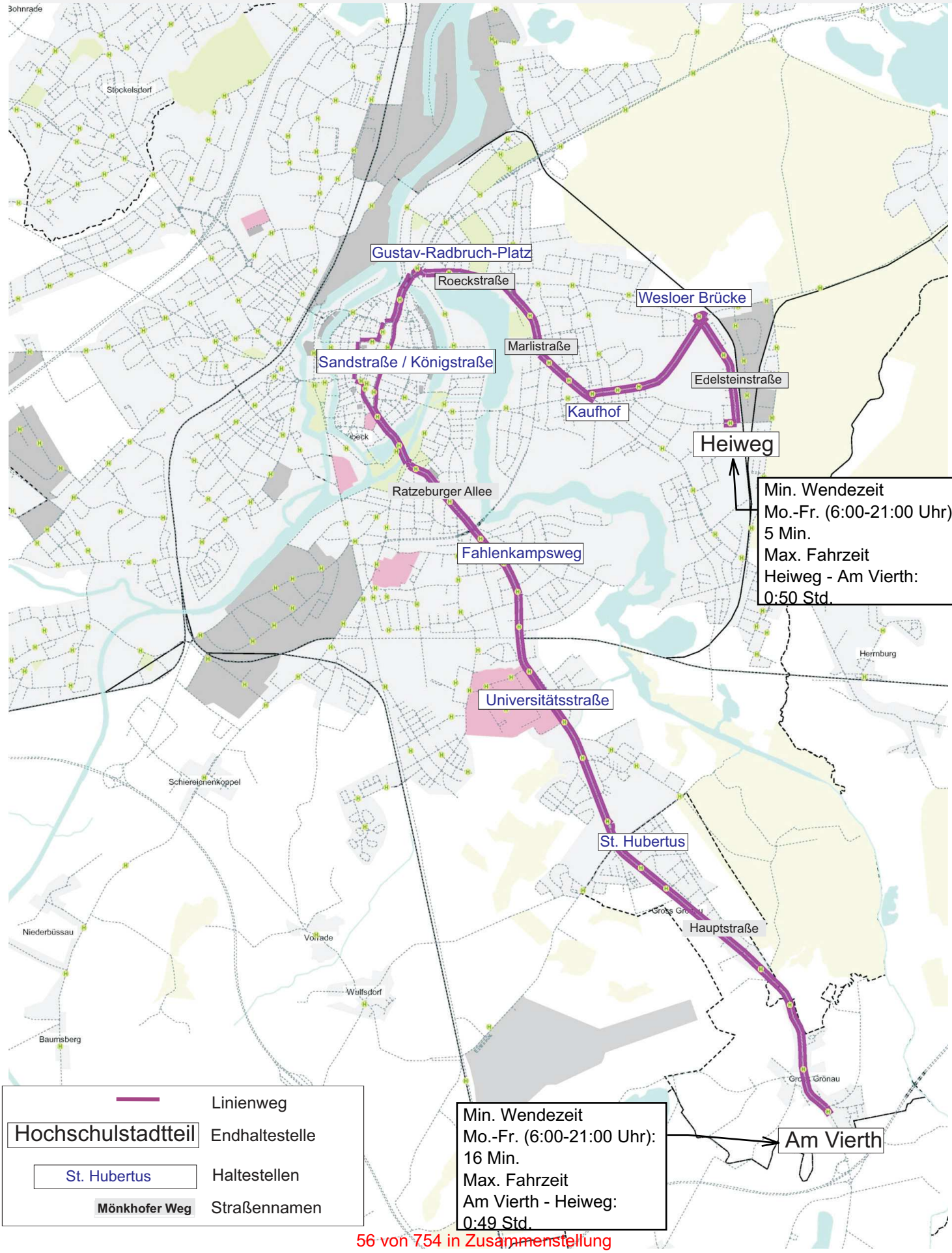
Linie 3
Sereetzer Weg - Eichholz

Sereetzer Weg - Triftstraße - Lohmühlenplatz - Waisenhofstraße - ZOB / Hbf. - Untertrave - Hansemuseum - Gustav-Radbruch-Platz - Arnimstraße - Marliring - Wesloer Brücke - Kirschenallee - Rittersporнweg - **Eichholz**



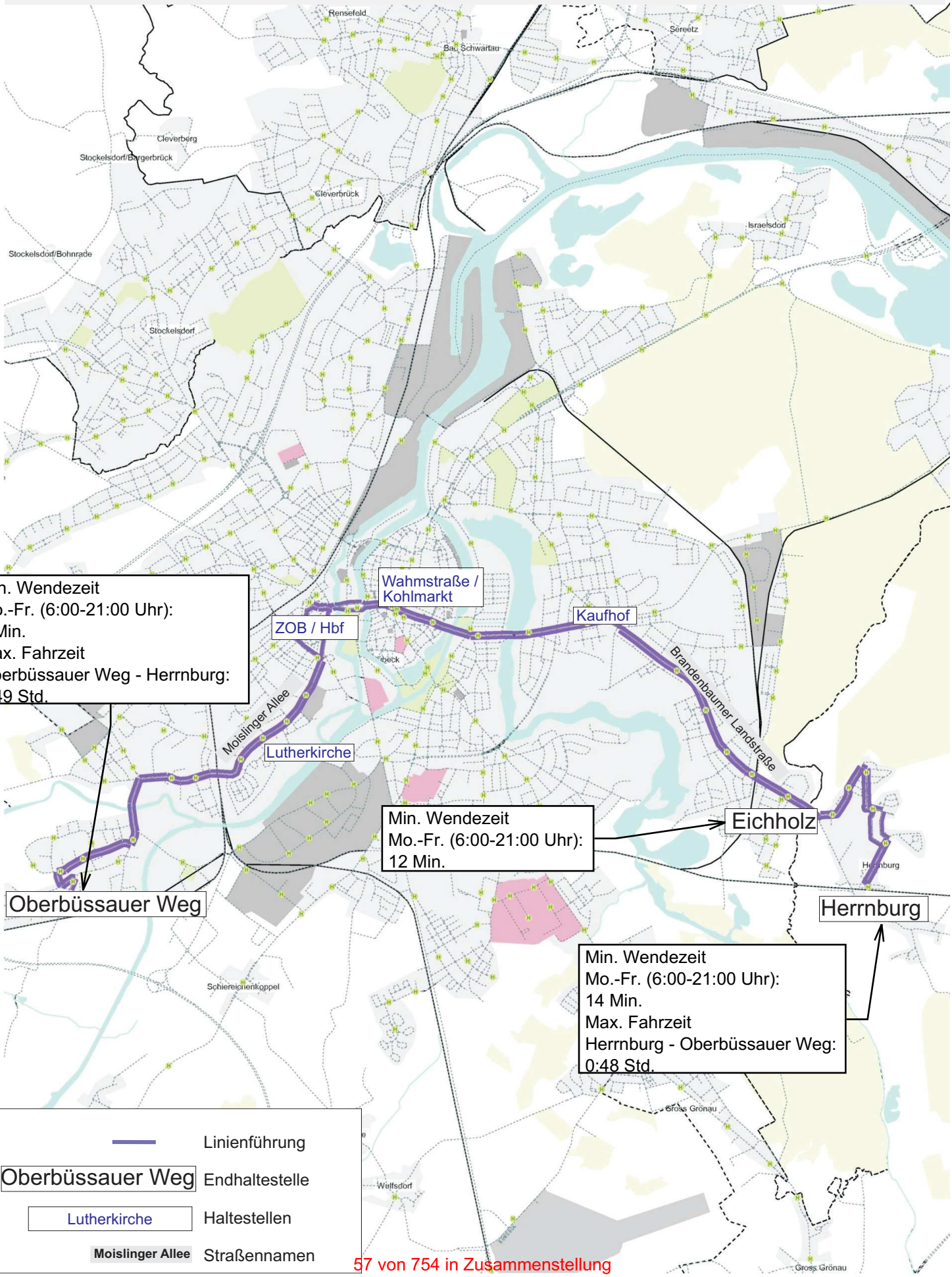
Linie 4
Groß Grönau - Heiweg

Groß Grönau - St. Hubertus – Ratzeburger Allee – Königstraße / Sandstraße - Gustav-Radbruch-Platz - Kaufhof - Wesloer Brücke - **Heiweg**



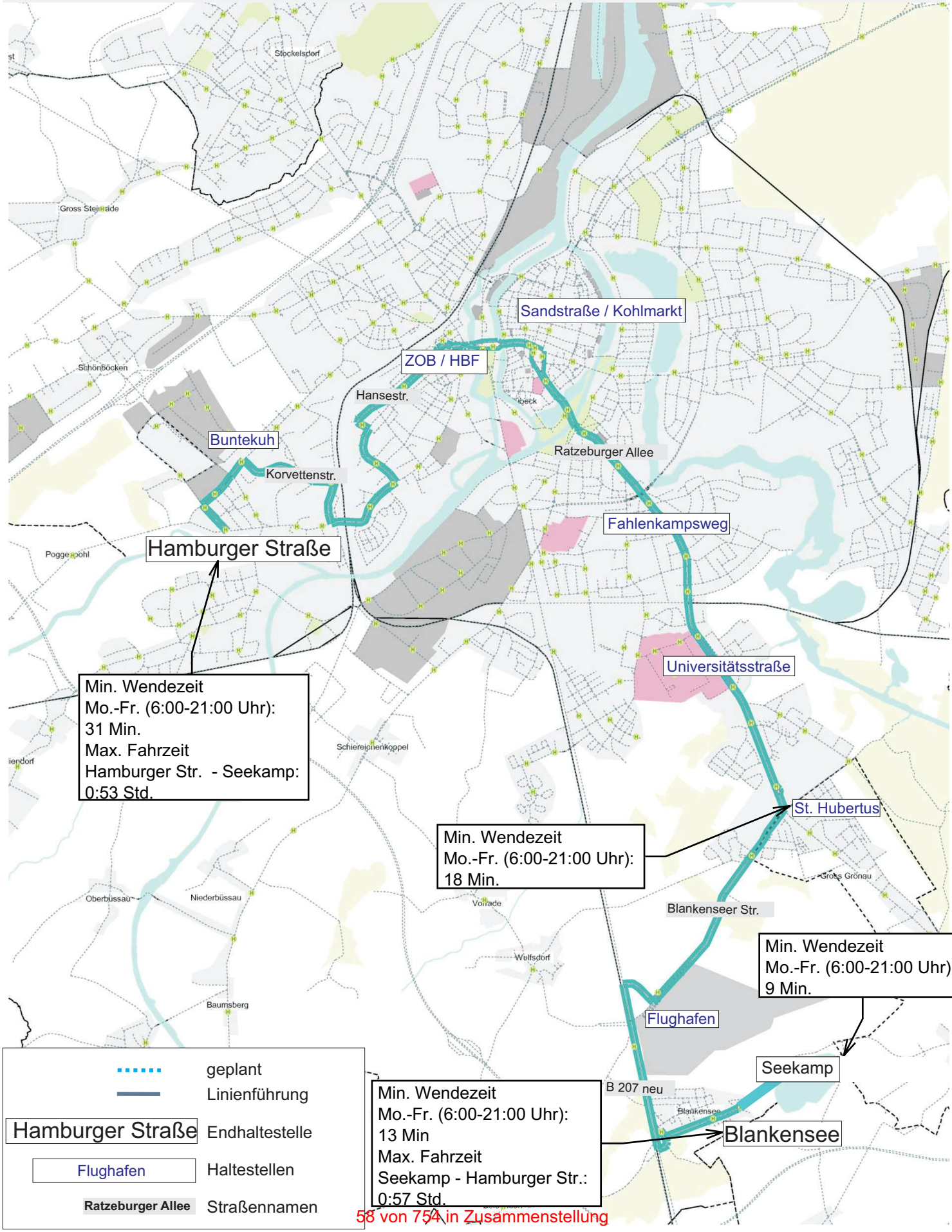
Linie 5
Herrnburg – Oberbüssauer Weg

Oberbüssauer Weg - August-Bebel-Straße - Lutherkirche - ZOB / Hbf. - Wahmstraße / Kohlmarkt - Moltkestraße - Kaufhof - **Eichholz - Herrnburg**



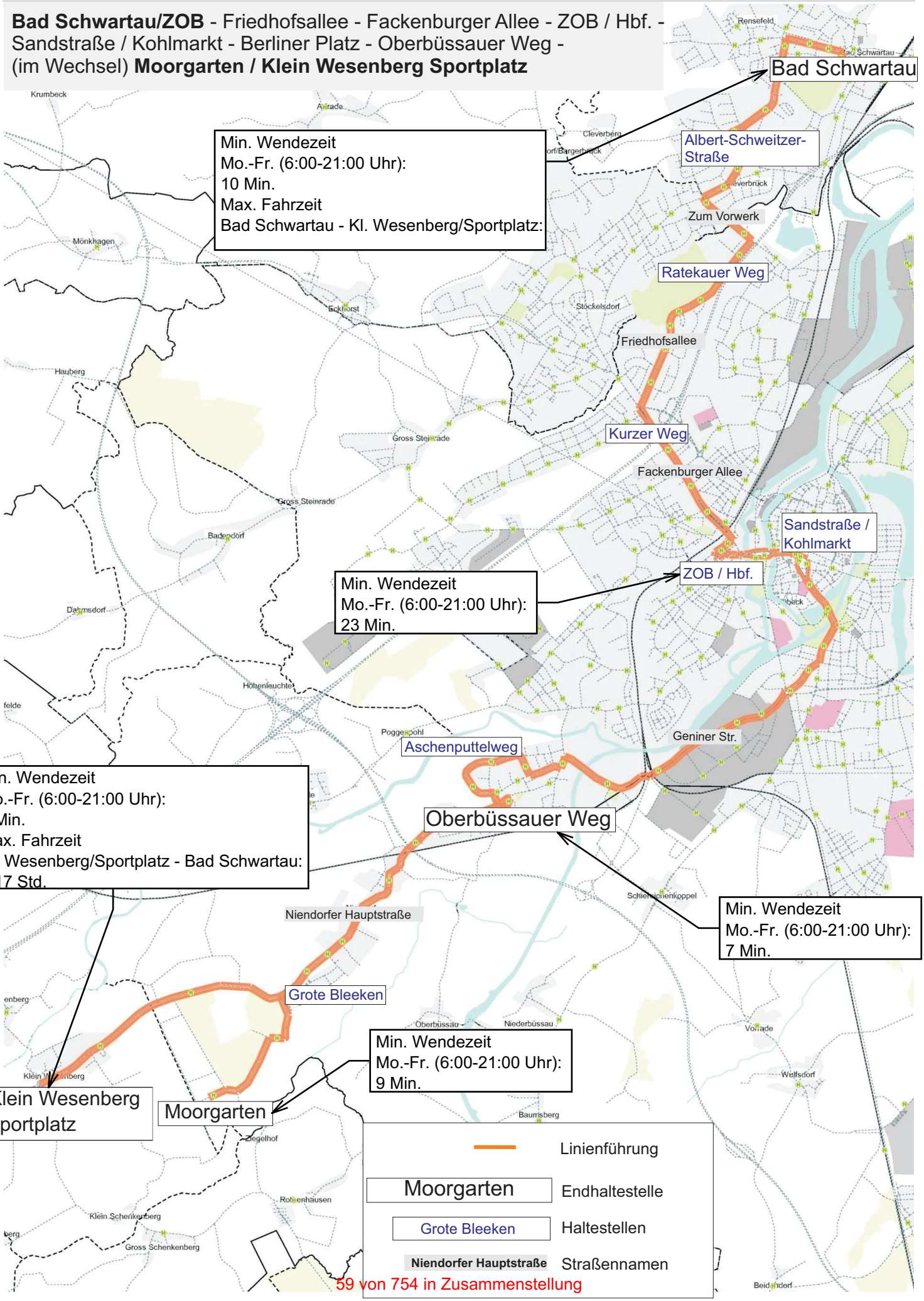
Linie 6
Hamburger Straße - Blankensee

Hamburger Straße - Buntekuh - Wendische Straße - ZOB / Hbf. - Sandstraße / Kohlmarkt - Wasserkunst - St. Hubertus - Flughafen - Blankensee - **Seekamp**



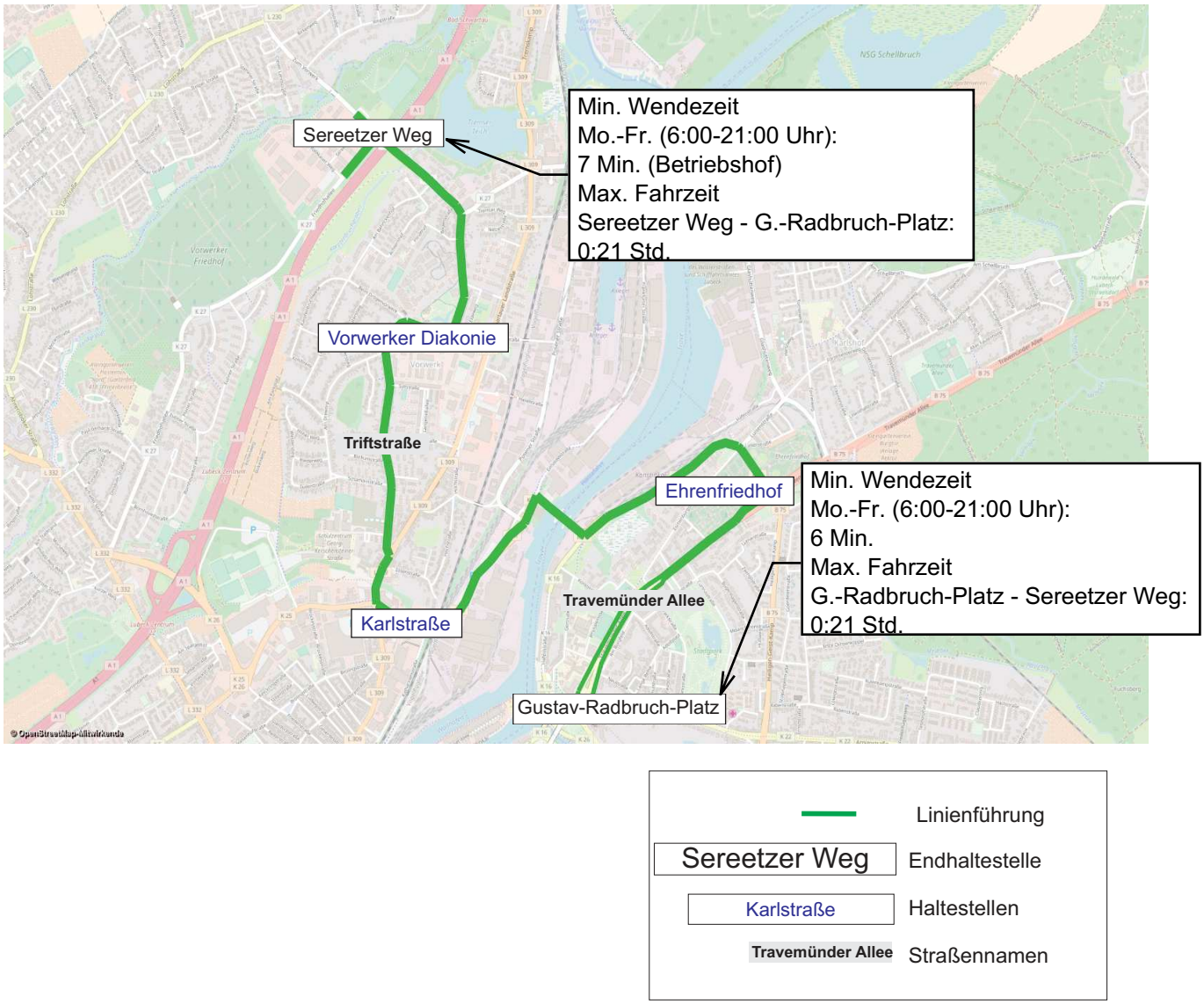
Linie 7
Bad Schwartau – Moorgarten / Klein Wesenberg

Bad Schwartau/ZOB - Friedhofsallee - Fackenburger Allee - ZOB / Hbf. - Sandstraße / Kohlmarkt - Berliner Platz - Oberbüssauer Weg - (im Wechsel) **Moorgarten / Klein Wesenberg Sportplatz**



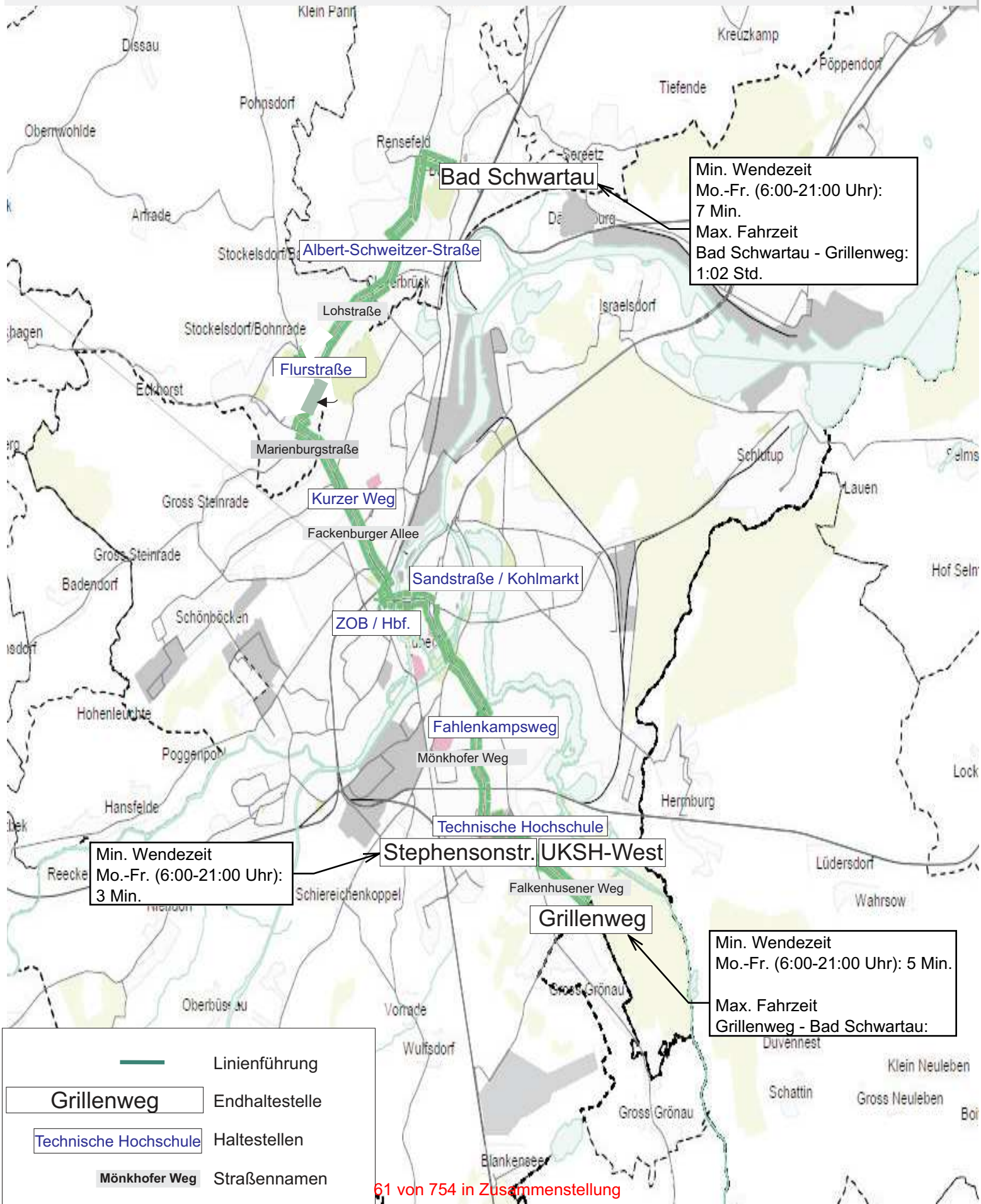
Linie 8
Sereetzer Weg - Gustav-Radbruch-Platz

Sereetzer Weg - Bogenstraße - Georg-Kerschensteiner Straße - Karlstraße - Eric-Warburg-Brücke - Ehrenfriedhof - Adolfstraße - **Gustav-Radbruch-Platz**



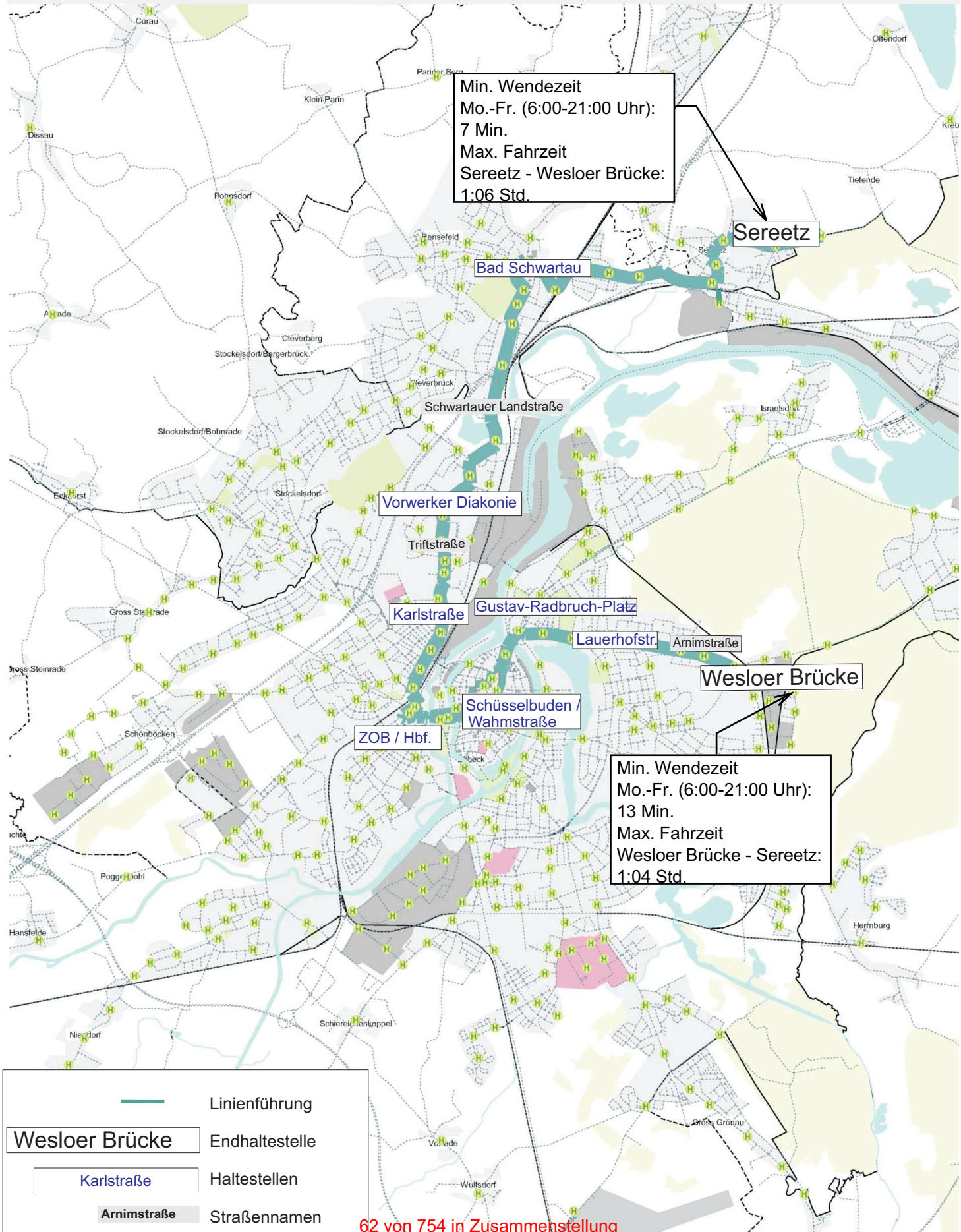
Linie 9
Bad Schwartau - Grillenweg

Bad Schwartau/ZOB - Mittelstraße - Albert-Schweitzer-Straße - Clever Landstraße - Flurstraße - Marienburgstraße - Kurzer Weg - ZOB / Hbf. - Sandstraße / Kohlmarkt - Wasserkunst - Technische Hochschule - Ernst-Ruska-Straße - **Stephensonstraße - UKSH-West - Grillenweg**



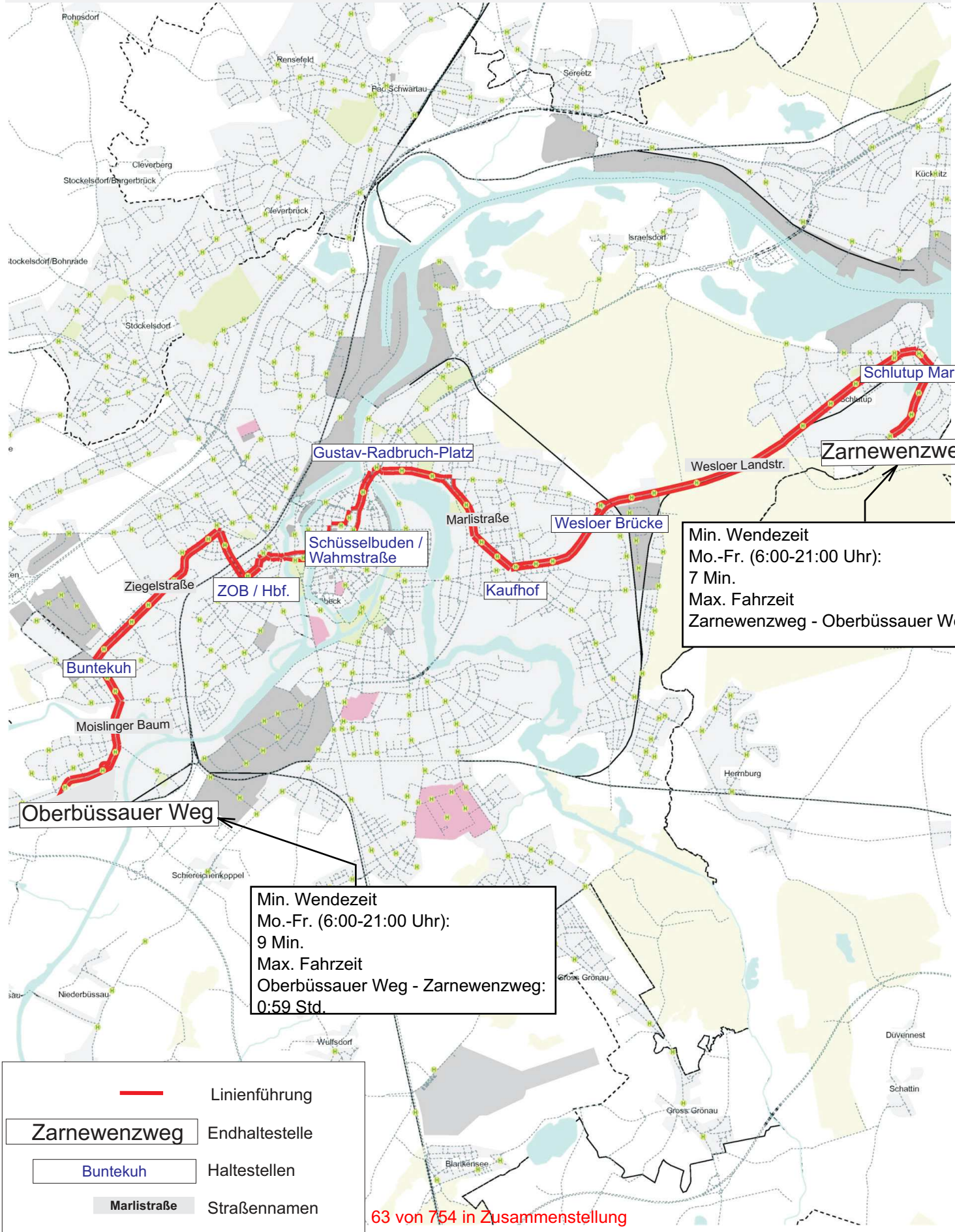
Linie 10
Sereetz (Am Rugenberg) – Wesloer Brücke

Sereetz - IKEA LUV SHOPPING - Bahnhof / Bad Schwartau - Eutiner Ring - Vorwerker Diakonie - Karlstraße - ZOB / Hbf. - Schüsselbuden / Wahmstraße - Gustav-Radbruch-Platz - Lauerhofstraße - **Wesloer Brücke**



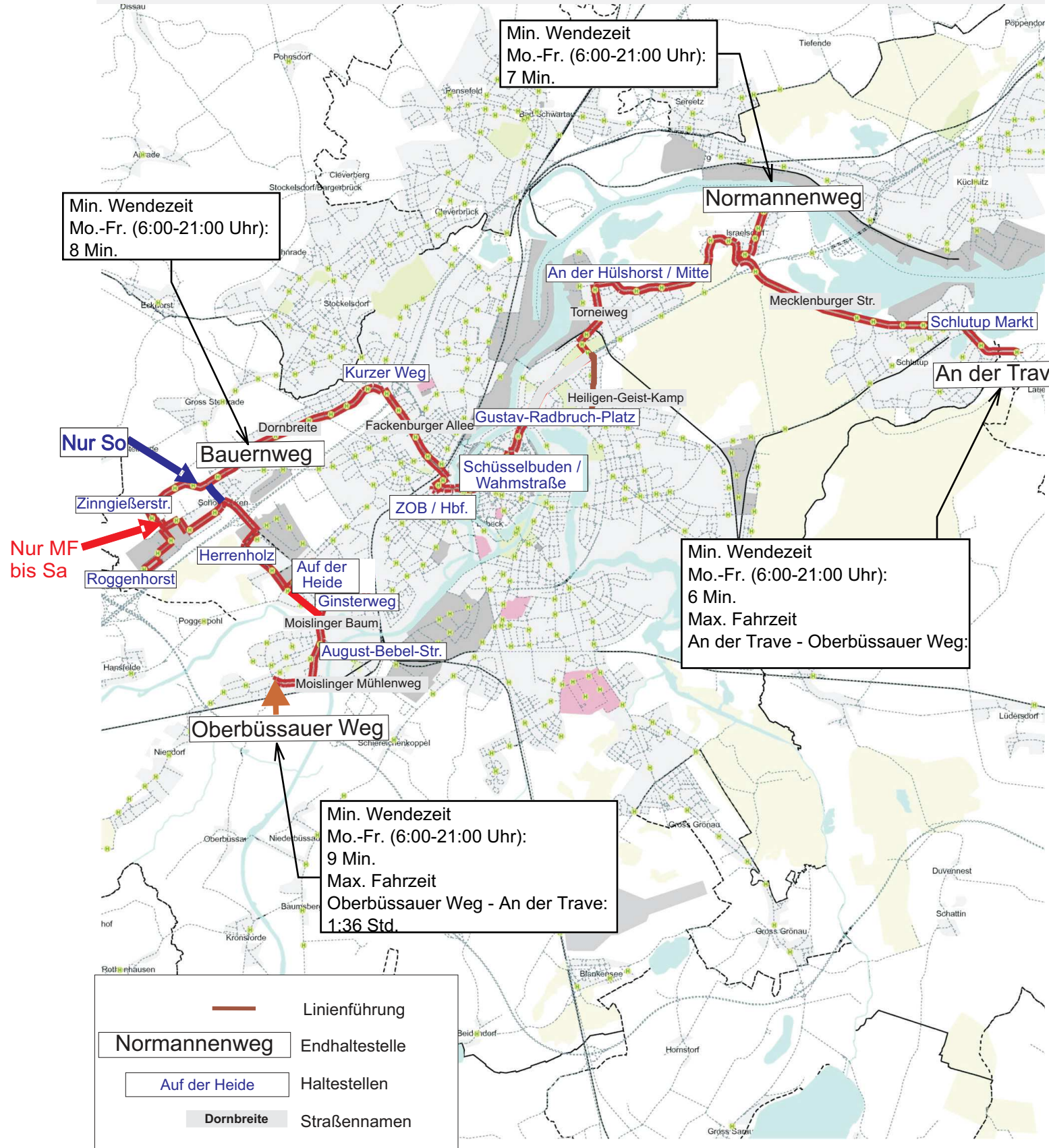
Linie 11
Zarnewenzweg – Oberbüssauer Weg

Oberbüssauer Weg - Buntekuh - Wisbystraße - ZOB / Hbf. - Schüsselbuden / Wahmstraße - Gustav-Radbruch-Platz - Gneisenaustraße - Kaufhof - Wesloer Brücke - Schlutup Markt- **Zarnewenzweg**



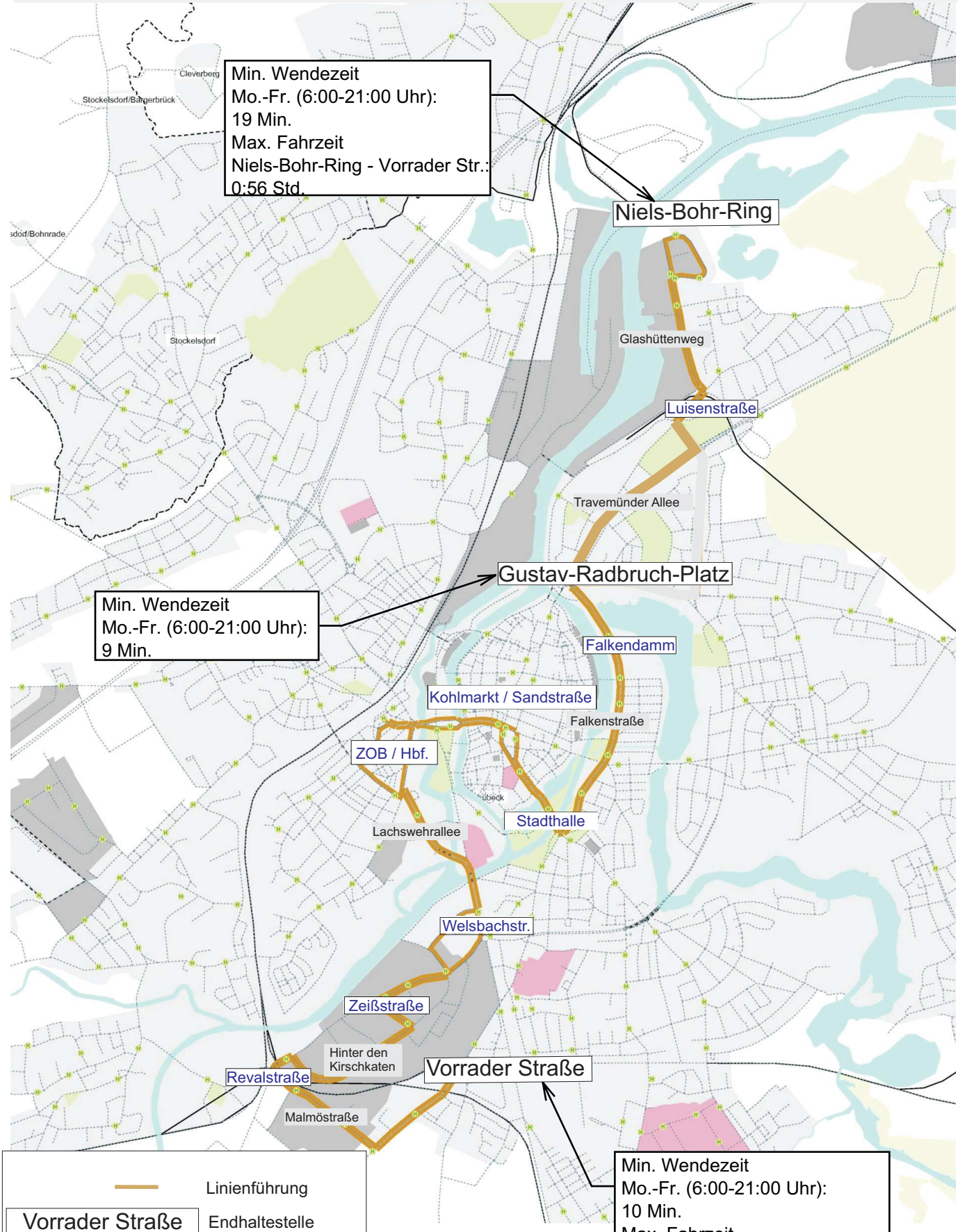
Linie 12
An der Trave / Normannenweg – Oberbüssauer Weg

Oberbüssauer Weg - Fasanenweg - Ginsterweg - CITTI-Park / Herrenholz - Spenglerstraße - **Bauernweg** - Auf der Reihe - Kurzer Weg - ZOB / Hbf. - Schüsselbuden / Wahmstraße - Gustav-Radbruch-Platz - Gustav-Adolf-Straße - An der Hülshorst / Mitte - **Normannenweg** - Schlutup Markt - **An der Trave**



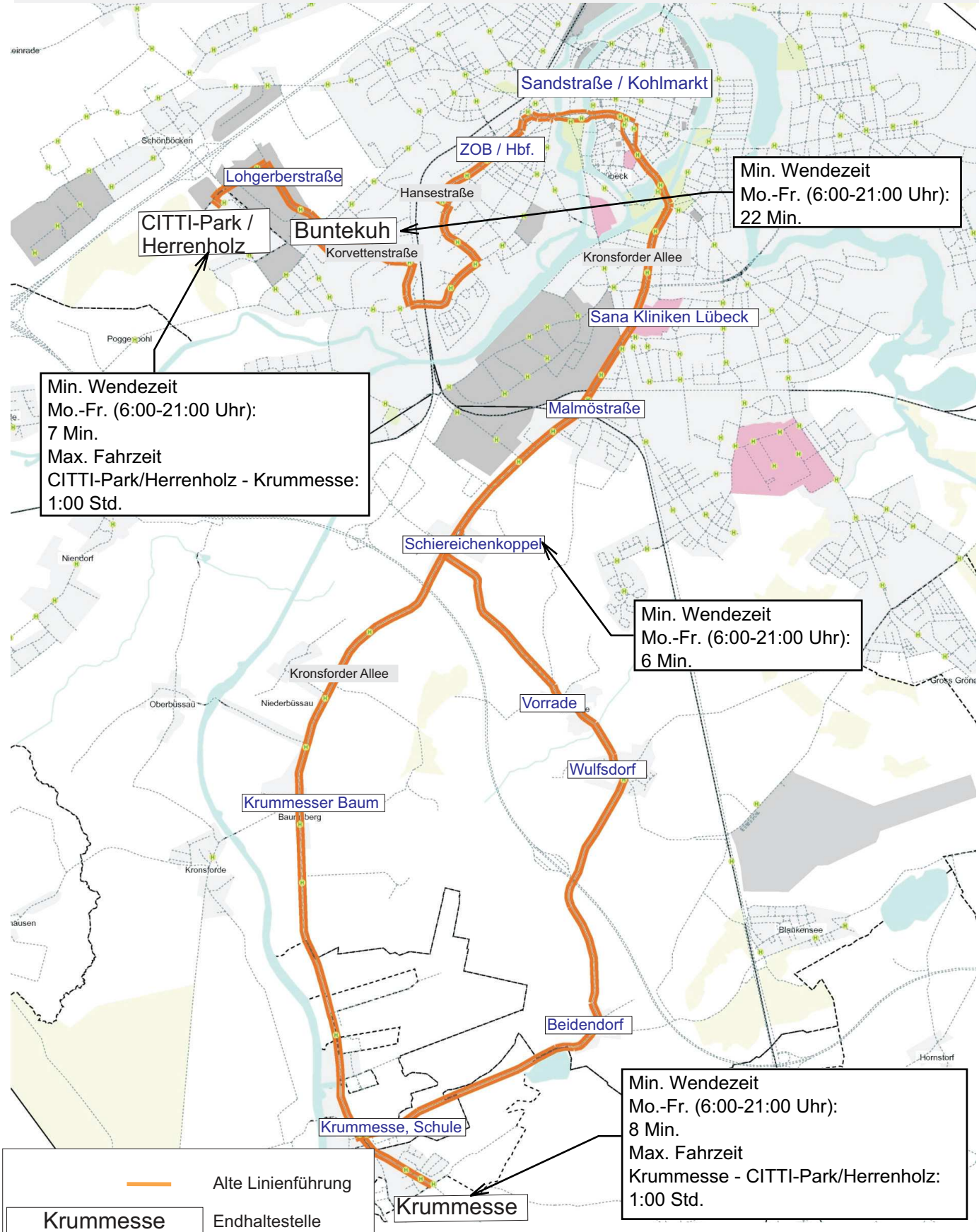
Linie 15
Niels-Bohr-Ring – Vorrader Straße

Vorrader Straße - Hinter den Kirschkarten - Welsbachstraße - Wielandstraße - ZOB / Hbf. - Sandstraße / Kohlmarkt - Stadthalle - **Gustav-Radbruch-Platz** - Luisenstraße - **Niels-Bohr-Ring**



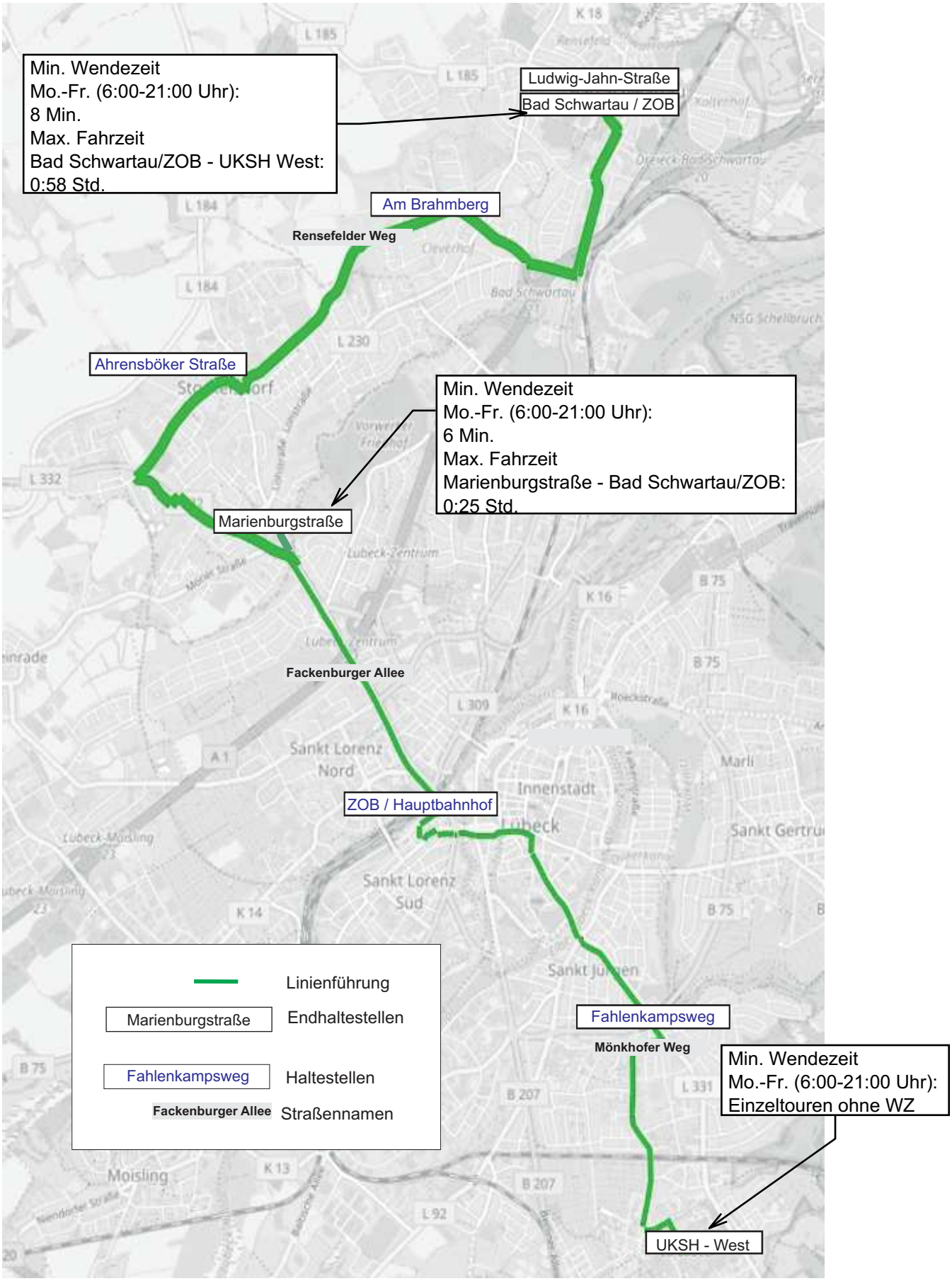
Linie 16
CITTI-Park / Herrenholz - Krummesse

CITTI-Park / Herrenholz - **Buntekuh** - Korvettenstraße – Wendische Straße – Meierstraße - ZOB / Hauptbahnhof / Kohlmarkt – Sana Kliniken Lübeck – Schiereichenkoppel (- Wulfsdorf / Beidendorf) - Krummesser Baum – **Krummesse**



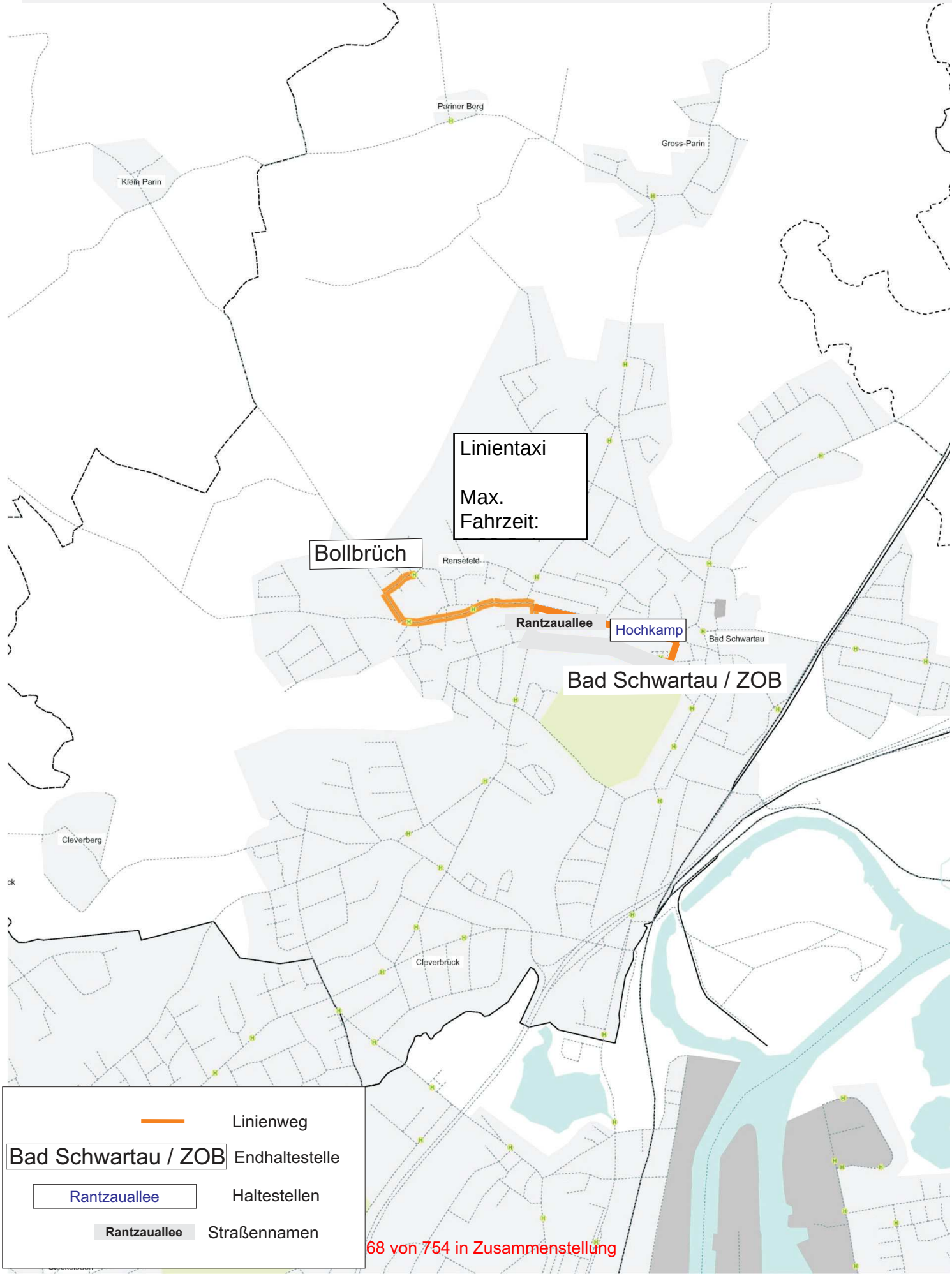
Linie 17
Bad Schwartau – Marienburgstraße - UKSH - WEST

Ludwig-Jahn-Straße - Bad Schwartau / ZOB - Cleverbrücker Straße - Am Brahmberg - An der Sporthalle - Weidenweg - **Marienburgstraße** - ZOB / Hauptbahnhof - Wasserkunst - **UKSH - West**



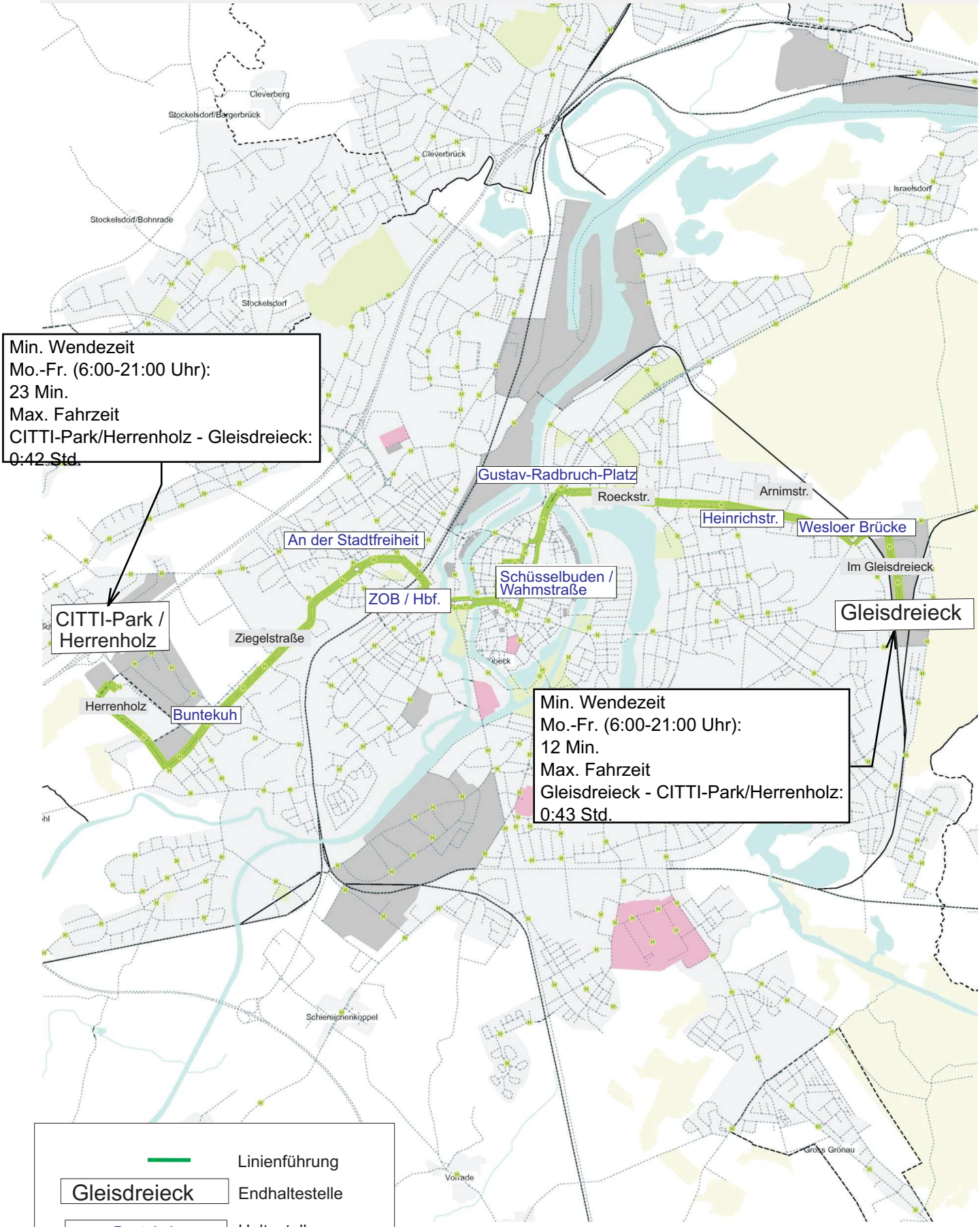
Linie 18
Bad Schwartau - Bollbrüch

Bad Schwartau Bollbrüch - Bad Schwartau / ZOB



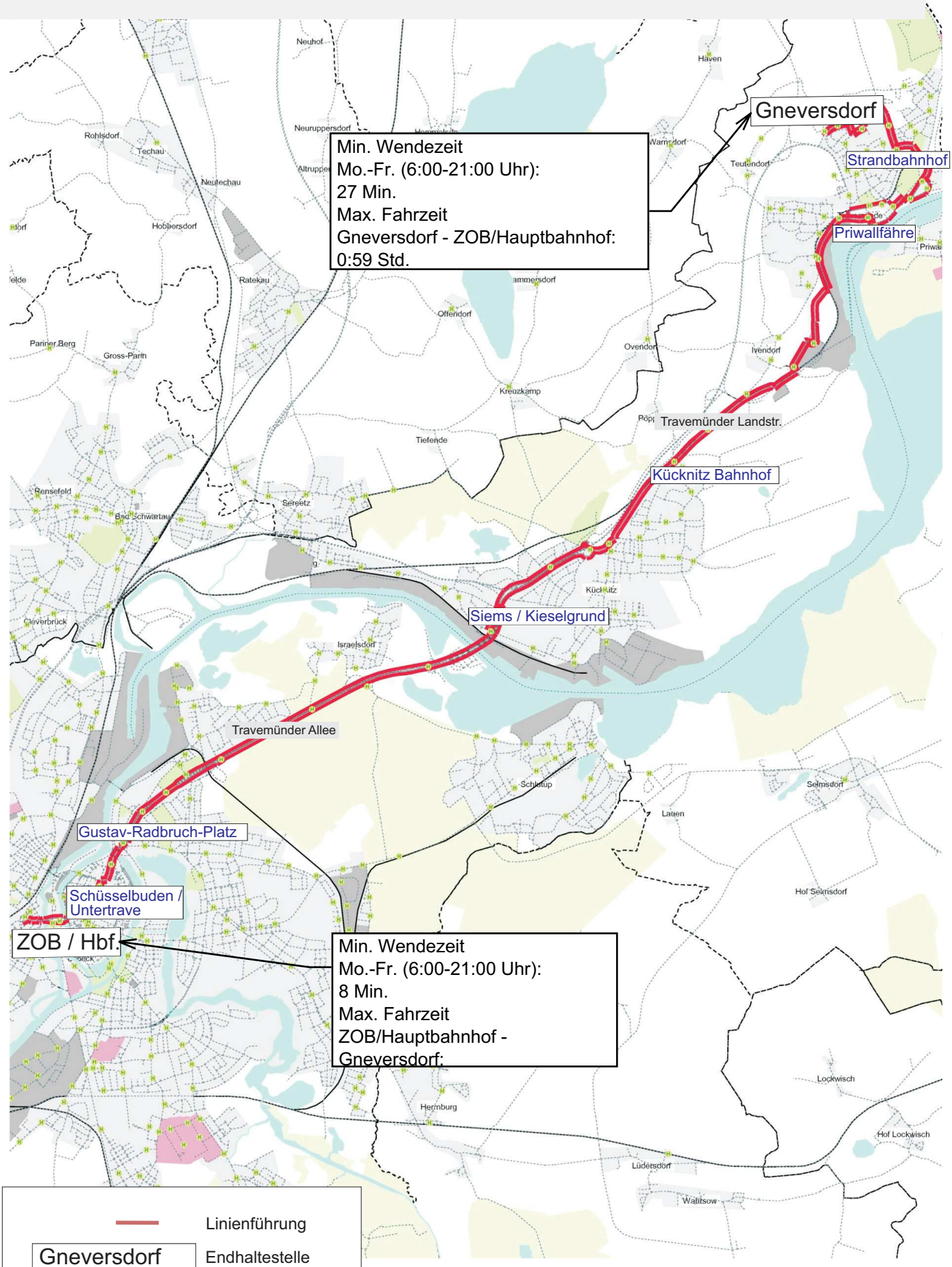
Linie 21
CITTI-Park / Herrenholz - Gleisdreieck

CITTI-Park / Herrenholz – Buntekuh – Burckhardt-Gymnasiun - ZOB / Hbf. - Schüsselbuden / Wahmstraße - Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße - Wesloer Brücke – **Gleisdreieck**



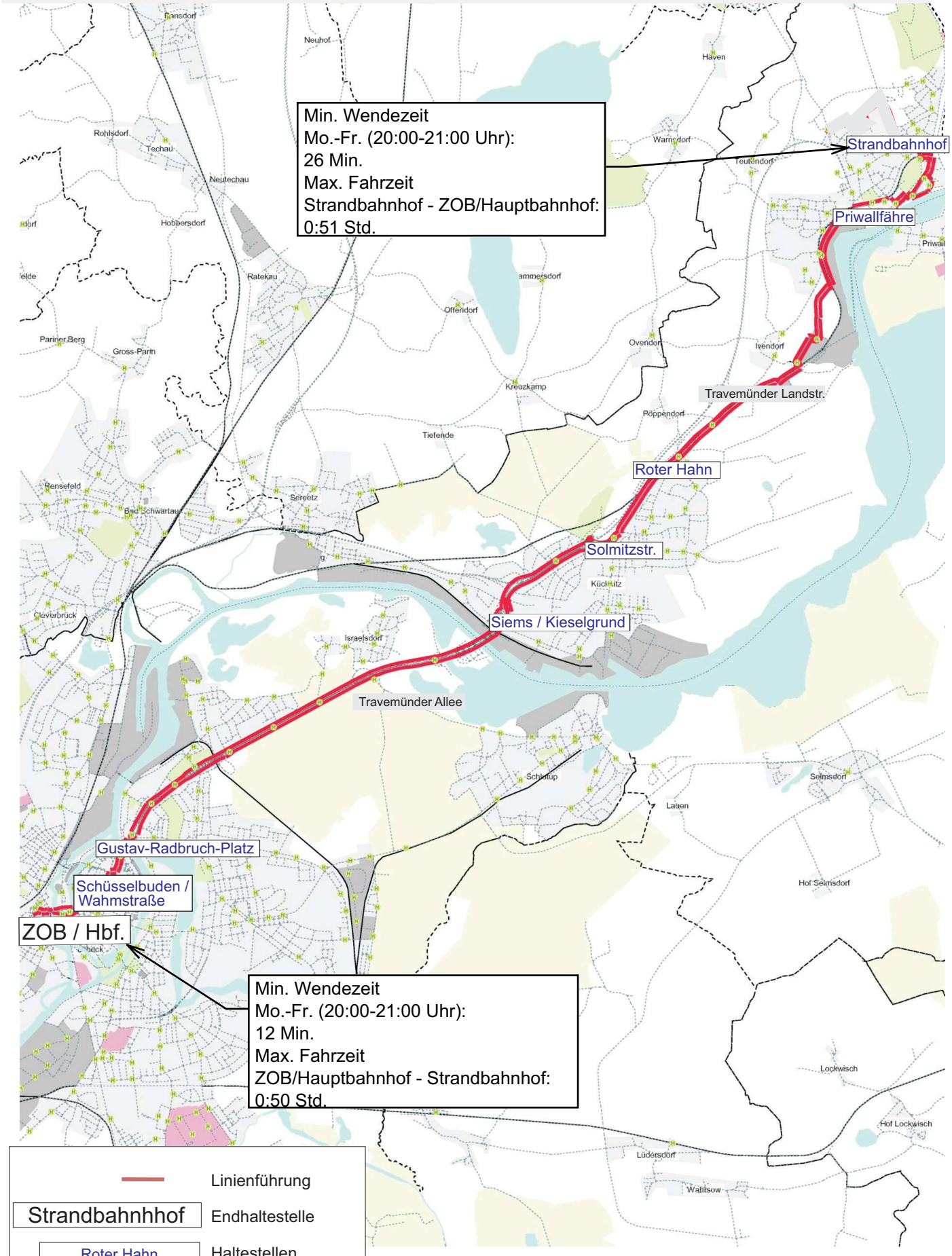
Linie 30
Gneversdorf - ZOB

Gneversdorf – Strandbahnhof – Kücknitz Bahnhof – Siems / Kieselgrund – Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Untertrave / Schüsselbuden - **ZOB / Hbf.**



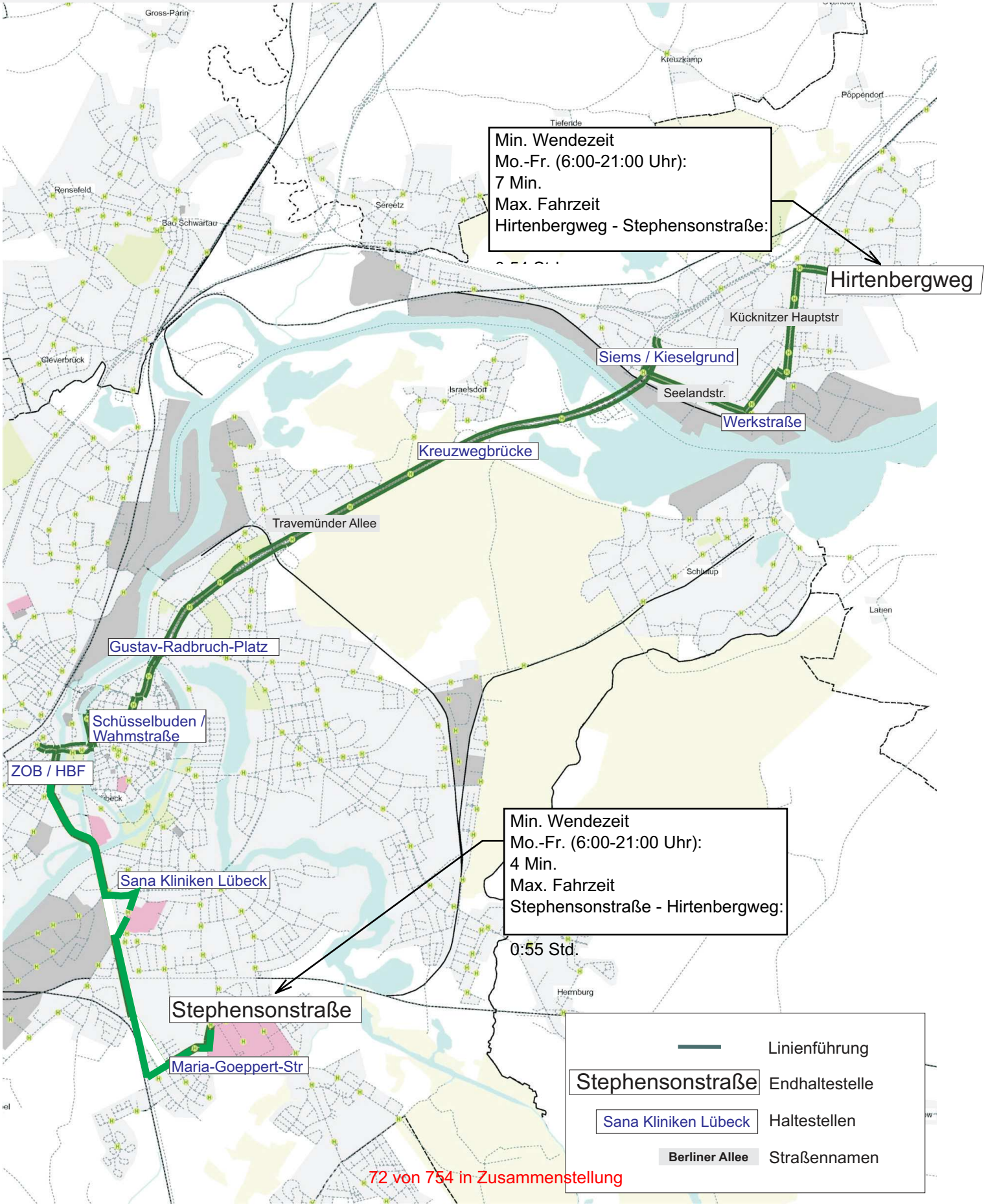
Linie 31
Travemünde - ZOB

Strandbahnhof - Kücknitz Bahnhof - Roter Hahn – Siems / Kieselgrund - Gustav-Radbruch-Platz – Schüsselbuden / Wahmstraße - **ZOB / Hbf**.



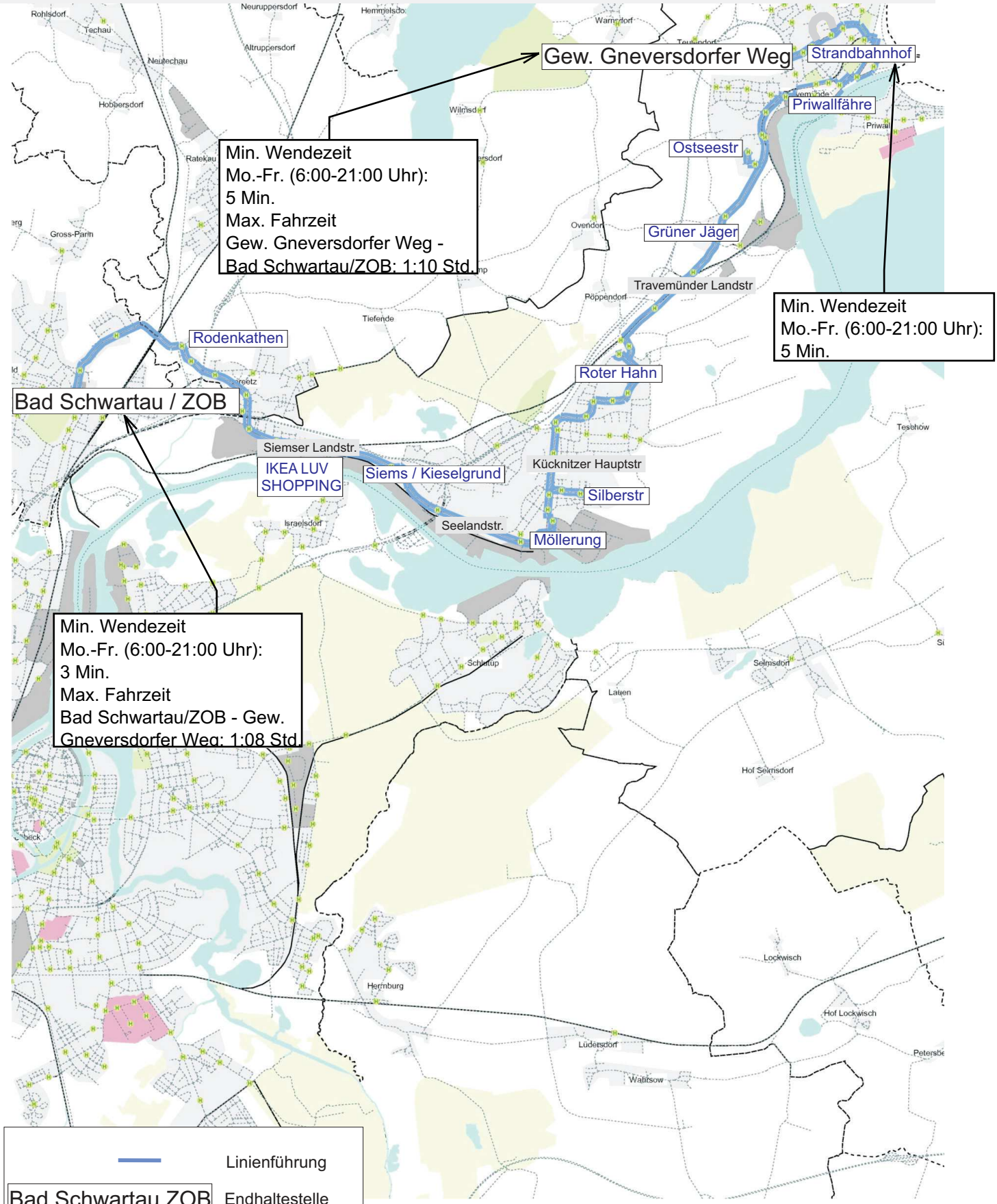
Linie 32
Hirtenbergweg – Stephensonstraße.

Hirtenbergweg – Herrenwyk – Siems / Kieselgrund - Kreuzwegbrücke - Gustav-Radbruch-Platz - Schüsselbuden / Wahmstraße - ZOB / Hbf. – Sana Kliniken Lübeck - Maria-Goeppert-Straße - **Stephensonstraße**



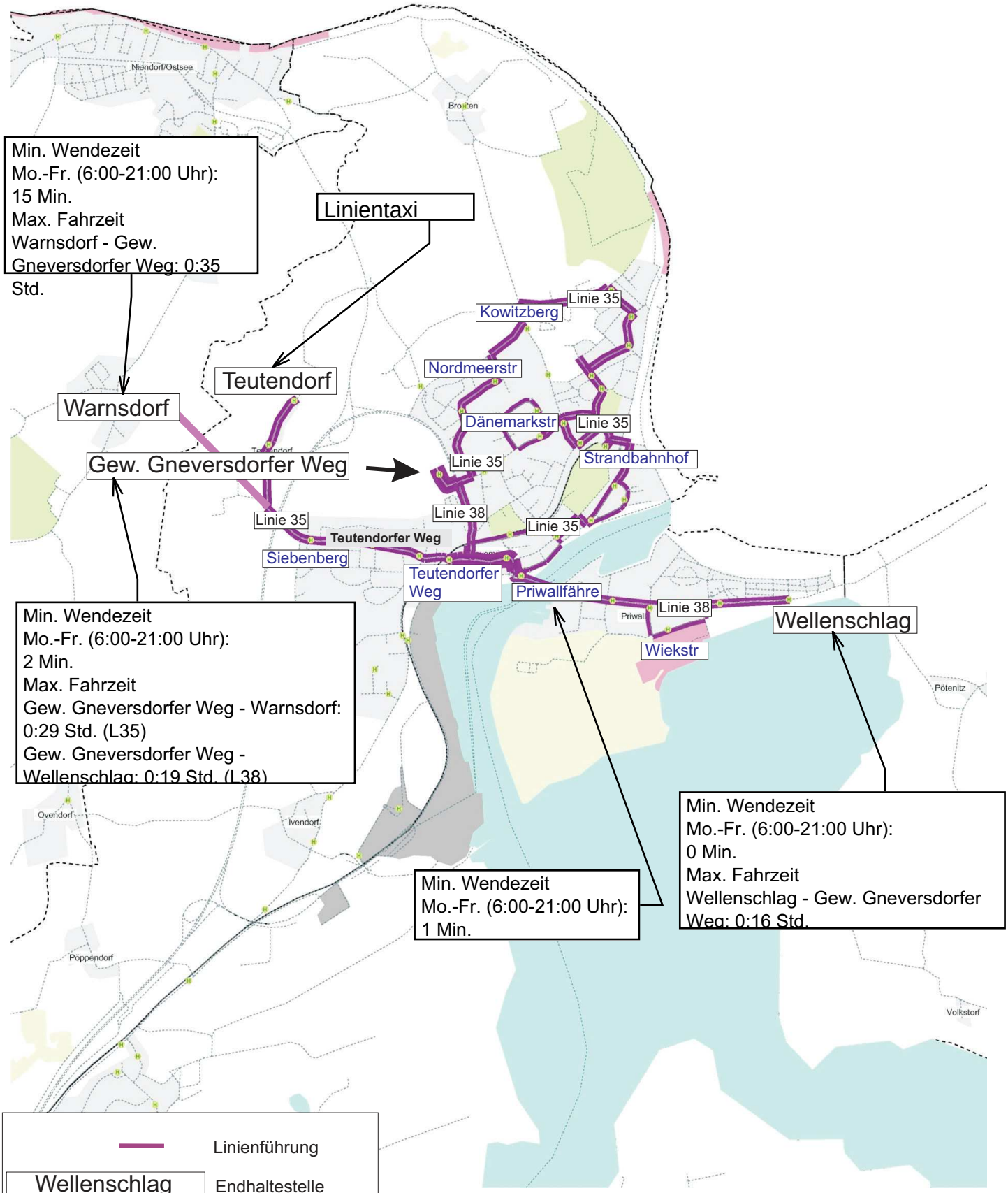
Linie 33
Gneversdorfer Weg – Bad Schwartau

Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof – Pommernzentrum – Roter Hahn – Silberstr. –Herrenwyk – Siems / Kieselgrund - IKEA LUV SHOPPING - Sereetz Rodenkaten - **Bad Schwartau / ZOB**



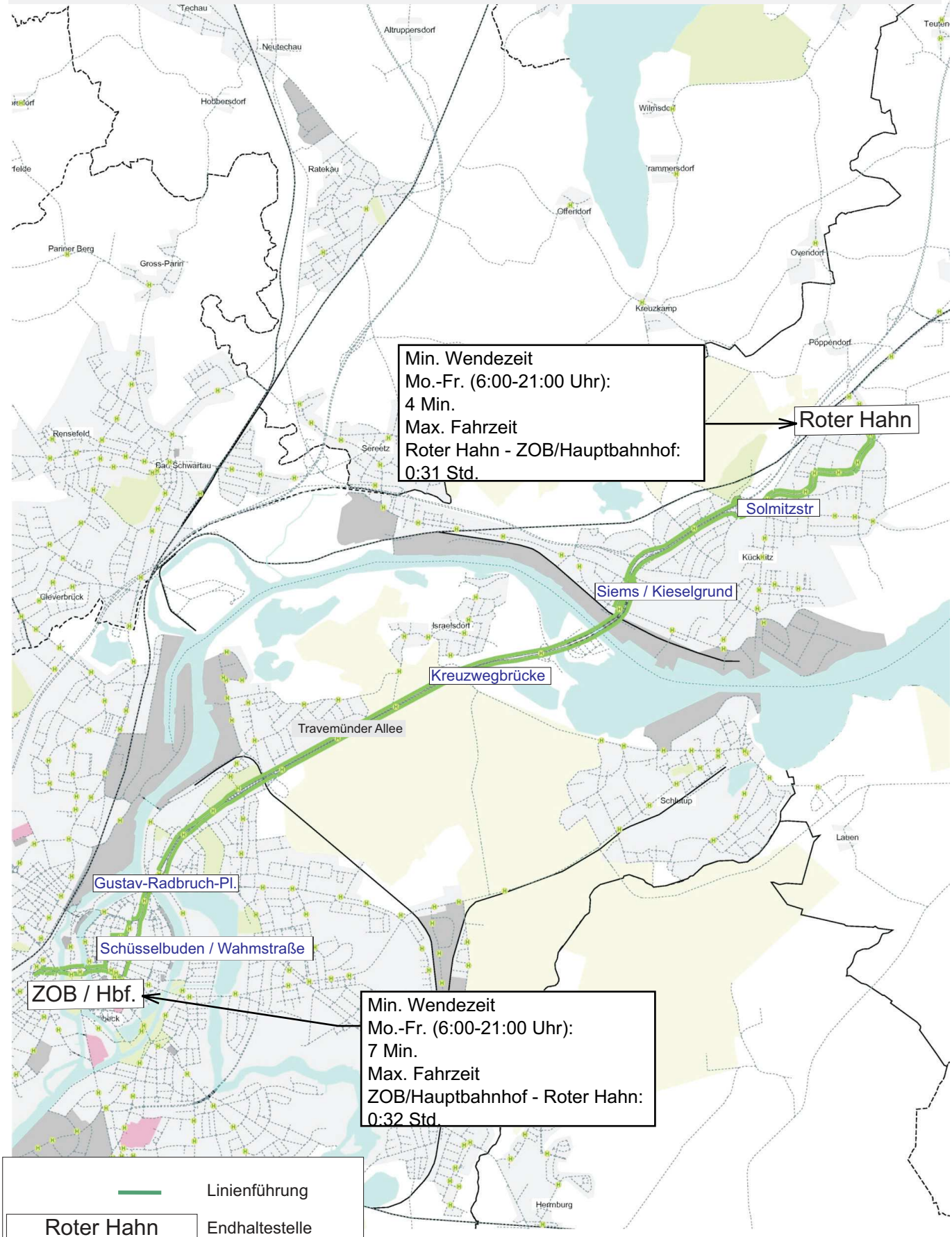
Linie 35/38
Ortsbus Travemünde / Priwall

Ortsbus Travemünde / Priwall - Teutendorf - Warnsdorf - Wellenschlag



Linie 39
Roter Hahn - ZOB

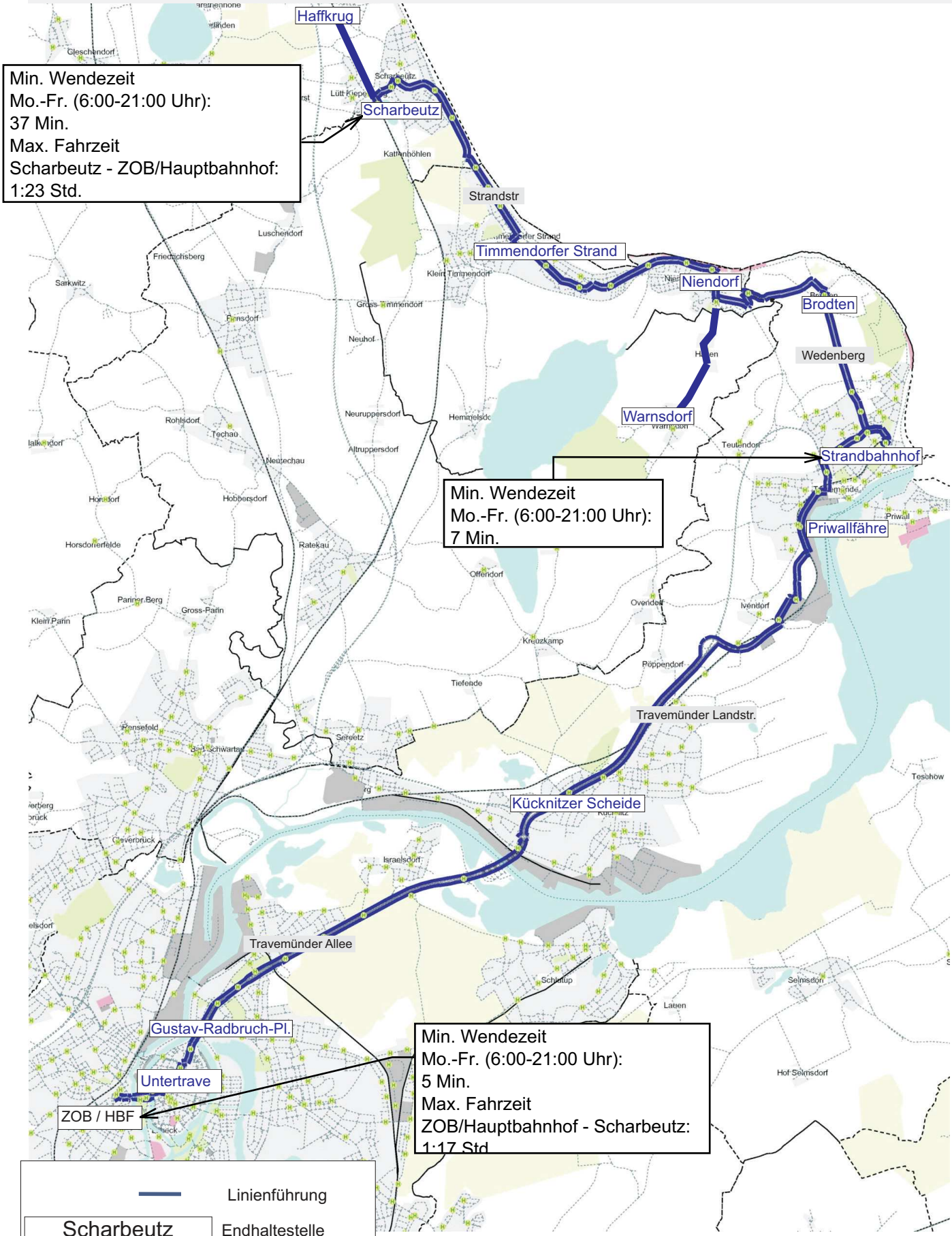
Roter Hahn - Siems - Kreuzwegbrücke - (Schnellbus hält nicht zwischen Gustav-Radbruch-Platz - Kreuzwegbrücke - Siems / Kieselgrund) - Gustav-Radbruch-Platz – Schüsselbuden / Wahmstraße – **ZOB / Hbf.**



	Linienführung
Roter Hahn	Endhaltestelle
Siems / Kieselgrund	Haltestellen
Travemünder Allee	Straßennamen

Linie 40
Scharbeutz - ZOB

Scharbeutz / Haffkrug - Timmendorfer Strand – Strandbahnhof - Kücknitzer Scheide - (ohne Halt bis) - Gustav-Radbruch-Platz - Untertrave - **ZOB / Hbf.**



Fahrplan
2018/19

Dienststück/
unverkäuflich



Gültig ab
09.12.2018

LVG | STADTVERKEHR LÜBECK | NAH.SH

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

Für Bequembucher: Das Online-Abo.

1x online gehen und zum Preis von 10 Monaten 12 Monate fahren.*



Weitere Infos unter
abo.sv-lübeck.de

*Gilt für Abos im Erwachsenentarif.

LEISTUNG FÜR ALLE.

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

NAH.SH

STADTVERKEHR LÜBECK

SERVICE

Adressen · Servicenummern · Öffnungszeiten

Stadtverkehr Lübeck

Ratekauer Weg 1–7 · 23554 Lübeck
www.sv-lübeck.de · info@svhl.de

ServiceCenter am ZOB

Öffnungszeiten:
montags bis freitags von 6.30 bis 19.00 Uhr
samstags von 9.00 bis 16.00 Uhr
Telefon 0451 888-2828 · Fax 0451 888-2784
Fahrkartenverkauf
Fahrplanauskünfte
Abonnement
Fahrausweisbeanstandungen

Bus + Fähre ServiceCenter Travemünde

Öffnungszeiten:
montags bis freitags von 8.30 bis 13.00 Uhr und 13.30 bis 16.30 Uhr
samstags (Hauptsaison) von 9.00 bis 13.00 Uhr und 13.30 bis 16.00 Uhr
Telefon 0451 888-2828
Fahrkartenverkauf
Fahrplanauskünfte
Abonnement
Fahrausweisbeanstandungen

Mietverkehr

Stadtverkehr Lübeck/LVG
Telefon 0451 888-2801 · Fax 0451 888-2806
sabine.pfiffner@svhl.de

Stets mobil!

Mit der Kleingruppenkarte sicher und bequem durch Schleswig-Holstein:

- Für beliebig viele Fahrten auf der gewählten Strecke.
- Gilt für bis zu 5 Personen.

Weitere Infos unter www.sv-lübeck.de



LEISTUNG FÜR ALLE.

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

NAH.SH

STADTVERKEHR LÜBECK

80 von 754 in Zusamn

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Service Adressen · Servicenummern · Öffnungszeiten	1
Grußwort	4
Der Schleswig-Holstein-Tarif	7
Umsteigemöglichkeiten	8
Verzeichnis der Haltestellen	14
Vorverkaufsstellen	24
Der Open-Air-Bus	27
Priwallfähren	28
Linienfahrpläne	
• Montags bis freitags	33
• Sonnabends	147
• Sonn- und feiertags	223
DB-Übersicht	283
Notizen	284

FSC www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C010221

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.

SEHR GEEHRTE FAHRGÄSTE,

am 09.12.2018 findet der diesjährige Fahrplanwechsel statt. Die wichtigsten Änderungen finden Sie in der folgenden Übersicht.

Streckenänderung	
Linie 6 Mo.–fr.	Von montags bis freitags bedient die Linie 6 mit jeweils 5 Fahrten vormittags und nachmittags zusätzlich die Haltestelle Seekamp.
Linie 9 Mo.–fr., sa. und so.	Die Linie 9 fährt zwischen den Haltestellen Marienburgstraße und Bergstraße in beiden Richtungen über die Lohstraße. Die Haltestelle Hohlweg wird hierzu aus der Calvenstraße in die Lohstraße verlegt. Zusätzlich wird zwischen Hohlweg und Marienburgstraße die neue Haltestelle Flurstraße eingerichtet. Die Haltestelle Bäckergang wird ab Fahrplanwechsel von der Linie 9 nicht mehr bedient.
Linie 17 Mo.–fr.	Der Linienverlauf der Linie 17 ändert sich zwischen den Haltestellen Leibniz-Gymnasium und Ahrensböker Straße. Um das Neubaugebiet besser an den ÖPNV anzuschließen, fährt die Linie 17 ab Fahrplanwechsel über den Rensefelder Weg. Des Weiteren wird auf diesem Linienabschnitt die Betriebszeit verlängert. Von montags bis freitags fährt die Linie 17 von 6.52 bis 19.56 Uhr im Stundentakt.
Linie 33 So.	Die Haltestelle Möllerung wird von der Linie 33 sonn- und feiertags nicht bedient. Fahrgäste werden gebeten, die Haltestelle Herrenwyk zu nutzen.

Fahrplanänderung	
Linie 16 Mo.–fr.	Die Linie 16 fährt ab Tannenweg 2 Minuten früher um 6.55 Uhr statt um 06.57 Uhr, um an der Haltestelle ZOB/Hauptbahnhof den Anschluss an die Linie 10 in Richtung Sereetz zu verbessern.

Bitte beachten Sie im Fahrplanbuch auch evtl. Änderungen der Abfahrtszeiten Ihrer Linie.

82 von 754 in Zusamn

Haltestellenumbenennung	
Alt	**Neu**
Universitätsklinik 1	Universität
Universitätsverwaltung	Ernst-Ruska-Straße
Universitätsklinik 2	UKSH
Universitätsklinikum	UKSH West
Fachhochschule	Technische Hochschule
Universität (Ratzeburger Allee)	Universitätsstraße
Klein Wesenberg	Klein Wesenberg, Sportplatz
Alter Zoll	Klein Wesenberg, Heideweg
Krankenhaus Süd	Sana Kliniken Lübeck

Neue Haltestellen
Seekamp
Flurstraße
Hohlweg (stadteinwärts)
An der Sporthalle
Klaus-Groth-Straße
Roggenkamp
Gorch-Fock-Straße
Am Brahmberg

Haltestellenaufhebungen
Bäckergang
Margarethenstraße (stadtauswärts)

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt in unseren Bussen!

Freundliche Grüße

Ihr Stadtverkehr Lübeck
Ihre Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG)

Nächster Halt: mobiles Internet.

Unsere Internetseite für jede Displaygröße: www.sv-lübeck.de

- Jederzeit aktuelle Informationen zum Linienverkehr
- Für jede Displaygröße übersichtlich und bequem
- Mit i m Liniennetzplan

Direkt zur Seite – einfach den Code scannen.

LEISTUNG FÜR ALLE.

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

NAH.SH

STADTVERKEHR LÜBECK

DER SCHLESWIG-HOLSTEIN-TARIF

- Mit 1 Fahrkarte durch Schleswig-Holstein und bis nach Hamburg: Das bietet der Schleswig-Holstein-Tarif für Bus und Bahn.

- Zur Region Lübeck gehören die Tarifzonen 6000 bis 6007, 5510, 5515, 5520, 9020 und 9030.

- Alle Fahrkarten werden relationsbezogen (von Tarifzone/nach Tarifzone) verkauft.

- Mehrfahrten-, Tages- und Zeitkarten der Preisstufe 3 erhalten den Aufdruck **„Region Lübeck",** die Fahrkarte gilt entsprechend der Gültigkeit in allen Tarifzonen der Region Lübeck.

- Einzelfahrkarten bis Preisstufe 3 sind **2 Stunden** ab Fahrkartenaufdruck gültig. Umwege, Rück- und Rundfahrten sind nicht zulässig.

- Kleingruppenkarte für max. 5 Personen;
  Kinder ab 6 Jahren zählen wie Erwachsene:
  - Mo.–fr. ab 9.00 Uhr, sa./so. und feiertags ganztägig
  - Beliebig viele Fahrten bis Betriebsschluss
  - Nur gültig, wenn vor Fahrtantritt in Druckbuchstaben Namen und Vornamen eingetragen wurden

- Wochen- und Monatskarten sind übertragbar, auch auf Kinder.

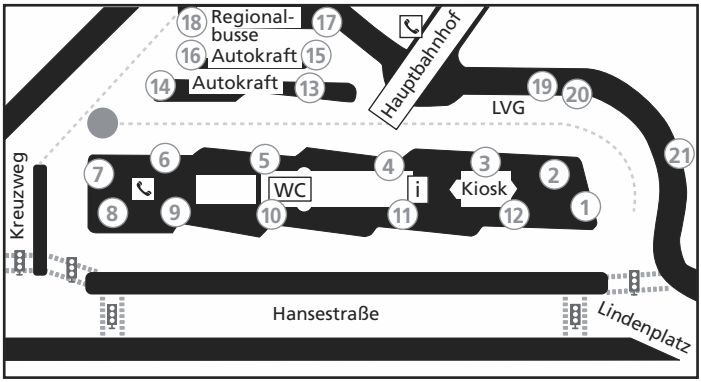
- Kurzstrecke:
  - Max. 5 Haltestellen (Einstieg plus 4)
  - Mo.–fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss, sa./so. und feiertags ganztägig
  - Kein Umstieg
  - Im Streckenverlauf vorhandene, aber nicht bediente Haltestellen zählen mit

- Fahrkarte zur Weiterfahrt:
  In Verbindung mit einer Zeitkarte (Wochen- oder Monatskarte), deren räumlicher Geltungsbereich in der Tarifzone 6000 (Lübeck-Kernzone) beginnt und/oder endet oder deren Überweg „Region Lübeck" lautet, kostet die Anschlussfahrkarte 1 Preisstufe weniger.

- Kinder:
  Die Altersgrenze ist von 6 bis einschließlich 14 Jahren.

UMSTEIGEMÖGLICHKEITEN

ZOB



Bussteig (1) – (6) stadteinwärts

Bussteig (7) – (12) stadtauswärts

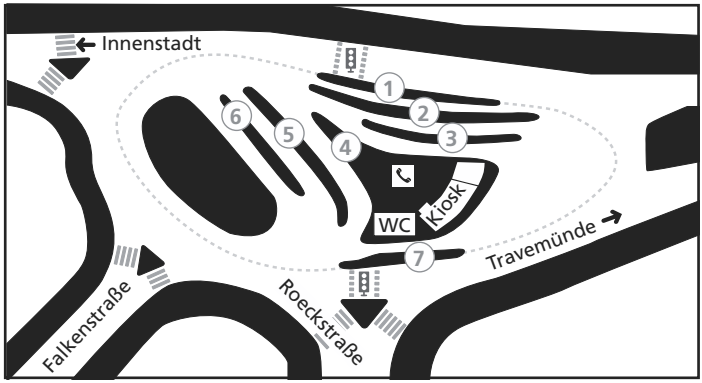
Bussteig	Linie	Richtung
(1)	3	Eichholz
	12	Normannenweg/Schlutup, An der Trave
	32	Hirtenbergweg
(2) (3)	10	Wesloer Brücke
	11	Schlutup, Zarnewenzweg
	15	Niels-Bohr-Ring
	21	Gleisdreieck
(4)	5	Eichholz/Herrnburg
(5)	1	Hochschulstadtteil
	6	Blankenseer Dorfplatz/Seekamp
	9	UKSH West/Grillenweg
	16	Krummesse, Tannenweg
	17	UKSH West

86 von 754 in Zusamn

⑥	2	Bornkamp/Sudetenstraße
	7	Moorgarten/Klein Wesenberg, Sportplatz
	32	Stephensonstraße
⑦	12	Oberbüssauer Weg über Dornbreite
⑧	7	Bad Schwartau über Friedhofsallee
	9	Bad Schwartau über Stockelsdorf
⑨	1	Bad Schwartau ZOB/Groß Parin
	3	Sereetzer Weg
	10	Sereetz, Am Rugenberg
⑩	5	Oberbüssauer Weg über Moislinger Allee
	15	Vorrader Straße
⑪	2	Stockelsdorf, Ravensbusch
	11	Oberbüssauer Weg über Ziegelstraße
	21	CITTI-Park Herrenholz über Ziegelstraße
⑫	6	Hamburger Straße
	16	CITTI-Park Herrenholz über Kolberger Platz
Regionale Verkehrsunternehmen		
⑬ ⑭	8130	Reinfeld
	8150	Heilshoop/Pöhls
	4000	Berlin
	5951	Timmendorfer Strand
⑮ ⑯	5912	Ahrensbök
	7650	Bad Segeberg
	8710	Mölln
⑰ ⑱	8720	Trittau
	8780	Sandesneben
LVG		
⑲ ⑳	30	Gneversdorf
	31	Roter Hahn
	39	Roter Hahn
	40	Travemünde Strandbahnhof – Scharbeutz

UMSTEIGEMÖGLICHKEITEN

GUSTAV-RADBRUCH-PLATZ



Bussteig (1) – (3) stadteinwärts

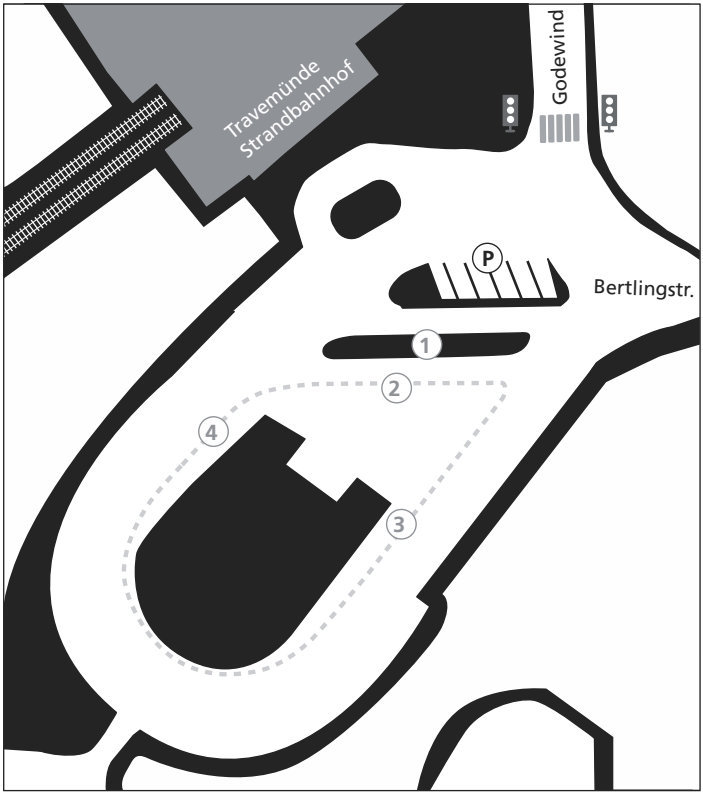
Bussteig (4) – (7) stadtauswärts

88 von 754 in Zusamn

Bussteig	Linie	Richtung
①	30	ZOB/Hauptbahnhof
	31	ZOB/Hauptbahnhof
	32	Stephensonstraße
	39	ZOB/Hauptbahnhof
	40	ZOB/Hauptbahnhof
②	3	Sereetzer Weg
	10	Sereetz, Am Rugenberg
	11	Oberbüssauer Weg über Ziegelstraße
	12	Oberbüssauer Weg über Dornbreite
	21	CITTI-Park Herrenholz über Ziegelstraße
③	4	Groß Grönau, Am Vierth
	15	Vorrader Straße
④	3	Eichholz
	4	Heiweg
	10	Wesloer Brücke
	11	Schlutup, Zarnewenzweg
	21	Gleisdreieck
⑤	31	Roter Hahn
	32	Hirtenbergweg
	39	Roter Hahn
⑥	8	Sereetzer Weg
	12	Normannenweg/Schlutup, An der Trave
	15	Niels-Bohr-Ring
⑦	30	Gneversdorf
	40	Travemünde Strandbahnhof – Scharbeutz

UMSTEIGEMÖGLICHKEITEN

Travemünde Strandbahnhof



90 von 754 in Zusamn

Bussteig	Linie	Richtung
①	30	ZOB/Hauptbahnhof
	31	ZOB/Hauptbahnhof
	33	Bad Schwartau ZOB
②	40	ZOB/Hauptbahnhof
	40	Scharbeutz
③	30	Gneversdorf
	31	Gneversdorf
	33	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg
④	35	Warnsdorf
	35	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg

VERZEICHNIS DER HALTESTELLEN

NACH LINIEN

Kursivdruck = erste/letzte Haltestelle einer Tarifzone
Fettdruck = Zielfilmanzeige des Busses
Zeichenerklärung auf Seite 23

Linie 1

Tarifzone Bad Schwartau

5515 Groß Parin/ Bad Schwartau
5515 Am Hoppenhof
5515 Pariner-/Lindenstr.
5515 Kirschblütenweg
5515 Rensefeld Friedhof
5515 Rantzauallee
5515 Am Hochkamp
5515 Eutiner Ring
5515 ↓Bad Schwartau ZOB
5515 ↑Mittlerer Wassergang
5515 Auguststraße
5515 Leibniz-Gymnasium
5515 Cleverbrücker Str.
5515 Tremskamp

Kernzone

6000 Tremser Teich
6000 Peenestieg
6000 Oderstraße
6000 Hochstraße
6000 Josephinenstraße
6000 Karlstraße
6000 Drögestraße
6000 Friedenstraße
6000 Wickedestraße
6000 Fackenburger Allee
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Sandstraße
6000 ↑Kohlmarkt
6000 ↑Königstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Stresemannstraße
6000 Wasserkunst
6000 Fahlenkampsweg
6000 Kahlhorststraße
6000 Kalkbrennerstraße
6000 Kastanienallee
6000 Stadtweide
6000 Technische Hochschule
6000 Bessemer Straße
6000 Maria-Goeppert-Straße
6000 Alexander-Fleming-Straße
6000 Dorothea-Erxleben-Straße
6000 Hochschulstadtteil

Linie 2

Tarifzone Stockelsdorf

5510 Stockelsdorf, Ravensbusch
5510 Schulweg
5510 Rathausmarkt
5510 Konradstraße
5510 Max-Hamerich-Str.
5510 Bei den Tannen
5510 Morierhof
5510 Morier Straße
5510 Groß Steinrade Teich
5510 Drögeneck

Tarifzone Roggenhorst

6005 Steinrader Damm
6005 Hahnenkamp
6005 Bauernweg

Kernzone

6000 Schönböckener Hauptstraße
6000 Rapsacker
6000 Schönböckener Str.
6000 Hugo-Distler-Straße
6000 Beethovenstraße
6000 Pfitznerstraße
6000 Artlenburger Straße
6000 Richard-Wagner-Straße
6000 Wisbystraße
6000 Meierstraße
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Sandstraße
6000 ↑Kohlmarkt
6000 ↑Königstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Verwaltungszentrum Mühlentor
6000 Overbeckstraße
6000 Sana Kliniken Lübeck

zur Sudetenstraße

6000 ↓Friedrichstraße
6000 ↓Virchowstraße
6000 ↑Trendelenburgstraße
6000 ↑Helmholtzstraße
6000 ↑Dorfstraße
6000 Sudetenstraße

zum Bornkamp

6000 Berliner Allee
6000 Carl-Gauß-Straße
6000 Grace-Hopper-Straße
6000 Alexander-Fleming-Straße
6000 Schärenweg
6000 Sundweg
6000 Bornkamp

92 von 754 in Zusamn

Linie 3

Kernzone

6000 Sereetzer Weg
6000 Am Behnckenhof
6000 Bogenstraße
6000 Vorwerker Diakonie
6000 Am Dreworp
6000 Am Schwarzen Berg
6000 Süderstraße
6000 Triftstraße
6000 G.-Kerschensteiner-Straße
6000 Karlstraße
6000 An der Hansehalle
6000 Lohmühlenplatz
6000 Waisenhofstraße
6000 Adlerstraße
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Untertrave
6000 Beckergrube
6000 Hansemuseum
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Schulstraße
6000 Roeckstraße
6000 Heinrichstraße
6000 Lauerhofstraße
6000 Schenkendorfstr.
6000 Goebenstraße
6000 Marliring
6000 Herbartweg
6000 Wesloer Brücke
6000 Im Gleisdreieck
6000 Kirschenallee
6000 Haselnußweg
6000 Hagebuttenweg
6000 An den Schießständen
6000 Rittersporнweg
6000 Schildfarneck
6000 Brandenbaumer Tannen
6000 ↓Herrnburger Weg
6000 ↓Kalkhorster Weg
6000 ↓Am Teufelsmoor
6000 ↓Utechter Weg
6000 ↓Brunshorster Weg
6000 Eichholz

Linie 4

Tarifzone Blankensee

6002 Groß Grönau, Am Vierth
6002 Am Sonnenberg
6002 Klein Grönau
6002 Am Torfmoor
6002 Wurzelredder
6002 Rehhagen
6002 Berliner Straße
6002 St. Hubertus
6002 Neptunstraße

Kernzone

6000 Grönauer Baum
6000 Universitätsstraße
6000 Gustav-Falke-Str.
6000 Weinbergstraße
6000 Amselweg
6000 Fahlenkampsweg
6000 Wasserkunst
6000 Stresemannstraße
6000 Stadthalle
6000 Fegefeuer
6000 ↓Königstraße
6000 ↓Fleischhauerstr.
6000 ↓Katharineum
6000 ↓Koberg
6000 ↑Sandstraße
6000 ↑Schüsselbuden
6000 ↑Stadttheater
6000 ↑Breite Straße
6000 Große Burgstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Schulstraße
6000 Roeckstraße
6000 Drägerpark
6000 Gneisenaustraße
6000 Meesenring
6000 Kaufhof
6000 ↓Marliring
6000 Herbartweg
6000 Wesloer Brücke
6000 Achatweg
6000 Türkisweg
6000 Heiweg

Linie 5

Tarifzone Moisling

6004 Oberbüssauer Weg
6004 Sterntalerweg
6004 Ilsebillweg
6004 August-Bebel-Str.

Kernzone

6000 Moislinger Baum
6000 Schaluppenweg
6000 Talweg
6000 Roter Löwe
6000 Lutherkirche
6000 Hansering
6000 Drägerwerk
6000 Lachswehrallee
6000 ↓Meierstraße
6000 ↑Dornestraße
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 Wahmstraße
6000 Krähenstraße
6000 Moltkestraße
6000 Moltkeplatz
6000 Am Bertramshof
6000 Kaufhof
6000 Pensebusch
6000 Dreifelderweg
6000 Dieselstraße
6000 Guerickestraße
6000 Eichholz Teich
6000 Eichholz

Tarifzone Herrnburg

9020 Am Kamp
9020 Ahornweg
9020 Heideweg
9020 Staunsfeld
9020 Englisch Bahn
9020 Herrnburg, Bahnhof

Linie 6

Kernzone

6000 Hamburger Straße
6000 Hudekamp
6000 ↑Auf der Heide
6000 Buntekuh
6000 Karavellenstraße
6000 Korvettenstraße
6000 Talweg
6000 Roter Löwe
6000 Lutherkirche
6000 Kolberger Platz
6000 Märkische Straße
6000 Wendische Straße
6000 Töpferweg
6000 Meierstraße
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Sandstraße
6000 ↑Kohlmarkt
6000 ↑Königstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Stresemannstraße
6000 Wasserkunst
6000 Fahlenkampsweg
6000 Amselweg
6000 Weinbergstraße
6000 Gustav-Falke-Str.
6000 Universitätsstraße
6000 Grönauer Baum

Tarifzone Blankensee

6002 Neptunstraße
6002 St. Hubertus
6002 Strecknitzer Tannen
6002 Flughafen
6002 Schanzenbergweg
6002 Söllbrock
6002 Blankenseer Dorfplatz
6002 Seekamp

Linie 7

Tarifzone Bad Schwartau

5515 Bad Schwartau ZOB
5515 ↑Am Hochkamp
5515 Rantzauallee
5515 Mittelstraße
5515 Kirchenstraße
5515 Stockelsdorfer Weg
5515 Albert-Schweitzer-Str.
5515 Cleverhofer Weg
5515 Hindenburgstraße
5515 Gartenstraße

Tarifzone Stockelsdorf

5510 Clever Landstraße
5510 Ringstraße

Kernzone

6000 Sereetzer Weg
6000 Ratekauer Weg
6000 Vorwerker Friedhof/E 3
6000 Vorwerker Friedhof/E 2
6000 Vorwerker Friedhof/E 1
6000 Eutiner Straße
6000 Bornhövedstraße
6000 Kurzer Weg
6000 Sedanstraße
6000 Waisenhofstraße
6000 Adlerstraße
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Sandstraße
6000 ↑Kohlmarkt
6000 ↑Königstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Verwaltungszentrum Mühlentor
6000 Theodor-Heuss-Str.
6000 Berliner Platz
6000 Bei der Gasanstalt
6000 Stadtwerke
6000 Zeißstraße
6000 Hinter den Kirschkaten

Tarifzone Moisling

6004 Genin
6004 August-Bebel-Straße
6004 Bruchweg
6004 Aschenputtelweg
6004 Andersenring
6004 Oberbüssauer Weg
6004 Pennmoor
6004 Reußkamp
6004 Im Schlag
6004 Im Block
6004 Buchenstücken
6004 Holzkoppel
6004 Hellkamp
6004 Holderbusch
6004 Grote Bleeken

nach Moorgarten

6004 Nienhüsen
6004 Moorgarten

nach Klein Wesenberg

6004 Bartelsholz
6004 Klein Wesenberg, Heideweg
6004 Klein Wesenberg, Sportplatz

Linie 8

Kernzone

6000 Sereetzer Weg
6000 Am Behnckenhof
6000 Bogenstraße
6000 Vorwerker Straße
6000 Am Dreworp
6000 Norderneystraße
6000 Triftstraße
6000 G.-Kerschensteiner-Straße
6000 Karlstraße
6000 Einsiedelstraße
6000 Eric-Warburg-Brücke
6000 Neue Hafenstraße
6000 Hanse Residenz
6000 Ehrenfriedhof
6000 Burgtorfriedhof
6000 Gustav-Radbruch-Platz

Linie 9

Tarifzone Bad Schwartau

5515 Bad Schwartau ZOB
5515 ↑Am Hochkamp
5515 Rantzauallee

94 von 754 in Zusamn

5515 Mittelstraße
5515 Kirchenstraße
5515 Stockelsdorfer Weg
5515 Albert-Schweitzer-Straße
5515 Cleverhofer Weg
5515 Hindenburgstraße
5515 Gartenstraße

Tarifzone Stockelsdorf

5510 Clever Landstraße
5510 Tannenbergstraße
5510 Kolberger Straße
5510 Bergstraße
5510 Hohlweg
5510 Flurstraße
5510 Marienburgstraße
5510 Rathausmarkt

Kernzone

6000 Reinsbeker Straße
6000 Kurzer Weg
6000 Sedanstraße
6000 Waisenhofstraße
6000 Adlerstraße
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Sandstraße
6000 ↑Kohlmarkt
6000 ↑Königstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Stresemannstraße
6000 Wasserkunst
6000 Fahlenkampsweg
6000 Kahlhorststraße
6000 Kalkbrennerstraße
6000 Kastanienallee
6000 Stadtweide
6000 Technische Hochschule
6000 Stephensonstraße
6000 Universität
6000 UKSH West
6000 Ernst-Ruska-Straße
6000 UKSH
6000 Grönauer Baum

Tarifzone Blankensee

6002 Hagenstraße
6002 Libellenweg
6002 Grillenweg

Linie 10

Tarifzone Sereetz

5520 Sereetz, Am Rugenberg
5520 Sereetzer Tannen
5520 Sereetz, Bruhnstraße
5520 Sereetz, Schulstraße
5520 Sereetz, Mühlenstraße

Tarifzone Kücknitz

6006 IKEA LUV SHOPPING

Tarifzone Sereetz

5520 Dänischburg

Tarifzone Bad Schwartau

5515 Kaltenhöfer Straße
5515 Königsberger Straße
5515 Nikolausstraße
5515 Bahnhof Bad Schwartau
5515 Bad Schwartau, Markt
5515 Eutiner Ring
5515 ↑Mittlerer Wassergang
5515 Auguststraße
5515 Leibniz-Gymnasium
5515 Cleverbrücker Straße
5515 Tremskamp

Kernzone

6000 Tremser Teich
6000 Bogenstraße
6000 Vorwerker Diakonie
6000 Am Dreworp
6000 Norderneystraße
6000 Triftstraße
6000 G.-Kerschensteiner-Straße
6000 Karlstraße
6000 Drögestraße
6000 Friedenstraße
6000 Wickedestraße
6000 Fackenburger Allee
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Wahmstraße
6000 ↓Fleischhauerstraße
6000 ↓Katharineum
6000 ↓Koberg
6000 ↑Schüsselbuden
6000 ↑Stadttheater
6000 ↑Breite Straße
6000 Große Burgstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Schulstraße
6000 Roeckstraße
6000 Heinrichstraße
6000 Lauerhofstraße
6000 Am Rittbrook
6000 Prassekstraße
6000 Wesloer Brücke

Linie 11

Tarifzone Schlutup

6001 Zarnewenzweg
6001 Tannenschlag
6001 Palinger Weg
6001 Schlutup Markt
6001 Mecklenburger Straße
6001 Brinkweg
6001 Westphalstraße
6001 Rastattstraße
6001 Schlutuper Tannen

Kernzone

6000 Försterei
6000 Kirschenallee
6000 Im Gleisdreieck
6000 Wesloer Brücke
6000 Herbartweg
6000 ↑Marliring
6000 Kaufhof
6000 Meesenring
6000 Gneisenaustraße
6000 Drägerpark
6000 Roeckstraße

6000 Schulstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Große Burgstraße
6000 ↓Breite Straße
6000 ↓Stadttheater
6000 ↓Schüsselbuden
6000 ↑Koberg
6000 ↑Katharineum
6000 ↑Fleischhauerstraße
6000 ↑Wahmstraße
6000 Holstentorplatz
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Meierstraße
6000 Wisbystraße
6000 Mozartstraße
6000 Burckhardt-Gymnasium
6000 Max-Reger-Straße
6000 Fregattenstraße
6000 Rotenhauser Feld
6000 Buntekuh
6000 Ginsterweg
6000 Moislinger Baum

Tarifzone Moisling

6004 August-Bebel-Straße
6004 Mühlenweg
6004 Oberbüssauer Weg

Linie 12

Tarifzone Moisling

6004 Oberbüssauer Weg
6004 Fasanenweg
6004 August-Bebel-Straße

Kernzone

6000 Moislinger Baum
6000 Ginsterweg
6000 ↓Auf der Heide
6000 Hudekamp
6000 Lübecker Nachrichten
6000 CITTI-Park Herrenholz

Tarifzone Roggenhorst

6004 Steinmetzstraße
6004 Drechslerstraße
6004 Roggenhorster Straße
6004 Stellmacherstraße
6004 Verbindungsstraße
6004 Spenglerstraße
6004 Verbindungsstraße
6004 Stellmacherstraße
6004 Zinngießerstraße
6004 Hutmacherring
6004 Krämerwende
6004 Taschenmacherstraße
6004 Hofland
6004 Bauernweg

Kernzone

6000 Medenbreite
6000 Nuelsenstraße
6000 Uhlenhörn
6000 Am Mailand
6000 Auf der Reihe
6000 Am Grenzwall
6000 Postillionweg
6000 Kurzer Weg
6000 Sedanstraße
6000 Waisenhofstraße
6000 Adlerstraße
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Untertrave
6000 Beckergrube
6000 Stadttheater
6000 Breite Straße
6000 Große Burgstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Schulstraße
6000 Roeckstraße
6000 Gustav-Adolf-Straße
6000 Geschwister-Scholl-Weg
6000 Ehrenfriedhof
6000 Hanse Residenz
6000 Luisenstraße
6000 Torneiweg
6000 Bunsenweg
6000 An der Hülshorst Mitte
6000 Forstmeisterweg
6000 Neuer Faulenhoop
6000 Buchenweg
6000 Waldstraße
6000 Eichenweg
6000 Ernst-Deecke-Weg
6000 Wilhelm-Wisser-Weg
6000 Germanenweg
6000 Normannenweg
6000 Germanenweg
6000 Wilhelm-Wisser-Weg
6000 Ernst-Deecke-Weg
6000 Kreuzwegbrücke

Tarifzone Schlutup

6001 Travehaus
6001 Königsberg
6001 Fabrikstraße
6001 Beim Meilenstein
6001 Wesloer Straße
6001 Schlutup Markt
6001 Trave-Park

Tarifzone Selmsdorf

9030 An der Trave

Linie 15

Kernzone

6000 Vorrader Straße
6000 Ringstedtenweg
6000 Malmöstraße
6000 Rigastraße
6000 Revalstraße
6000 H.d. Kirschkaten
6000 Kruppstraße
6000 Siemensstraße
6000 H.d. Kirschkaten Mitte
6000 Zeißstraße
6000 Stadtwerke
6000 Bei der Gasanstalt
6000 Welsbachstraße
6000 Wielandstraße
6000 ↓Lachswehrallee
6000 ↓Meierstraße
6000 ↑Dornestraße
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Sandstraße

96 von 754 in Zusamn

6000 ↑Kohlmarkt
6000 ↑Königstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Hüxtertorallee
6000 Blanckstraße
6000 Percevalstraße
6000 An der Falkenwiese
6000 Falkendamm
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Adolfstraße
6000 Burgtorfriedhof
6000 Ehrenfriedhof
6000 Hanse Residenz
6000 Luisenstraße
6000 Glashüttenweg
6000 An der Hülshorst
6000 ↓Lenardweg
6000 Niels-Bohr-Ring 3
6000 Niels-Bohr-Ring 2
6000 Niels-Bohr-Ring 1

Linie 16

Kernzone

6000 CITTI-Park Herrenholz
6000 Lohgerberstraße
6000 Leinweberstraße
6000 Grapengießer-straße Mitte
6000 Grapengießerstraße
6000 Buntekuh
6000 Karavellenstraße
6000 Korvettenstraße
6000 Talweg
6000 Roter Löwe
6000 Lutherkirche
6000 Kolberger Platz
6000 Märkische Straße
6000 Wendische Straße
6000 Töpferweg
6000 Meierstraße
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Sandstraße
6000 ↑Kohlmarkt
6000 ↑Königstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Verwaltungszen-trum Mühlentor
6000 Overbeckstraße
6000 Sana Kliniken Lübeck
6000 Feldstraße
6000 Vorrader Straße
6000 Ringstedtenweg
6000 Malmöstraße
6000 Schiereichenkoppel

Tarifzone Krummesse über Krummesser Baum

6003 Obstgut
6003 Butenhof
6003 Schleusenstraße
6003 Krummesser Baum
6003 Niemarker Weg
6003 Krummesse, Ruschweg
6003 Krummesse, Moorweg
6003 Krummesse, Raiffeisenstraße
6003 Krummesse, Küsterkoppel
6003 Krummesse, Preußenkoppel
6003 Krummesse, Tannenweg

über Vorrade

6003 Vorrade
6003 Wulfsdorf
6003 Beidendorf
6003 Sporthuus
6003 Krummesse, Küsterkoppel
6003 Krummesse, Preußenkoppel
6003 Krummesse, Tannenweg

Linie 17

Tarifzone Bad Schwartau

5515 Bad Schwartau ZOB
5515 ↑Mittlerer Wassergang
5515 Auguststraße
5515 Leibniz-Gymnasium
5515 Cleverbrücker Straße
5515 Am Brahmberg
5515 Cleverhofer Weg
5515 Gorch-Fock-Straße
5515 Roggenkamp

Tarifzone Stockelsdorf

5510 Klaus-Groth-Straße
5510 An der Sporthalle
5510 Ahrensböker Straße
5510 Bohnrader Weg
5510 Altenheim
5510 Segeberger Straße
5510 Weidenweg
5510 Schulweg
5510 Rathausmarkt
5510 Marienburgstraße

Kernzone

6000 Reinsbeker Straße
6000 Kurzer Weg
6000 Sedanstraße
6000 Waisenhofstraße
6000 Adlerstraße
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 Sandstraße
6000 Fegefeuer
6000 Stadthalle
6000 Stresemannstraße
6000 Wasserkunst
6000 Fahlenkampsweg
6000 Kahlhorststraße
6000 Kalkbrennerstraße
6000 Kastanienallee
6000 Stadtweide
6000 Technische Hochschule
6000 Universität
6000 UKSH West

Linie 18

Tarifzone Bad Schwartau

5515 Bad Schwartau Bollbrüch
5515 Rönkweg
5515 Rensefeld, Kirche
5515 Rantzauallee
5515 Am Hochkamp
5515 Eutiner Ring
5515 Bad Schwartau ZOB

Linie 21

Kernzone

6000 CITTI-Park Herrenholz
6000 Lübecker Nachrichten
6000 Hudekamp
6000 ↑Auf der Heide
6000 Buntekuh
6000 Rotenhauser Feld
6000 Fregattenstraße
6000 Max-Reger-Straße
6000 Burckhardt-Gymnasium
6000 Mozartstraße
6000 ↓Adlerstraße
6000 ↑An der Stadtfreiheit
6000 LindenArcaden
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Wahmstraße
6000 ↓Fleischhauerstraße
6000 ↓Katharineum
6000 ↓Koberg
6000 ↑Schüsselbuden
6000 ↑Stadttheater
6000 ↑Breite Straße
6000 Große Burgstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Schulstraße
6000 Roeckstraße
6000 Heinrichstraße
6000 Lauerhofstraße
6000 Am Rittbrook
6000 Prassekstraße
6000 Wesloer Brücke
6000 Grootkoppel 1
6000 Grootkoppel 2
6000 Gleisdreieck

Linie 30

Kernzone

6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 ↓Untertrave
6000 ↓Beckergrube
6000 ↑Holstentorplatz
6000 ↑Schüsselbuden
6000 Stadttheater
6000 Breite Straße
6000 Große Burgstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Burgtorfriedhof
6000 Jungborn
6000 Kreuzwegbrücke

Tarifzone Kücknitz

6006 ↓Kieselgrund
6006 ↑Siems
6006 Kücknitzer Scheide
6006 Solmitzstraße
6006 Bahnhof Kücknitz
6006 Surenfeld

Tarifzone Travemünde

6007 Travemünder Landstraße
6007 Skandinavienkai, Terminal
6007 Skandinavienkai, Bahnhof
6007 Teutendorfer Weg
6007 Torstraße
6007 Travemünde/ Priwallfähre
6007 ↓Kurgartenstraße
6007 ↓Trelleborgallee
6007 ↑Torstraße
6007 ↑Hafenbahnhof
6007 ↑Paul-Brümmer-Straße
6007 ↑Am Lotsenberg
6007 Außenallee
6007 Strandbahnhof
6007 Steenkamp
6007 Distelkrog
6007 Nordmeerstraße
6007 Howingsbrook
6007 Gneversdorf

Linie 31

Kernzone

6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Holstentorplatz
6000 ↓Wahmstraße
6000 ↓Fleischhauerstraße
6000 ↓Katharineum
6000 ↓Koberg
6000 ↑Schüsselbuden
6000 ↑Stadttheater
6000 ↑Breite Straße
6000 Große Burgstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Adolfstraße
6000 Burgtorfriedhof
6000 Ehrenfriedhof
6000 Zeppelinstraße
6000 Jungborn
6000 Israelsdorf
6000 Kreuzwegbrücke
6000 Am Stau

Tarifzone Kücknitz

6006 ↓Kieselgrund
6006 ↑Siems
6006 Kücknitzer Scheide
6006 Friedhof Waldhusen
6006 Solmitzstraße
6006 Kornweg
6006 Ostpreußenring
6006 Schneidemühl-straße
6006 Pommernring
6006 Tilsitstraße
6006 Roter Hahn
6006 Elbingstraße
6006 Surenfeld

98 von 754 in Zusamn

Tarifzone Travemünde

6007 Travemünder Landstraße
6007 Skandinavienkai, Terminal
6007 Skandinavienkai, Bahnhof
6007 Teutendorfer Weg
6007 Torstraße
6007 Travemünde/ Priwallfähre
6007 ↑Torstraße
6007 ↓Kurgartenstraße
6007 ↓Trelleborgallee
6007 ↑Hafenbahnhof
6007 ↑Paul-Brümmer-Straße
6007 ↑Am Lotsenberg
6007 Außenallee
6007 Travemünde Strandbahnhof

Linie 32

Tarifzone Kücknitz

6006 Hirtenbergweg
6006 Buurdiekstraße
6006 Dummersdorfer Straße
6006 Dummersdorfer Scheide
6006 Kirchplatz
6006 Rehsprung
6006 Schulzentrum
6006 Eisenstraße
6006 Herrenwyk
6006 Werkstraße
6006 Seelandstraße
6006 ↓Siems
6006 ↑Kieselgrund

Kernzone

6000 Am Stau
6000 Kreuzwegbrücke
6000 Israelsdorf
6000 Jungborn
6000 Zeppelinstraße
6000 Ehrenfriedhof
6000 Burgtorfriedhof
6000 Adolfstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Große Burgstraße
6000 ↓Stadttheater
6000 ↓Schüsselbuden
6000 ↑Koberg
6000 ↑Katharineum
6000 ↑Fleischhauerstraße
6000 ↑Wahmstraße
6000 Holstentorplatz
6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 Sana Kliniken Lübeck
6000 Maria-Goeppert-Straße
6000 Stephensonstraße

Linie 33

Tarifzone Bad Schwartau

5515 Bad Schwartau ZOB
5515 ↓Eutiner Ring
5515 Am Kurpark
5515 Riesebusch

Tarifzone Sereetz

5520 Sereetz Rodenkathen
5520 Schwartauer Straße
5520 Sereetz/ Hamburger Straße
5520 Sereetz/Mühlen



Tarifzone Kücknitz

6006 IKEA LUV SHOPPING
6006 Grenzweg
6006 Langenreem
6006 Siemser Landstraße
6006 Lehmannkai
6006 Kirchweg
6006 ↓Siems
6006 ↑Kieselgrund
6006 Seelandstraße
6006 Traveweg
6006 Möllerung
6006 Herrenwyk
6006 Eisenstraße
6006 Ulmenweg
6006 Silberstraße
6006 Ulmenweg
6006 Eisenstraße
6006 Schulzentrum
6006 Rehsprung
6006 Solmitzstraße
6006 Kornweg
6006 Ostpreußenring
6006 Schneidemühlstraße
6006 Pommernring
6006 Tilsitstraße
6006 Roter Hahn
6006 Elbingstraße
6006 Surenfeld

Tarifzone Travemünde

6007 Ivendorfer Landstraße
6007 Ovendorfer Straße
6007 Grüner Jäger
6007 Ostseestraße
6007 Pommernzentrum
6007 Ostseestraße
6007 Rönnauer Weg
6007 Rönnauer Ring
6007 Teutendorfer Weg
6007 ↓Torstraße
6007 ↓Travemünde/ Priwallfähre
6007 ↓Kurgartenstraße
6007 ↓Trelleborgallee
6007 ↑Hafenbahnhof
6007 ↑Paul-Brümmer-Straße
6007 ↑Am Lotsenberg
6007 Außenallee
6007 Strandbahnhof
6007 Nordlandring
6007 Rose
6007 Brodtener Kirchsteig
6007 Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg

Linie 35

Tarifzone Travemünde

6007 Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg
6007 Orkneyweg
6007 Labradorweg
6007 Nordmeerstraße
6007 Dreeblöcken
6007 Kowitzberg
6007 Hagelsteinstraße
6007 Lembkestraße
6007 Leegerwall
6007 Mittschiffs
6007 ↓Norwegenstraße
6007 ↓Dänemarkstraße
6007 ↓Nordlandring
6007 ↑Nordlandring
6007 ↑Dänemarkstraße
6007 ↑Norwegenstraße
6007 Strandbahnhof
6007 Außenallee
6007 ↓Am Lotsenberg
6007 ↓Paul-Brümmer-Straße
6007 ↓Hafenbahnhof
6007 ↑Trelleborgallee
6007 ↑Kurgartenstraße
6007 Torstraße
6007 Travemünde/ Priwallfähre
6007 Torstraße
6007 Teutendorfer Weg

nach Warnsdorf

6007 Teutenbrink
6007 Mollwostraße
6007 ↓Langer Bogen

6007 Siebenberg

nicht Region Lübeck
Tarifzone Warnsdorf

5845 Warnsdorf

ASTi nach Raiffeisen

6007 Bollbrügg
6007 Teutendorf Teich
6007 Raiffeisen

Linie 38

Tarifzone Travemünde

6007 Wellenschlag
6007 Campingplatz
6007 ↓Mecklenburger Landstraße
6007 ↑Wiekstraße
6007 ↑Pötenitzer Weg
6007 Passathafen
6007 Priwall/Priwallfähre
6007 Travemünde/ Priwallfähre
6007 Teutendorfer Weg
6007 Mühlenberg
6007 Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg

Linie 39

Tarifzone Kücknitz

6006 Roter Hahn
6006 Tilsitstraße
6006 Pommernring
6006 Schneidemühlstraße
6006 Ostpreußenring
6006 Kornweg
6006 Solmitzstraße
6006 Friedhof Waldhusen
6006 Kücknitzer Scheide
6006 ↓Siems
6006 ↑Kieselgrund

100 von 754 in Zusam

Kernzone

6000 Kreuzwegbrücke
6000 Gustav-Radbruch-Platz
6000 Große Burgstraße
6000 ↓Breite Straße
6000 ↓Stadttheater
6000 ↓Schüsselbuden
6000 ↑Koberg
6000 ↑Katharineum
6000 ↑Fleischhauerstraße
6000 ↑Wahmstraße
6000 Holstentorplatz
6000 ZOB/Hauptbahnhof

Linie 40

Kernzone

6000 ZOB/Hauptbahnhof
6000 ↓Untertrave
6000 ↓Beckergrube
6000 ↑Holstentorplatz
6000 ↑Schüsselbuden
6000 Stadttheater
6000 Breite Straße
6000 Große Burgstraße
6000 Gustav-Radbruch-Platz

Tarifzone Kücknitz

6006 Kücknitzer Scheide

Tarifzone Travemünde

6007 Travemünder Landstraße
6007 Skandinavienkai, Terminal
6007 Skandinavienkai, Bahnhof
6007 Teutendorfer Weg
6007 Mühlenberg
6007 Brodtener Kirchsteig
6007 Rose
6007 Nordlandring
6007 Travemünde Strandbahnhof
6007 Steenkamp
6007 Distelkrog
6007 Brodten

nicht Region Lübeck
Tarifzone Niendorf

5810 Niendorf, Brodtener Straße
5810 Niendorf, Schwimmhalle
5810 Niendorf, Apotheke
5810 Niendorf, Hafen
5810 Niendorf, Forstweg
5810 ↓Tdf. Rodenberg-straße
5810 ↓Tdf. Seeschlösschen
5810 ↑Kastanienallee
5810 ↑Birkenallee
5810 Timmendorf/ZOB
5810 ↓Tdf. Bahnhof-straße
5810 ↑Tdf. Bahnhof-straße/Redder
5810 Tdf. Bahnhof
5810 ↓Tdf. Bahnhof-straße/Redder
5810 ↑Tdf. Bahnhof-straße
5810 Tdf. Seniorenheim
5810 Tdf. Hotel Atlantis
5810 Tdf. Rathaus
5810 Tdf. Bugen-hagenwerk

Tarifzone Scharbeutz

5815 Scharbeutz, Wolfsschlucht
5815 ↑Scharbeutz, Lindenallee
5815 Scharbeutz, Hamburger Ring/ Seestraße
5815 Scharbeutz, Am Bürgerhaus
5815 Scharbeutz, Bahnhof

Zeichenerklärung

↓ ↑ Haltestelle wird nur in dieser Richtung angefahren.

6000 Zone, in der die Haltestelle liegt; Haltestellen ohne Zonenbezeichnung liegen außerhalb des Bedienungsgebietes der Region Lübeck.

VORVERKAUFSSTELLEN

Vorverkaufsstellen nach Straßen in Lübeck			
Anbieter	**Anschrift**	**Haltestelle/-n**	**Linie/-n**
CIGO Campus Center	Alexander-Fleming-Str. 1	Alexander-Fleming-Str.	1, 2
Thiel's Tabak	Beckergrube 6	Stadttheater	4, 10, 11, 12, 21, 30, 31, 32, 39, 40
Lotto-Tabak-Presse Shop	Brandenbaumer Landstr. 253	Eichholz Teich	5
Kiosk im Karstadthaus	Breite Straße 54–56	Fleischhauerstr.	4, 10, 11, 21, 31, 32, 39
Nowakowska	Falkenstr. 6	Percevalstr.	15
SiS-Filiale der DPAG	Glashüttenweg 30–32	Glashüttenweg	15
Kiosk am Burgfeld	Gustav-Radbruch-Platz	Gustav-Radbruch-Platz	3, 4, 8, 10, 11, 12, 15, 21, 30, 31, 32, 39, 40
Brand & Herbst	Hansering 37	Wendische Str.	6, 16
Lotto Tabakwaren Zeitschriften Jens Mischker	Helmholtzstr. 19–21	Sana Kliniken Lübeck	2, 16, 32
Presse und Tabakshop	Herrenholz 14	CITTI-Park Herrenholz	12, 16, 21
Ulli's Lädchen	Kahlhorststr. 2	Kahlhorststr.	1, 9
Nowakowska	Kastanienallee 38	Kastanienallee	1, 9
Haese Tabakbörse	Kohlmarkt 6	Kohlmarkt	1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 15, 16, 17
KKiosk	Königstr. 95	Königstr. Wahmstr.	1, 2, 4, 6, 7, 9, 15, 16 5, 10, 11, 21, 31, 32, 39
Frahm Einkaufszentrum Buntekuh	Korvettenstr. 75	Korvettenstr.	6, 12, 16
CIGO im sky-Markt	Kronsforder Allee 74	Berliner Allee	2
Kreutzfeldt	Kücknitzer Hauptstr. 13	Rehsprung	32, 33
Kiosk Schwaberow	Ludwigstr. 37	Waisenhofstr.	7, 9, 12, 17

102 von 754 in Zusam

Vorverkaufsstellen nach Straßen in Lübeck			
Anbieter	**Anschrift**	**Haltestelle/-n**	**Linie/-n**
Brockmann	Mecklenburger Str. 37	Schlutup Markt	11, 12
Tabakbörse Peter Labedzki	Mühlenstr. 56	Fegefeuer	1, 2, 4, 6, 7, 9, 15, 16
Schulz	Nibelungenstr. 6	Neptunstr.	4, 6
Tabakshop Nord GmbH	Oberbüssauer Weg 6	Oberbüssauer Weg	5, 7, 11
Ernst Simon	Ostpreußenring 6–8	Ostpreußenring	31, 33, 39
Kiosk Uniklinik	Ratzeburger Allee 160	UKSH West	9
von Holt	Schlutuper Str. 21	Kaufhof	4, 5, 11
Loenhardt	Schönböckener Str. 87 c	Hugo-Distler-Str.	2
Famila	Schwartauer Landstr. 4	Hochstr.	1
Famila	Wesloer Landstr. 50–70	Kirschenallee	3, 11
K. Schmidt	Wisbystr. 30	Mozartstr.	11, 21
Gerlach	Ziegelstr. 36	Burckhardt-Gymnasium	11, 21
sky XXL	Ziegelstr. 232	Hudekamp	6, 12, 21
ServiceCenter am ZOB		ZOB/Hauptbahnhof	1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 21, 30, 31, 32, 39, 40

Vorverkaufsstellen nach Straßen in Travemünde			
Anbieter	**Anschrift**	**Haltestelle/-n**	**Linie/-n**
Fichtner	Gneversdorfer Weg 1	Torstr.	30, 33, 35
Tabak Haese OHG	Kurgartenstr. 94	Kurgartenstr.	30, 33, 35
Bus + Fähre ServiceCenter Travemünde	Vorderreihe 12 a	Priwallfähre	30, 33, 35, 38

103 von 754 in Zusam

Vorverkaufsstelle in Groß Grönau			
Anbieter	**Anschrift**	**Haltestelle**	**Linie**
Gruel	Grönauer Heide 2	Wurzelredder	4

Vorverkaufsstellen nach Straßen in Bad Schwartau			
Anbieter	**Anschrift**	**Haltestelle/-n**	**Linie/-n**
Tabakwaren Götze	Hauptstr. 45	Gartenstr.	7, 9
Tabakwaren Götze	Markttwiete 4	Bad Schwartau ZOB	1, 7, 9, 10, 17, 18, 33

Vorverkaufsstelle in Stockelsdorf			
Anbiete	**Anschrift**	**Haltestelle**	**Linie**
Schmitt			



Fahrkarten erhalten Sie z. B. in unserem ServiceCenter am ZOB.

104 von 754 in Zusam

DER C



Lernen Sie die schönsten Sehenswürdigkeiten Lübecks auf eine besondere Art kennen. Das ca. 50 Minuten dauernde Vergnügen macht nicht nur den Gästen Lübecks Spaß, auch für Einheimische ist es immer wieder ein Erlebnis, sich bei herrlichem Wetter an der frischen Luft durch die Stadt chauffieren zu lassen.

Haltestellen
Untertrave/Holstentorbrücke
Wahmstr.
Koberg
Breite Str.
Hansemuseum
Gustav-Radbruch-Platz
Weitere Informationen zu aktuellen Preisen und Abfahrtszeiten erhalten Sie auf www.sv-lübeck.de/freizeit/open-air-bus oder unter 0451 888-2828.

PRIWALLFÄHREN

Die Autofähre verbindet Travemünde mit dem Priwall und ist eine der wichtigsten Fährpassagen Norddeutschlands, denn mit ihr gelangt man auf kürzestem Weg von Lübeck nach Nordwestmecklenburg.

Die Autofähre in der Vorderreihe ist das ganze Jahr täglich 24 Stunden im Einsatz. Die Personenfähre zwischen der Norder- und Südermole setzt von Frühling bis Herbst täglich über.

Den aktuellen Fahrplan sowie weitere Informationen finden Sie unter **www.sv-lübeck.de/fähren**



106 von 754 in Zusam

Statt Auto: Abo mit StattAuto

Mit dem Stadtverkehr-Abo bei StattAuto sparen, z. B. 50 % der Anmeldegebühr.

Alles zu den Sondertarifen auf www.sv-lübeck.de, www.stattauto-hl.de oder direkt per Handy:

LEISTUNG FÜR ALLE.

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

STATT AUTO Flexibel und mobil!

STADTVERKEHR LÜBECK

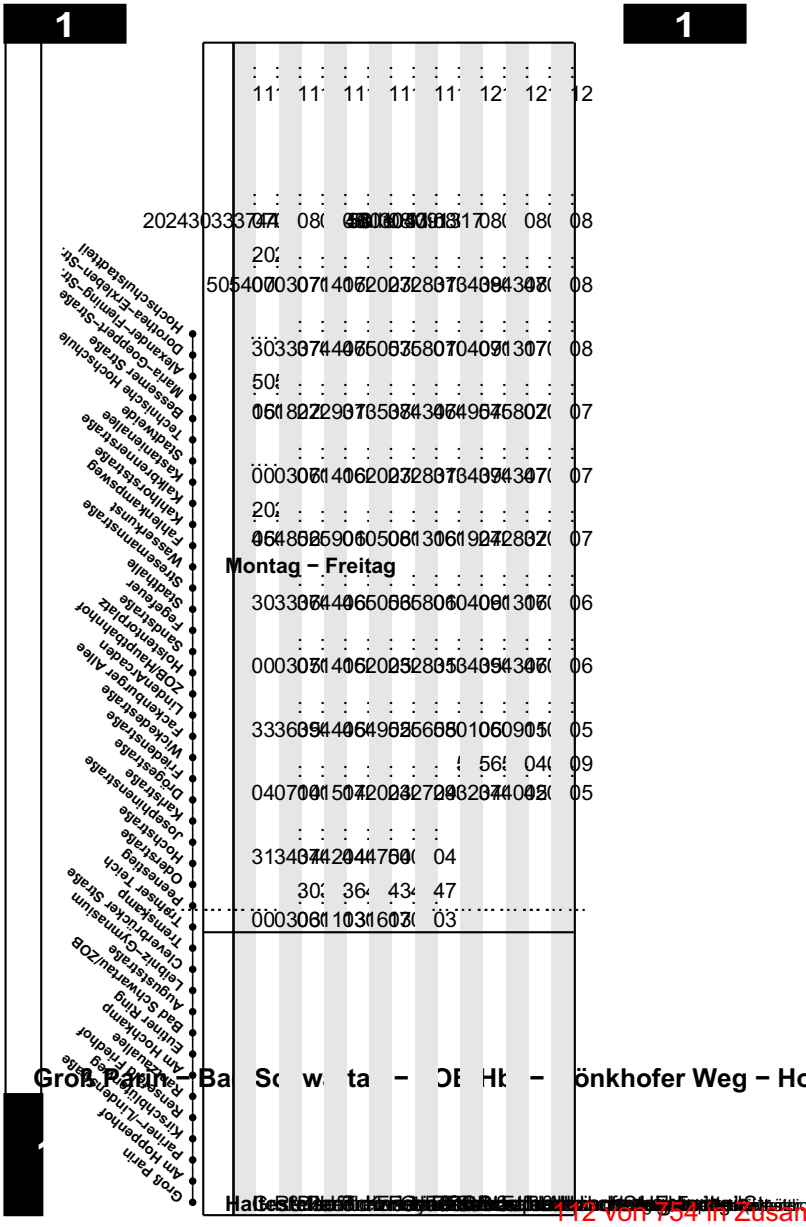
108 von 754 in Zusam

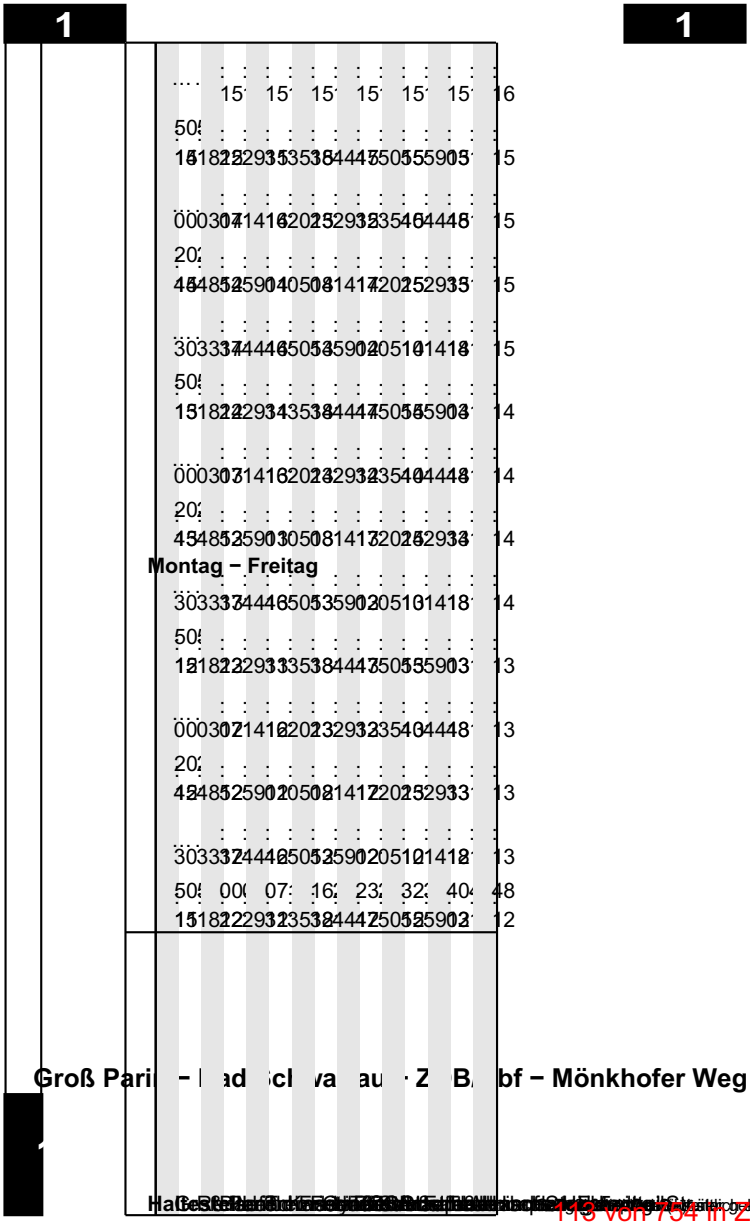
LINIENFAHRPLÄNE

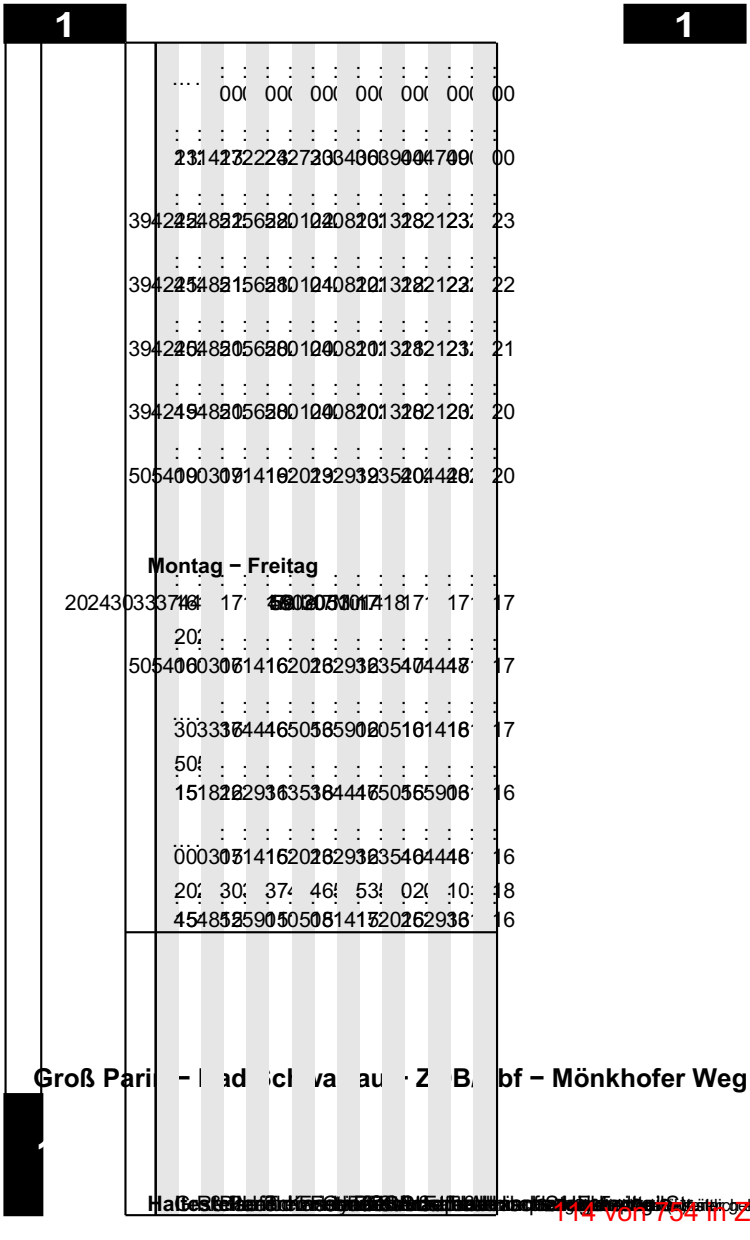
Alle Haltestellen pro Linie sehen Sie in der Perlschnur.
Aus Platzgründen können im Fahrplanbuch
nicht alle Haltestellenzeiten aufgeführt werden.

109 von 754 in Zusam

Montags bis freitags


1
1
Montag – Freitag
Groß Parin – Ba So wa ta – OB Ht – önkhofer Weg – Ho
Groß Parin
An Hopenhof
Pariner-Lindenhof
Kirchbuhler Weg
Reinbeker Redder
Am Hochkamp
Bad Schwartau/ZOB
Augustastraße
Lebuhr-Gymnasium
Cleyerbruchstraße
Tremsekamp
Tremsekamper Straße
Pepenstieg
Odenstieg
Hochstraße
Josephinenstraße
Kaiserstraße
Dr.-Gey-Straße
Friedensstraße
Wickedestraße
Fackenburger Allee
Lindenhofer Straße
ZOB/Hauptbahnhof
Holsteinischer Platz
Synagogenstraße
Fegefeuer
Stadtwald
Stresemannstraße
Wesselmannstraße
Fahlenkamp
Kahlhorststraße
Kastanienallee
Stadtweg
Technikerallee
Bessemer Straße
Marie-Curie-Straße
Alexander-Coppert-Straße
Dorothea-Erxleben-Straße
Hochschulstadtteil
Hallestelle
Hallestelle
Hallestelle


1
1
Montag – Freitag
Groß Pari – ad cl va au Z B bf – Mönkhofer Weg – Ho
1


1
1
Montag – Freitag
Groß Pari – ad cl va au Z B bf – Mönkhofer Weg – Ho
1
Ha Be Ma Ma Ma

1

1

Montag – Freitag

Hochschulstadtteil - [illegible] - Bad Schwar

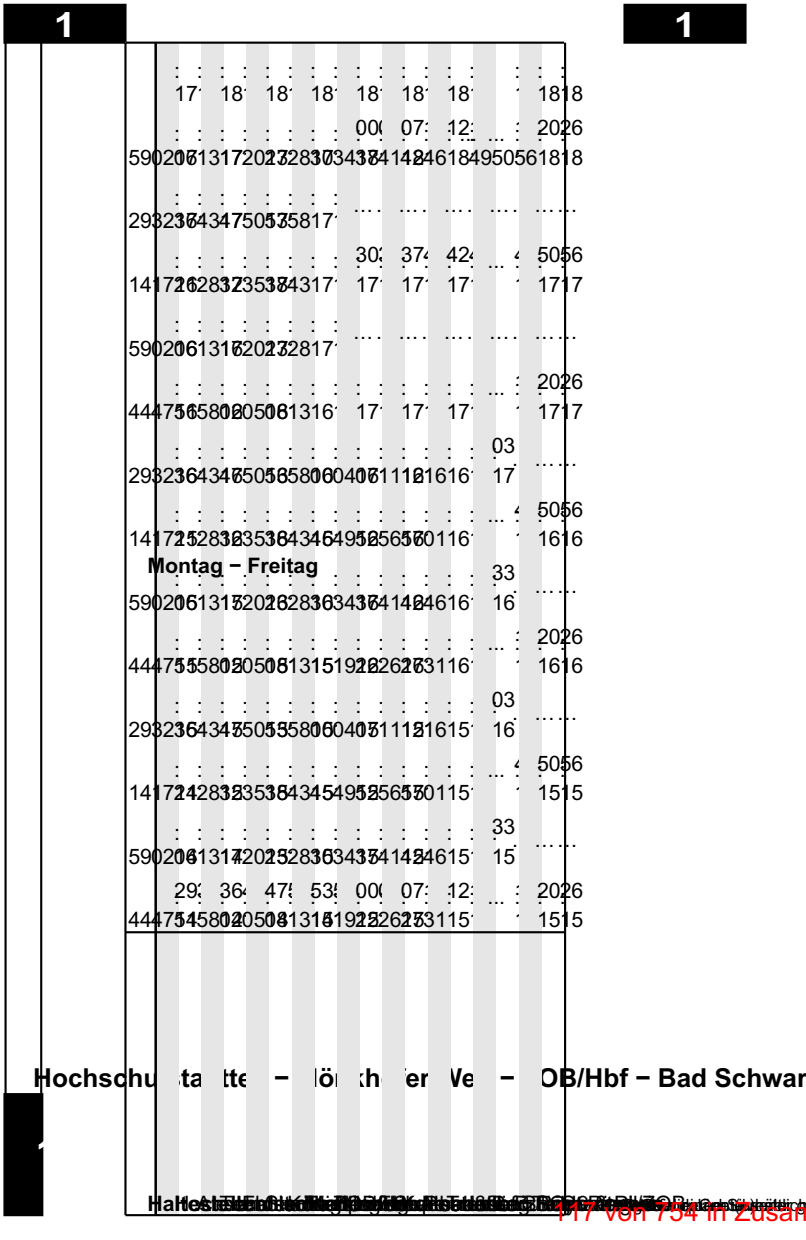
1

1

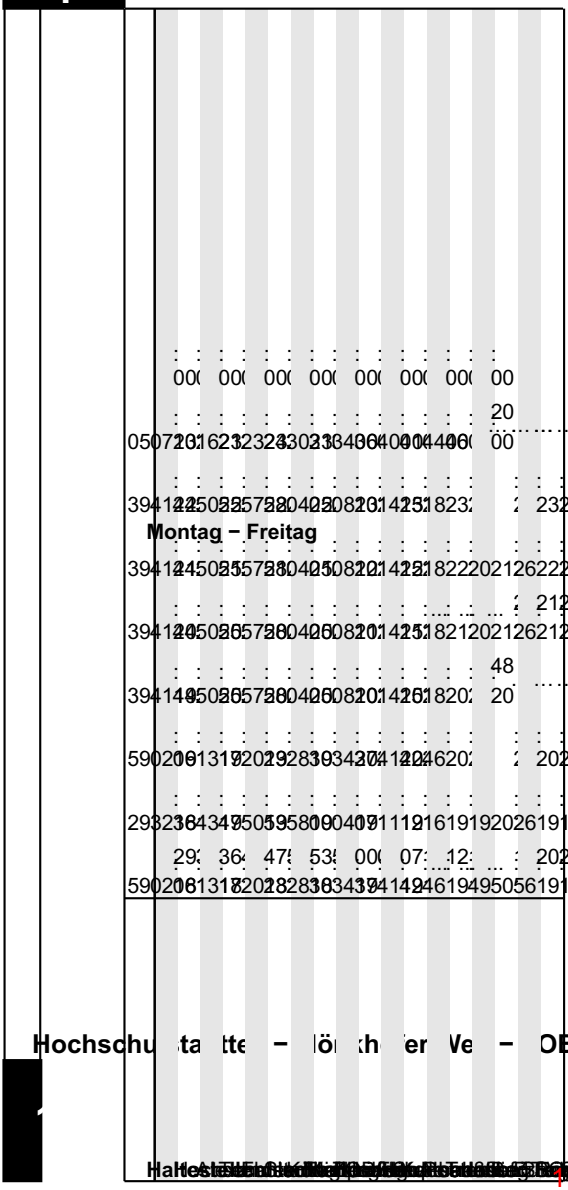
Montag – Freitag

Hochschu ta tte – lö ch er Ve – OB/Hbf – Bad Schwar

1


1
1
Montag – Freitag
Hochschu ta tte – lö ch er Ve – OB/Hbf – Bad Schwar
1
Ha

1



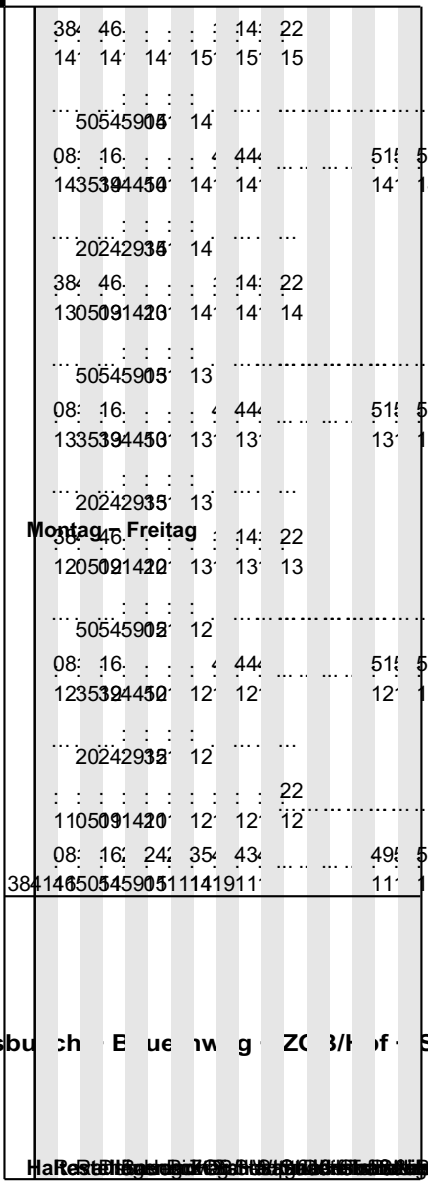
Montag – Freitag

Hochschu ta tte – lö ch er Ve – OB/Hbf – Bad Schwar

2

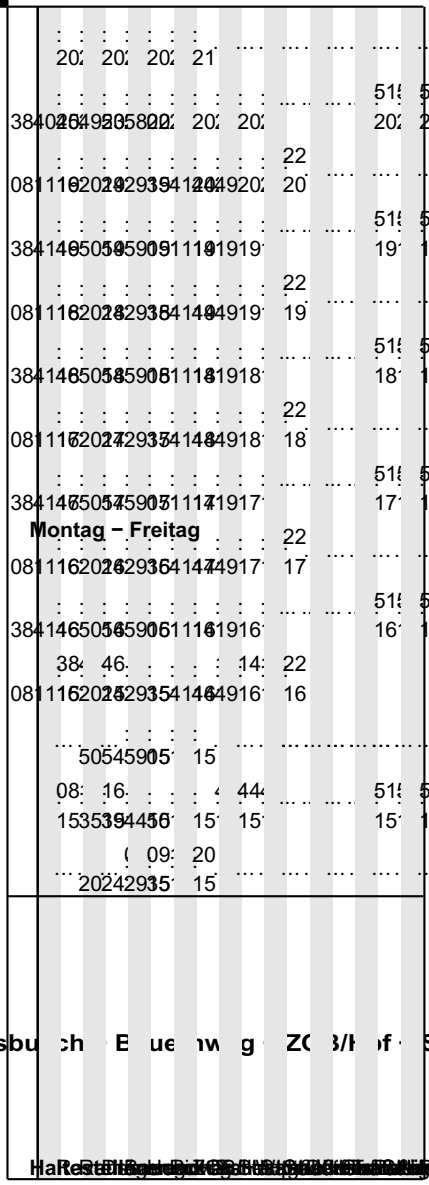
Montag – Freitag

Ravensbusch – Ba erl ve – DE Hb – an K iken Lübeck



Ravensburg Bahnhof Sana Kliniken Lübeck

2



Ravensburg Bahnhof Sana Kliniken Lübeck

2

Montag - Freitag

38	45	53							
23	23	23	00						
			4	49	55	56	59	06	
		02	23	23	23	23	23	00	
38	45	53							
22	22	22	23						
			4	49	55	56	59	06	
		02	22	22	22	22	22	23	
38	45	53							
21	21	21	22						
			43	49	55	56	59	06	
		02	21	21	21	21	21	22	

Ravensbu ch E ue w g ZO 3/h f Sana Kliniken Lübeck

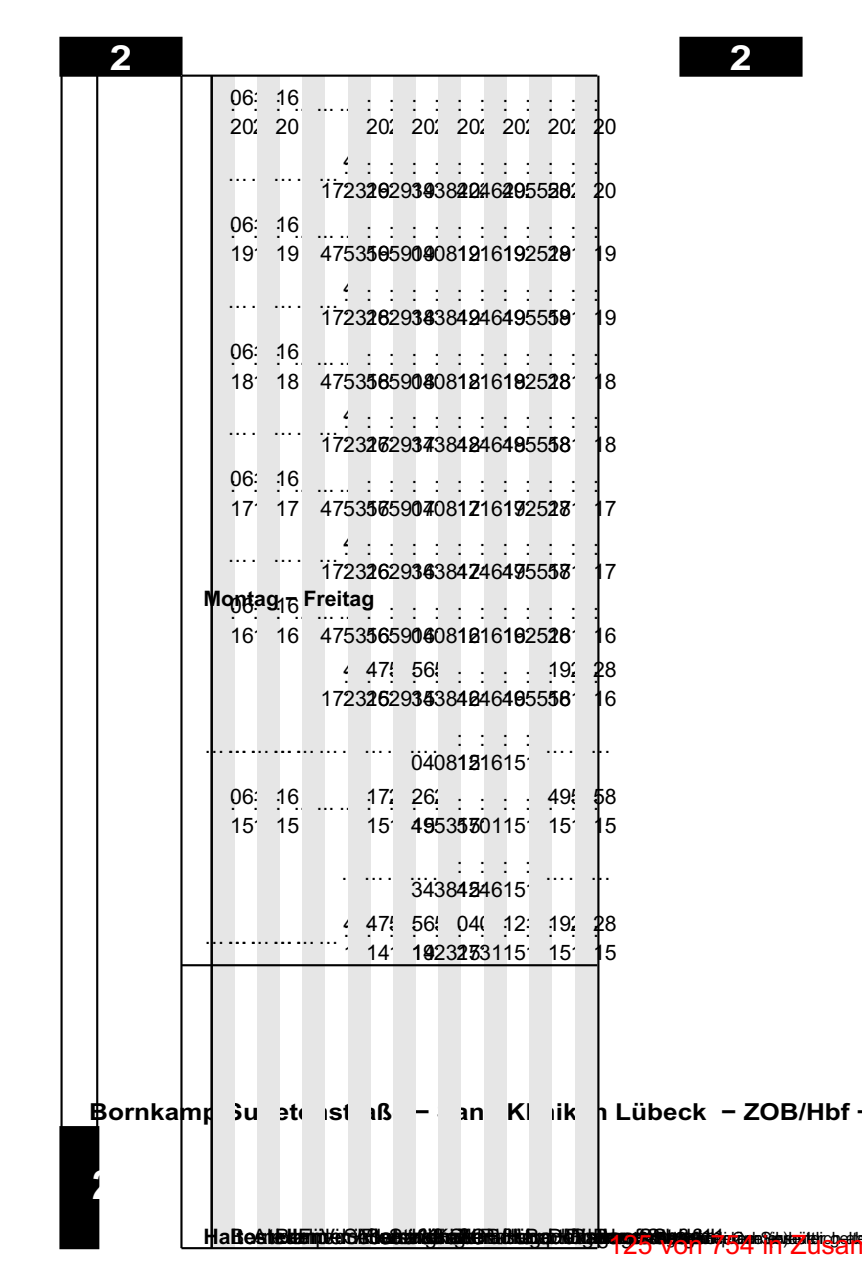
2

Montag – Freitag

Bornkamp/Sudeten[illegible] – ZOB/Hbf

2

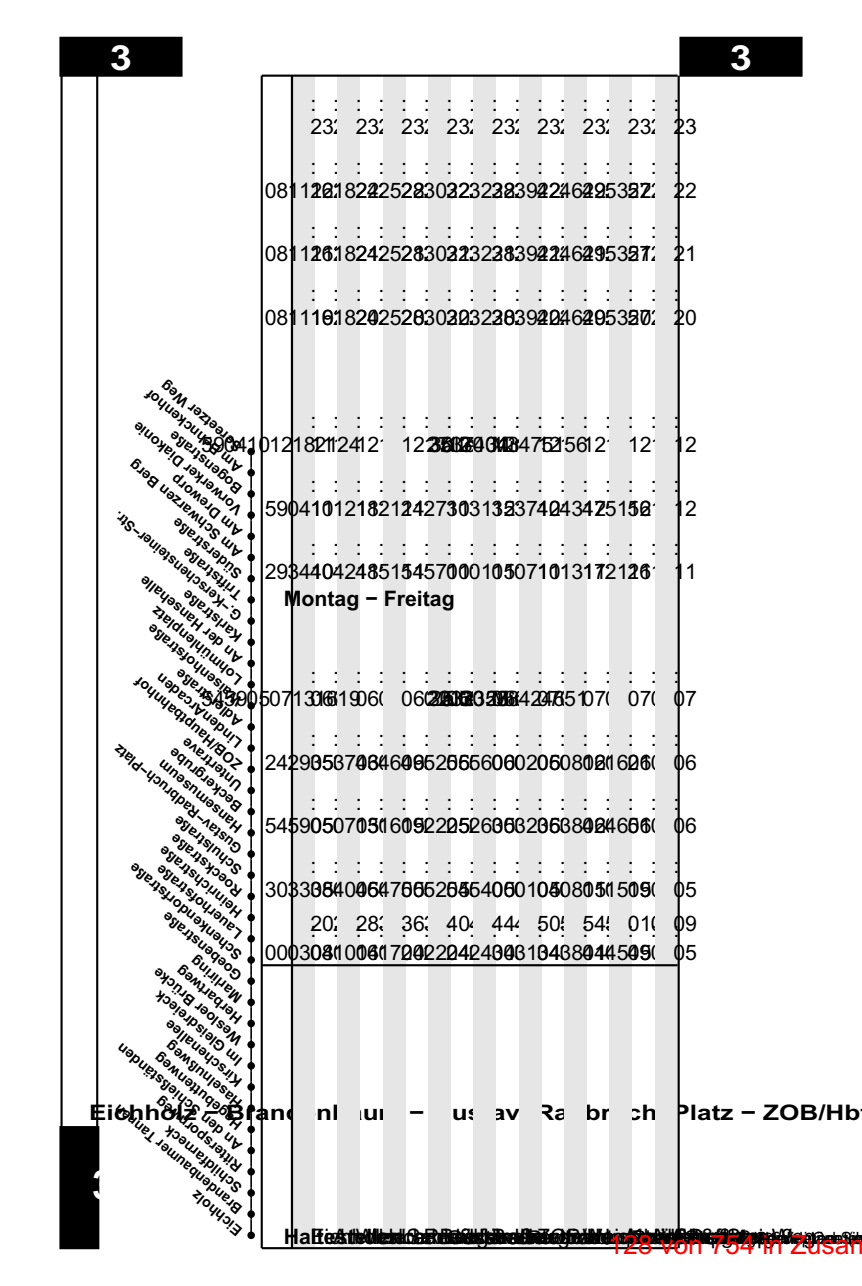
| | | |

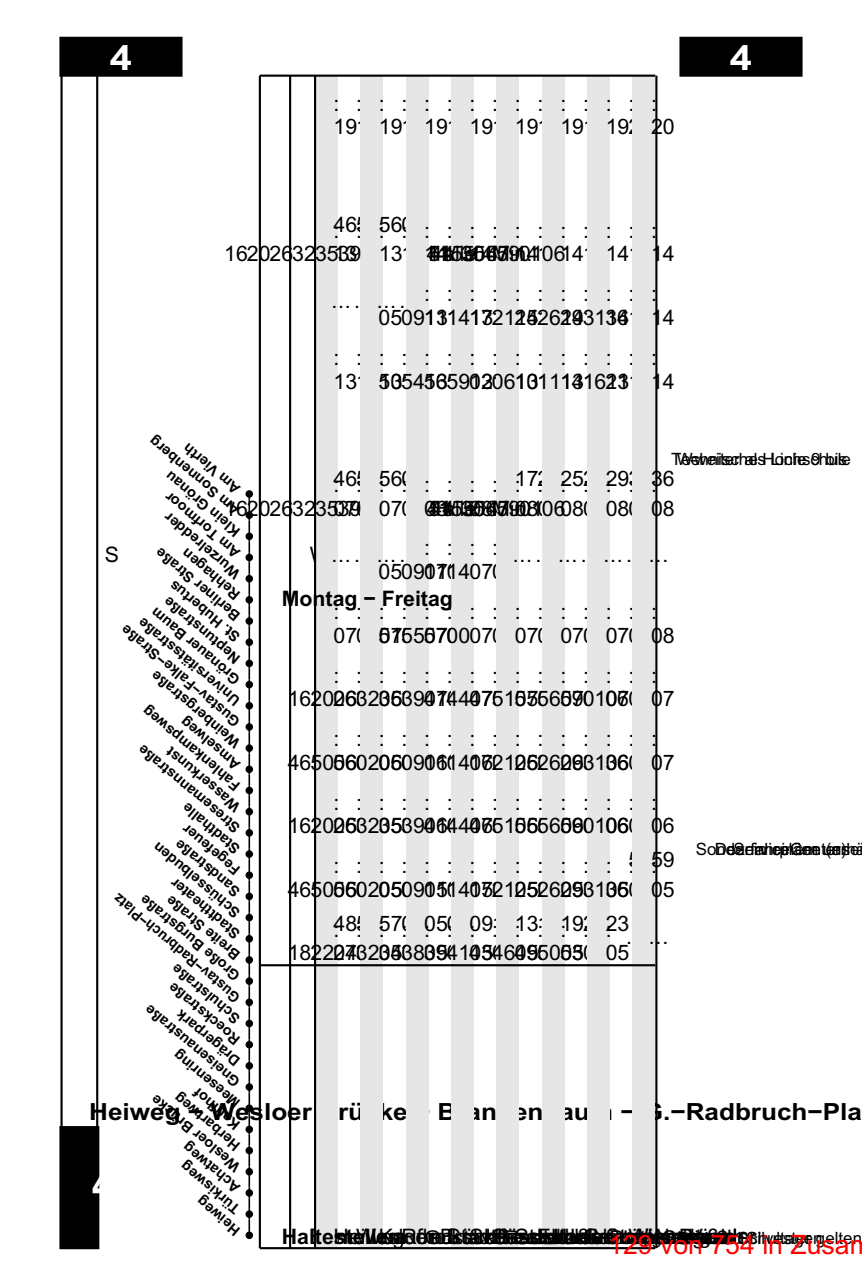

2
2
Montag – Freitag
Bornkamp
Lübeck – ZOB/Hbf
2

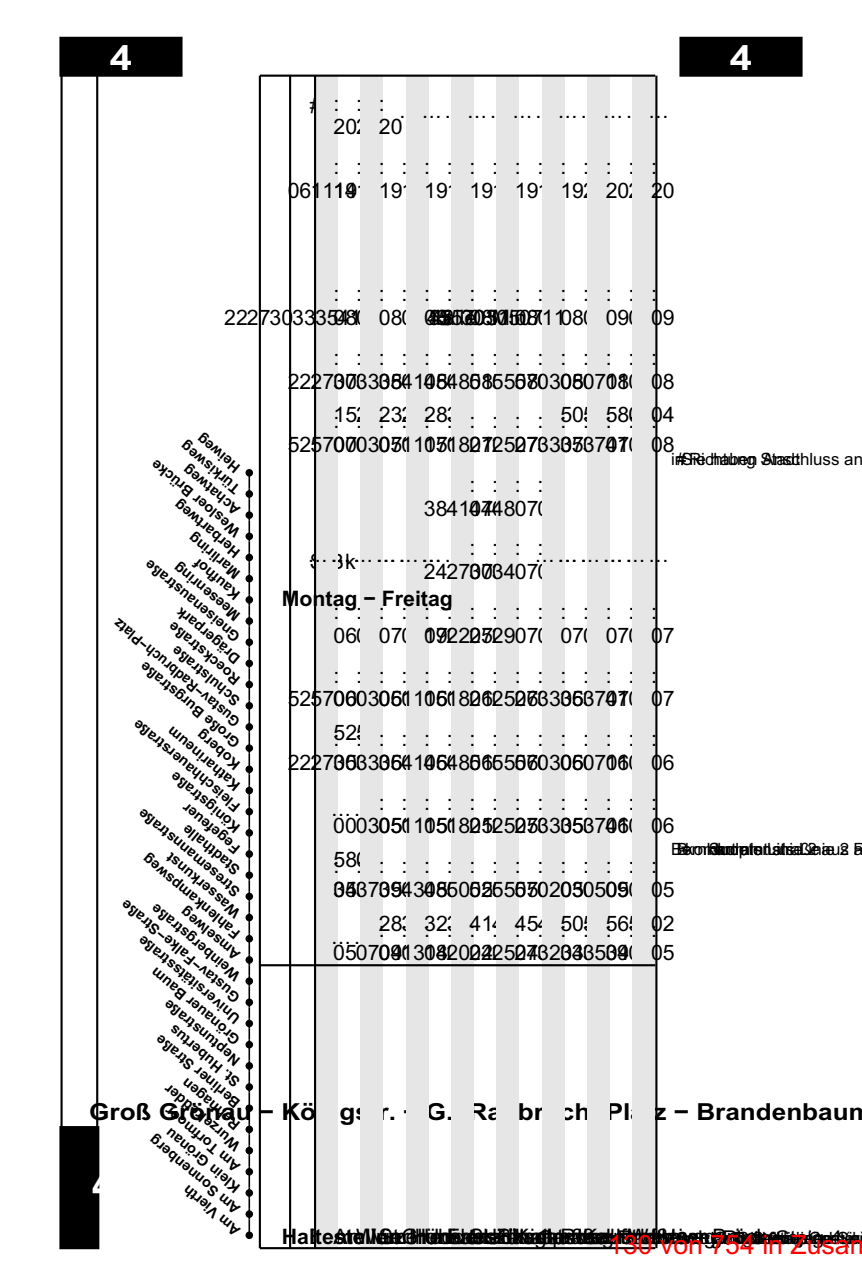
2

| | | |

3
3
Montag − Freitag
Sereetzer Weg
Gustav−Radbr
127 von 754 in Zusan


3
3
Montag – Freitag
Eichholz – Brandenburger Tannen – Rathaus – Gustav-Raabruch-Platz – ZOB/Hbf
Eichholz
Brandenburger Tannen
Rathaus
Gustav-Raabruch-Platz
ZOB/Hbf


4
4
Montag – Freitag
Heiweg
Wesloer
Radbruch-Pla
Haltestelle

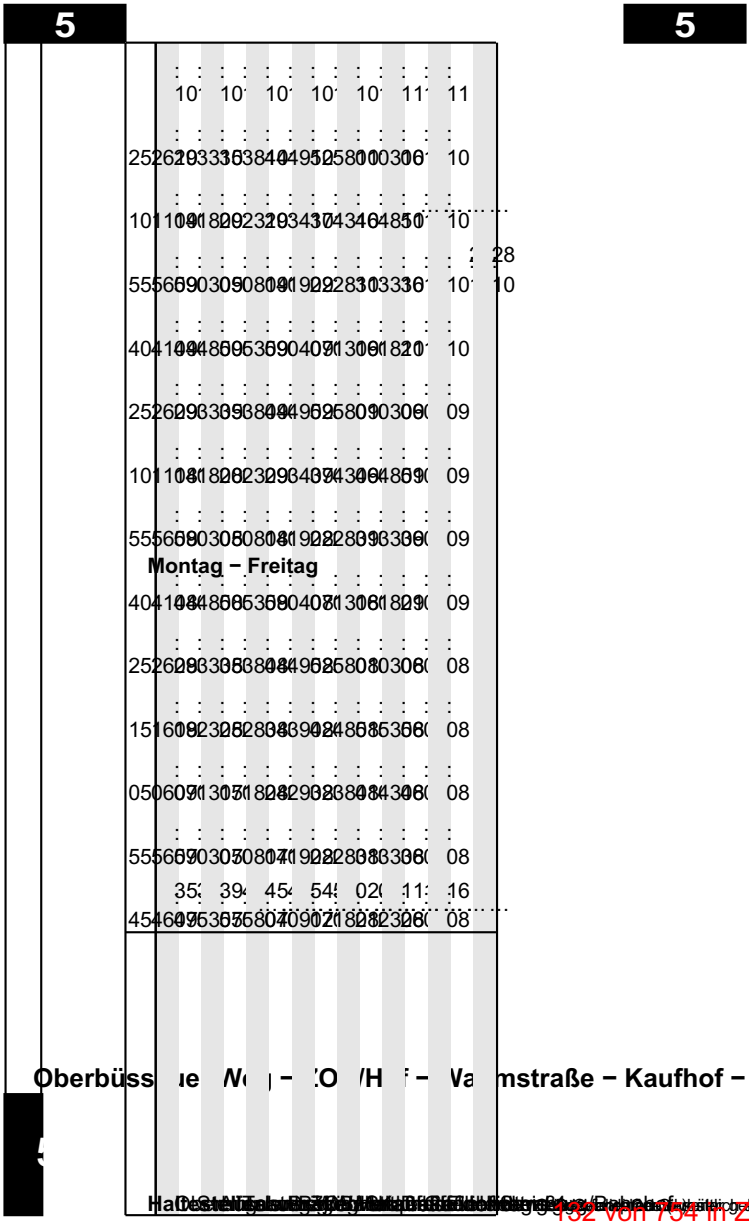

4
4
Montag – Freitag
Groß Gronau – Kö gs r. G. Ra br ch Pl z – Brandenbaun
Am Verth
Am Sonnenberg
Klein Gronau
Am Tronen
Wirzberg
Hellingen
St. Hubertus
Neuhertus
Gronauer Baum
Universitätstraße
Gustav-Falke-Straße
Weinbergstraße
Ansbergstraße
Fasanenweg
Wasserkunst
Stresemannstraße
Stadthalle
Fogelerer
Königstraße
Felsenkellerstraße
Kathrinenstraße
Kobeg
Große Burgstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Schulstraße
Rosenstraße
Gliegerpark
Messestraße
Kaufhof
Marktring
Herbartweg
Wiesiker Brücke
Achenweg
Türkisweg
Heiweg

5

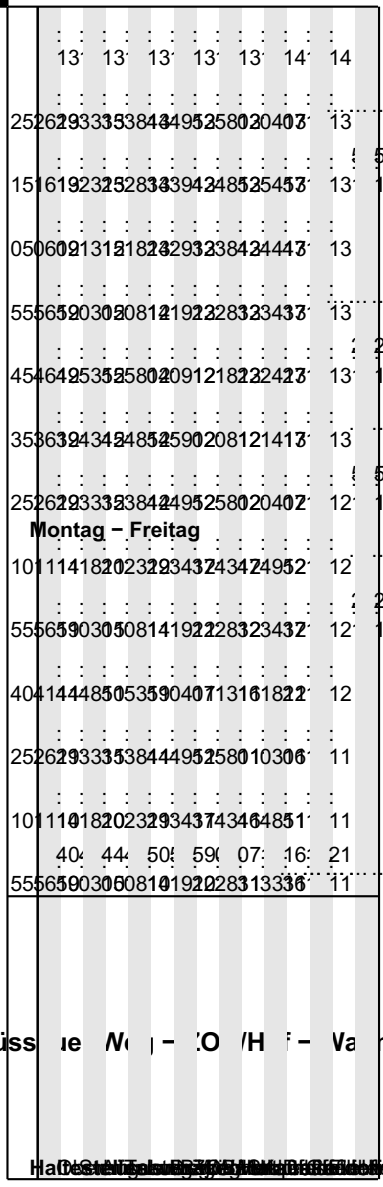
Montag – Freitag

Oberbüssauer Weg – ZOB/Hauptbahnhof – Kaufhof – Eichendorffstraße – Kaufhof – Eich

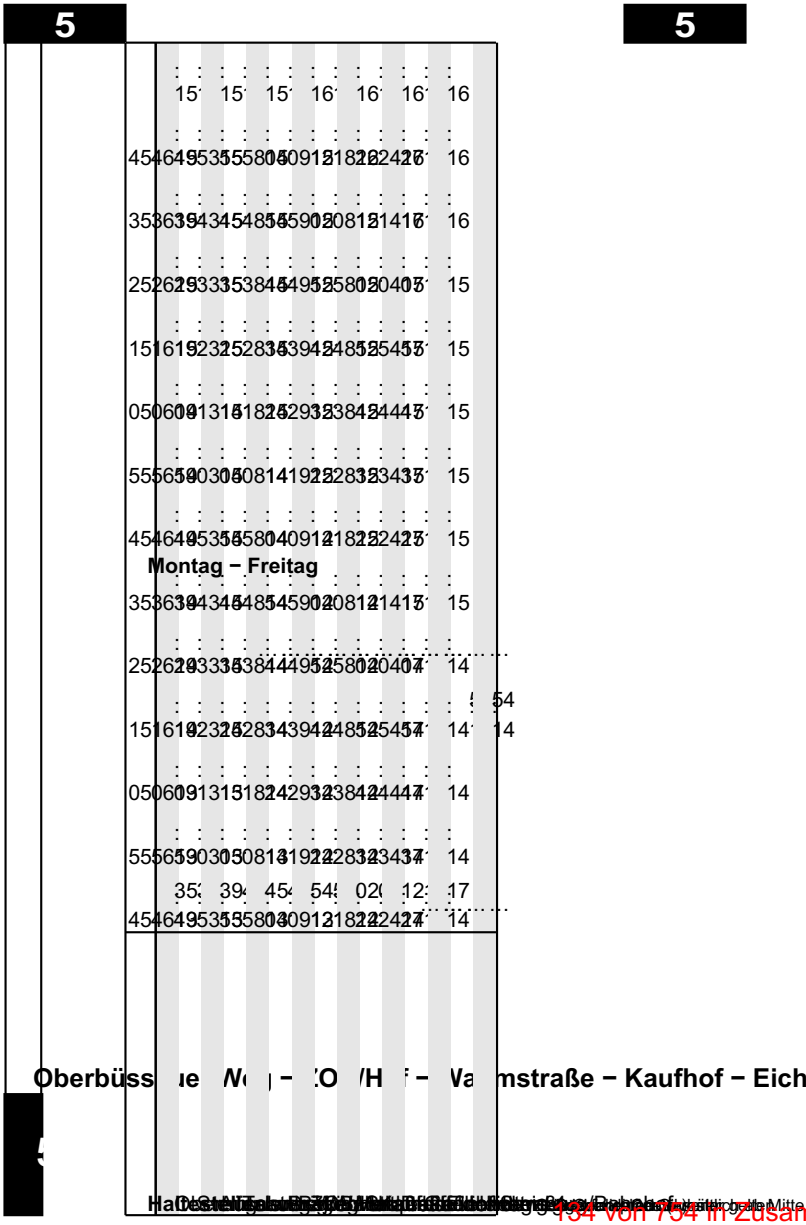
Herrnburg/Bahnhof
Englisch Bahn
Staunsfeld
Hedeweg
Ahornweg
Am Kamp
Eichhof
Eichhof Teich
Gueridkestraße
Dieselstraße
Dreifeldenweg
Personbusch
Kaufhof
Am Bertramshof
Molkereiplatz
Molkestraße
Wahnstraße
Kirchstraße
Hostenhorst
ZOB/Hauptbahnhof
Meierstraße
Meierswerk
Dragewerk
Hasenring
Lutherkirche
Lowe
Roter
Tauben
Stallhofstraße
Mosl
Ausbl
Ilsabl
Sternb
Oberbüssauer Weg


5
5
Montag – Freitag
Oberbüss ue M p – O /H f – Va mstraße – Kaufhof – Eich
Ha
Mitte

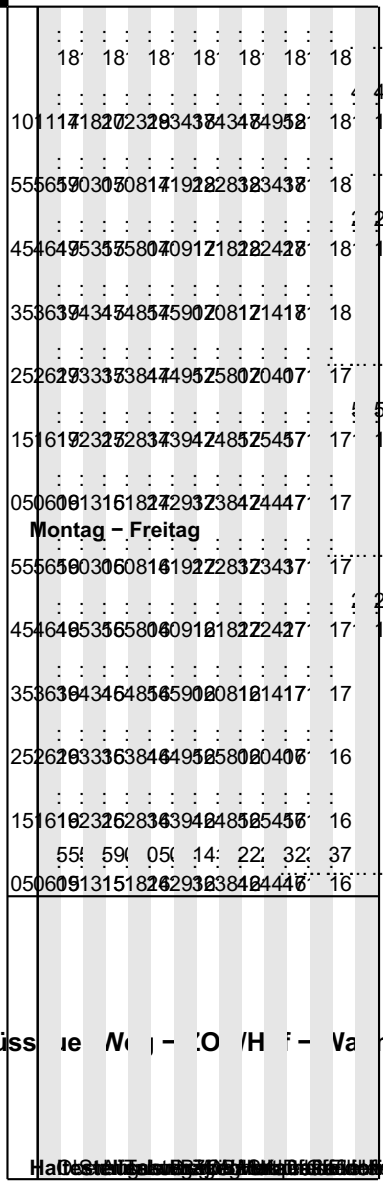
5



Oberbüss ue M p – O /H f – Va mstraße – Kaufhof – Eich


5
5
Montag – Freitag
Oberbüss ue M p – O /H f – Va mstraße – Kaufhof – Eich
Ha
Mitte

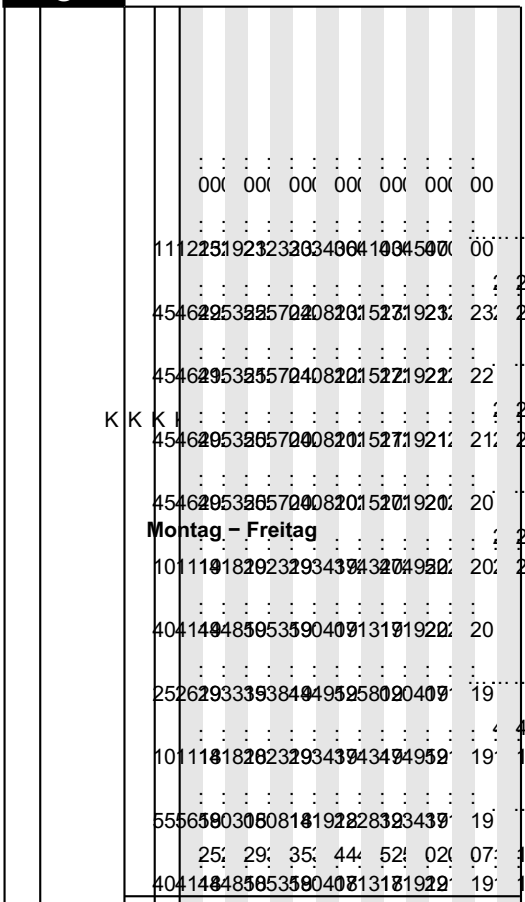
5



Montag – Freitag

Oberbüss ue M p – O /H f – Va mstraße – Kaufhof – Eich

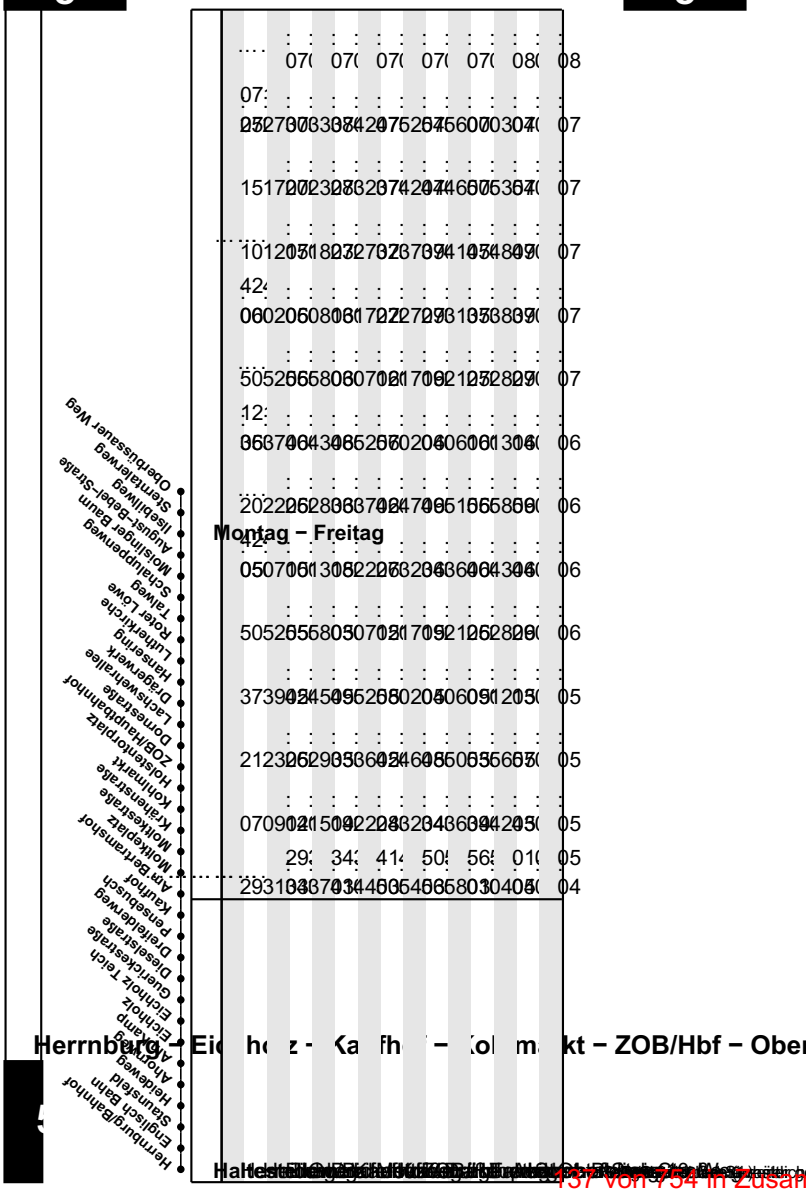
5

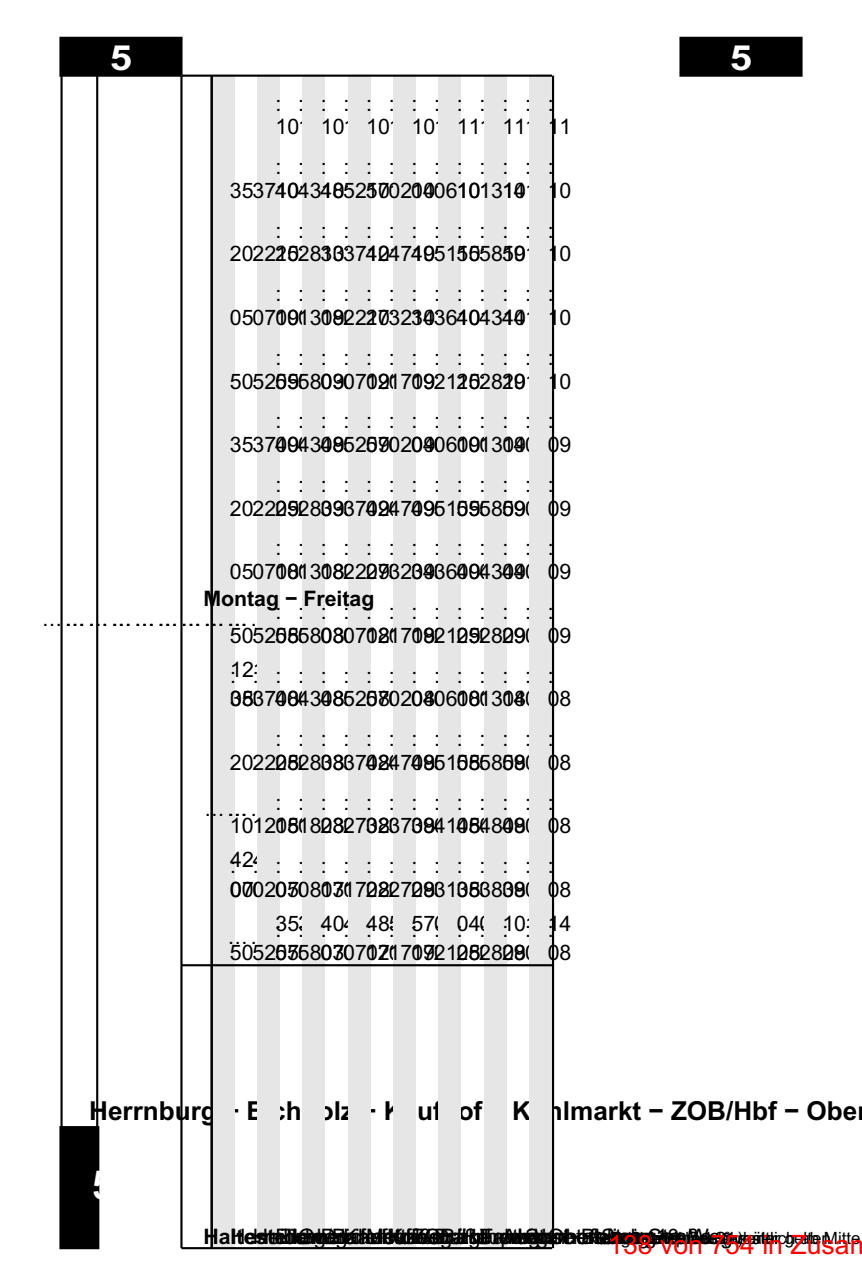


Montag – Freitag

Morgarten Linie 7 aus

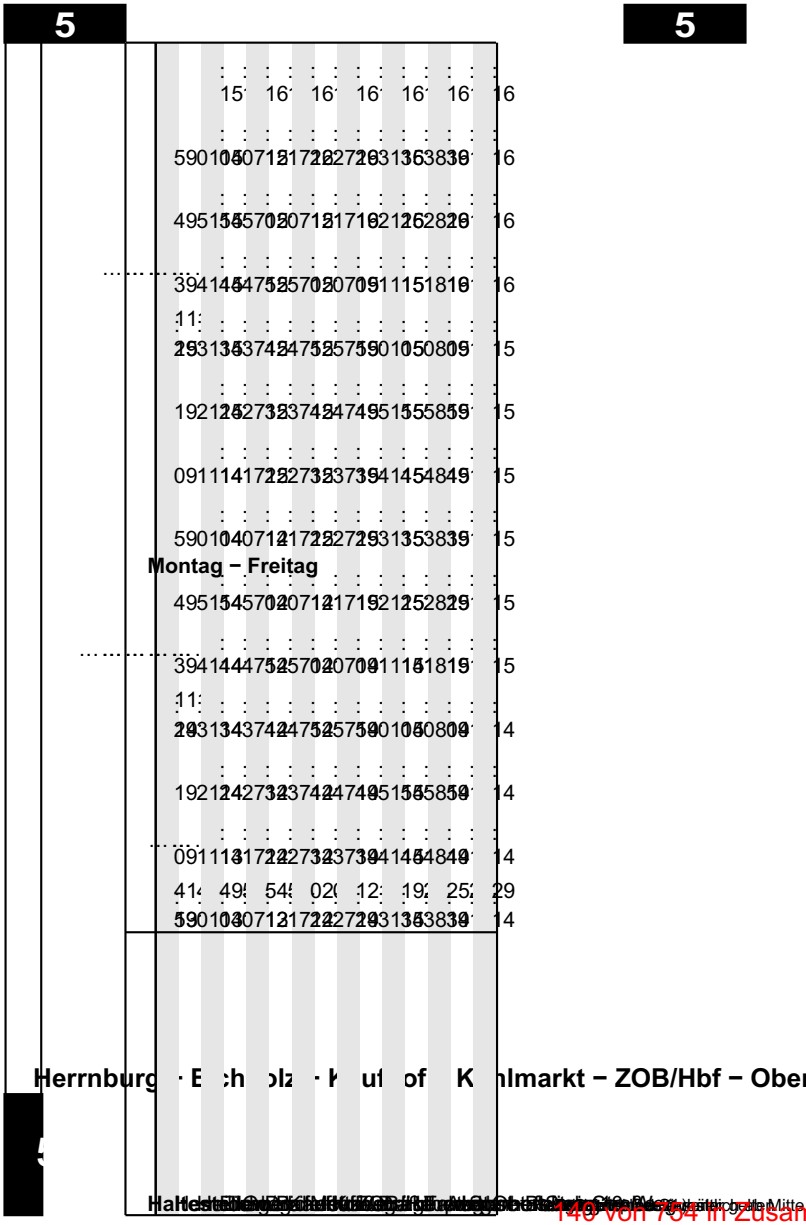
Oberbüssau r V eg Z B/ bf W h straße – Kaufhof – Eich

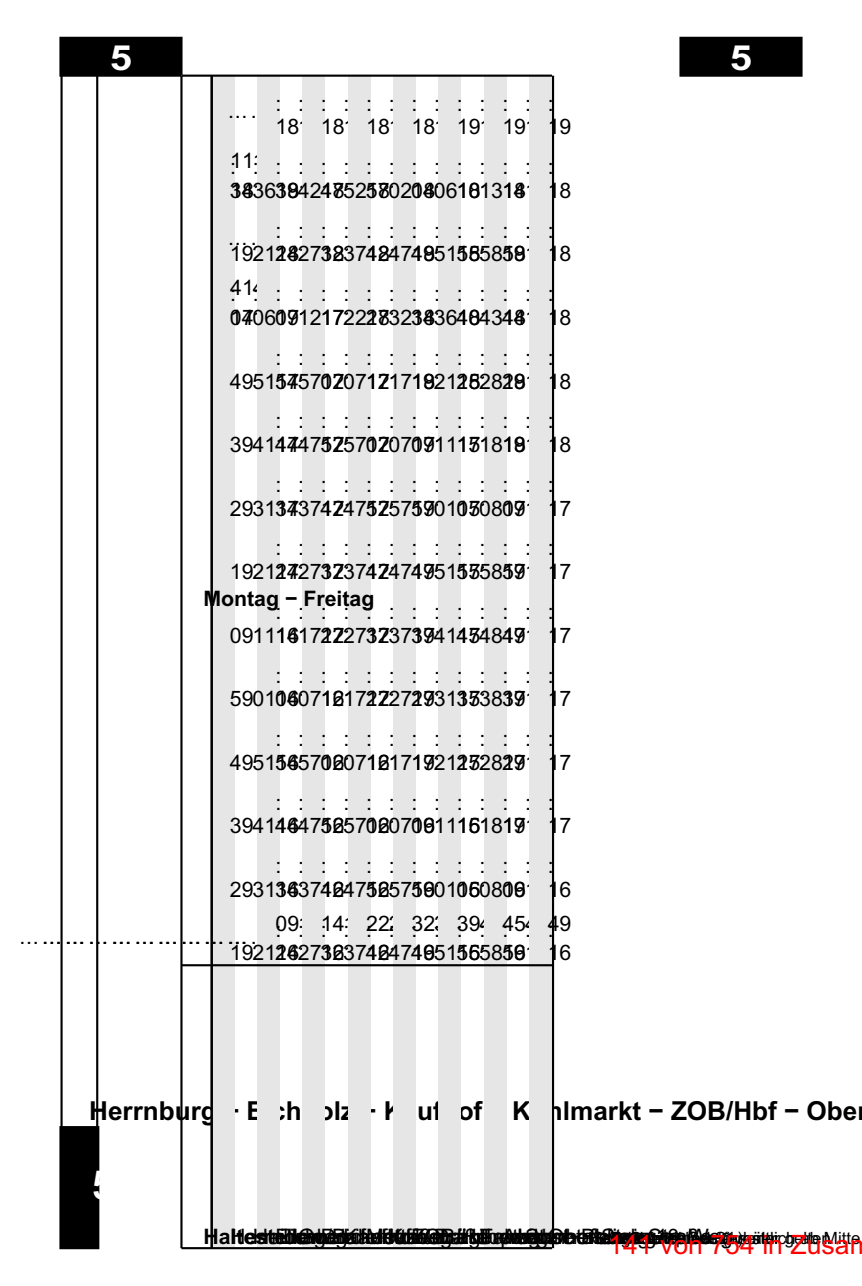

5
5
Montag – Freitag
Herrnburg – Ei h z - Ka fh – ol m kt – ZOB/Hbf – Ober
Herrnburg/Bahnhof
Englisch Eahn
Steinfeld
Heideweg
Anger
Eichkamp
Eichholz
Eichholz
Guerickestraße
Teich
Dieselstraße
Drieladerweg
Paesebusch
Kaufhof
Am Bertramshof
Molkereiplatz
Kreiensenstraße
Kohlmarkt
Hostenbachstraße
ZOB/Hauptbahnhof
Dornestraße
Lackiswehrallee
Drägerwerk
Hansering
Lutherkirche
Roter Löwe
Talweg
Schalauppenweg
Moislinger Baum
August-Bebel-Straße
Isebellweg
Steintalerweg
Obertrave
Obertrave
Steintalerweg
Isebellweg
August-Bebel-Straße
Moislinger Baum
Schalauppenweg
Talweg
Roter Löwe
Lutherkirche
Hansering
Drägerwerk
Lackiswehrallee
Dornestraße
ZOB/Hauptbahnhof
Hostenbachstraße
Kohlmarkt
Kreiensenstraße
Molkereiplatz
Am Bertramshof
Kaufhof
Paesebusch
Drieladerweg
Dieselstraße
Teich
Guerickestraße
Eichholz
Eichholz
Eichkamp
Anger
Heideweg
Steinfeld
Englisch Eahn
Herrnburg/Bahnhof


5
5
Montag – Freitag
Herrnburg · E :h ola · K uf of K lmarkt – ZOB/Hbf – Ober
5
Hall
Mitte

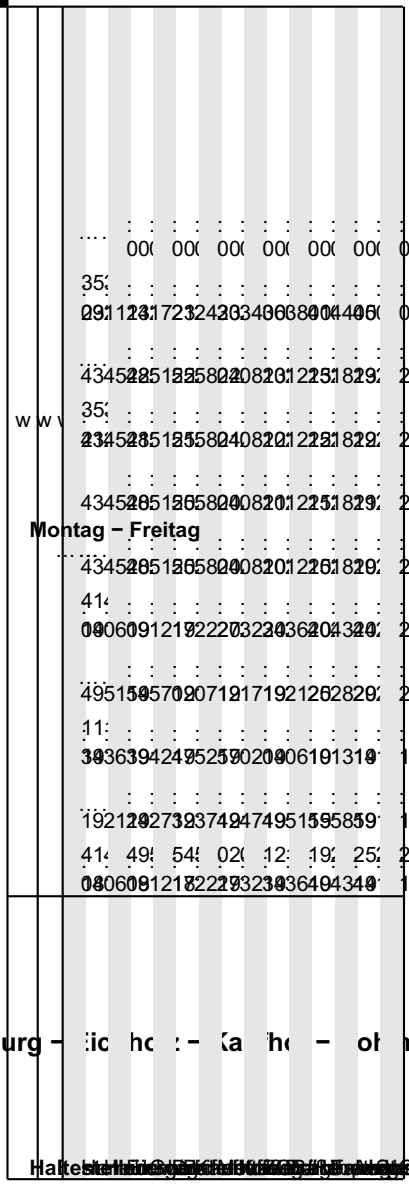


Herrnburg · E :h ola · K ul of K lmarkt – ZOB/Hbf – Ober


5
5
Montag – Freitag
Herrnburg · E :h ola · K ul of K lmarkt – ZOB/Hbf – Ober
5
Hal
Mitte


5
5
Montag – Freitag
Herrnburg · E :h ola · K ul of K lmarkt – ZOB/Hbf – Ober
5

5



Montag – Freitag

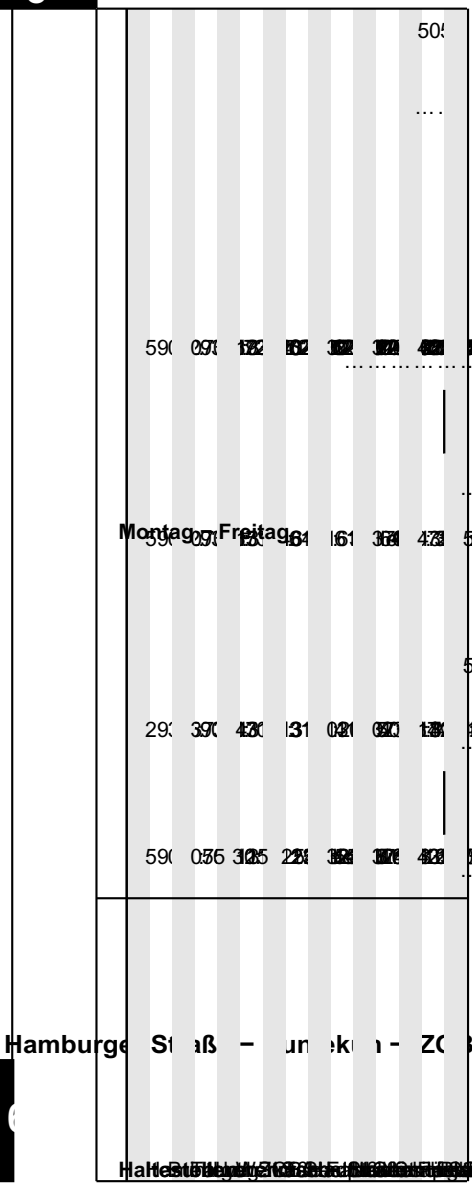
Herrnburg – ic hc : – Ka h – ol markt – ZOB/Hbf – Ober

6

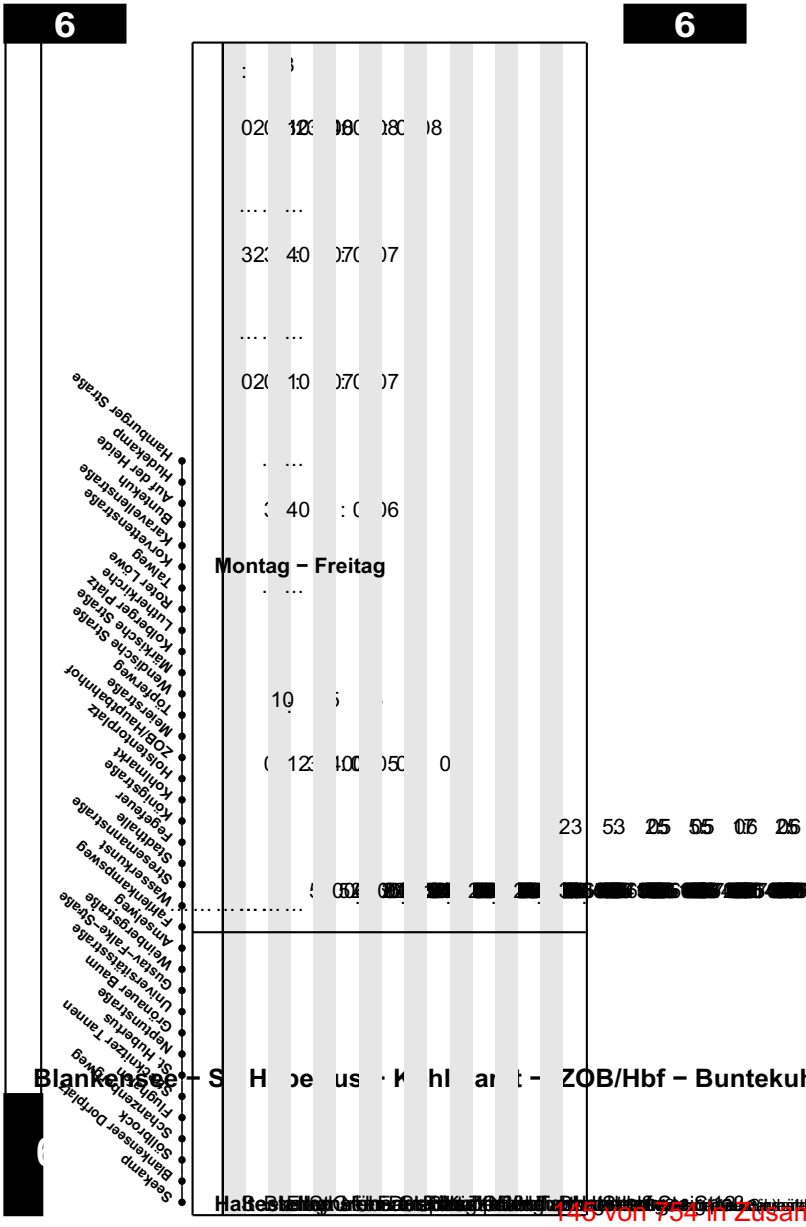
Montag – Freitag

Hamburger Stra e B te uh - DE Hb – Sandstraße – St. H

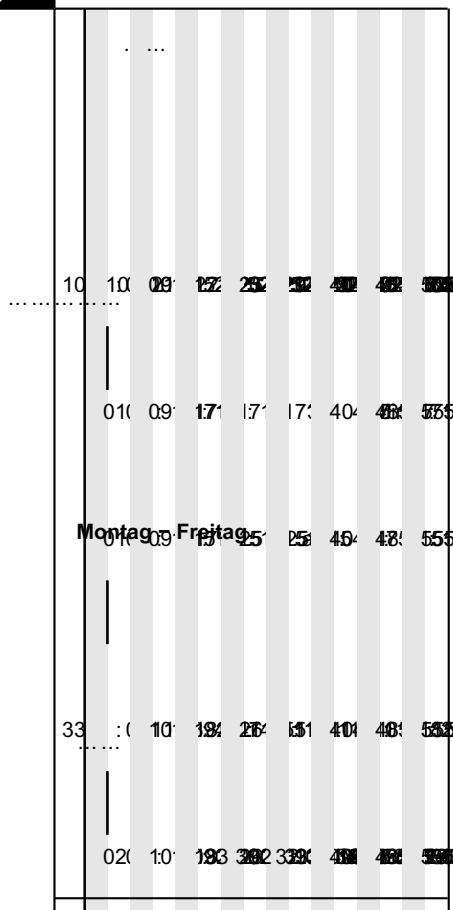
6



Hamburger Straße – [illegible] – ZOB/Hbf – Sandstraße – St. H


6
6
Montag – Freitag
Blankensee – S H pe us · K hl ar t – ZOB/Hbf – Buntekuh
Seeahorn
Blankenseer Dorfplatz
Solpblock
Schanzenbrücke
Fliegerhorst
Schmiedekunst Tannen
Nepturistraße
St. Hubertus
Grünauer Baum
Universitätsstraße
Gustav-Falke-Straße
Wiesenhamp
Anselweg
Fallhammpsweg
Wiesenhamp
Straßenbahnhof
Straßenbahnhof
Straßenbahnhof

6



Montag - Freitag

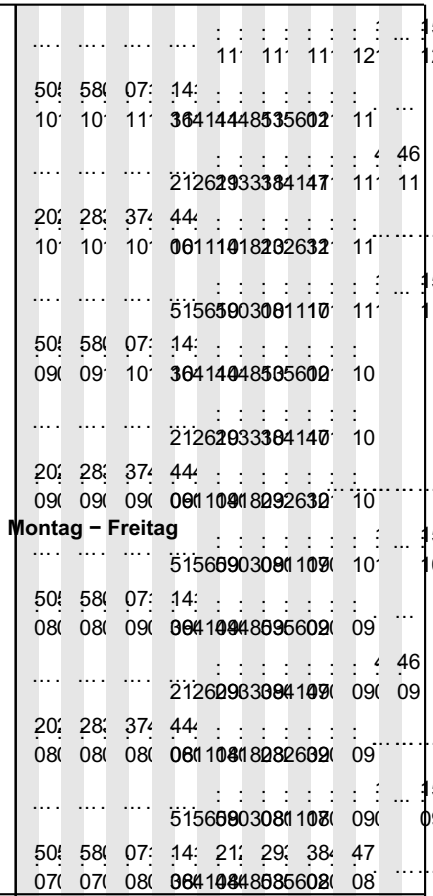
Blankense – t. ul rtu – Ko m rkt – ZOB/Hbf – Buntekuh

7

Bad Schwartau – Vo ve er ri lh – O H – Sandstraße

Montag – Freitag

7

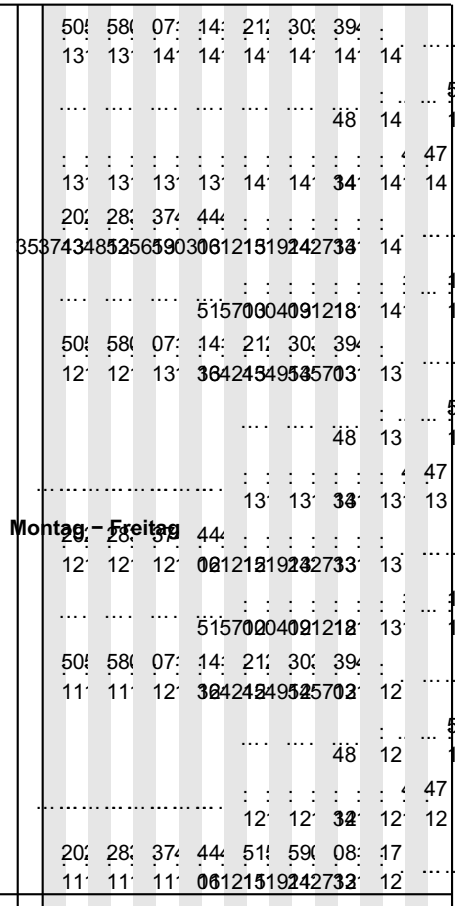


Montag – Freitag

Bad Schw ta – or er er rie h – OB/Hbf – Sandstraße

Ha Be Bi SU Vo Ka Ba Ba Ba

7



Linientaxi

Montag – Freitag

Bad Schwar u V w ke Fr dh f Z(3/Hbf – Sandstraße

7

7

Linienta

Montag – Freitag

Bad Schwa u V w ke Fr dh f Z(3/Hbf – Sandstraße

7

Halte

150 von 754 in Zusa

7

K

K

Montag – Freitag

Bad Schwar u V w ke Fr dh f Z(3/Hbf – Sandstraße

Halte

7

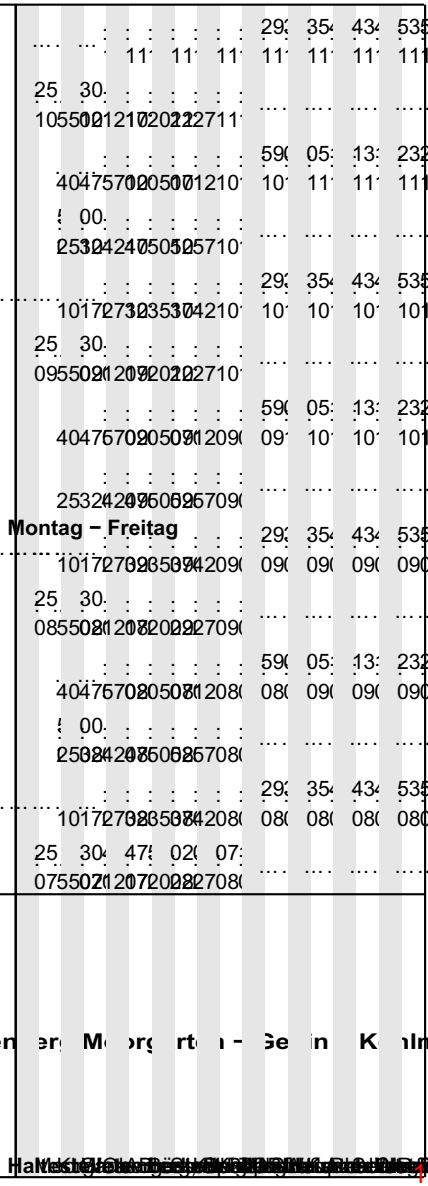
Montag – Freitag

Linientaxi

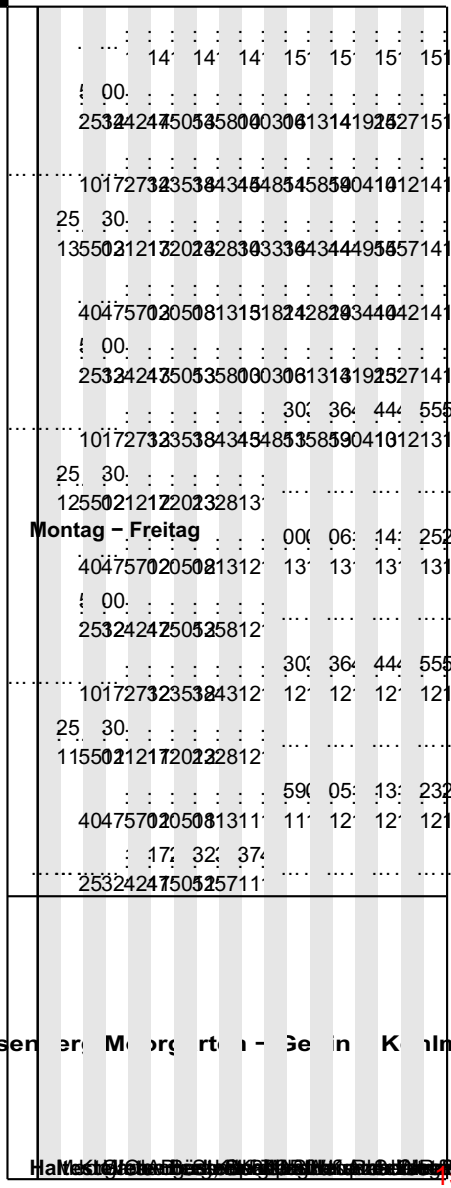
Kl. Wasserberg/Mo ga er - e n – ol ma kt ZOB/Hbf – V

Halte

7

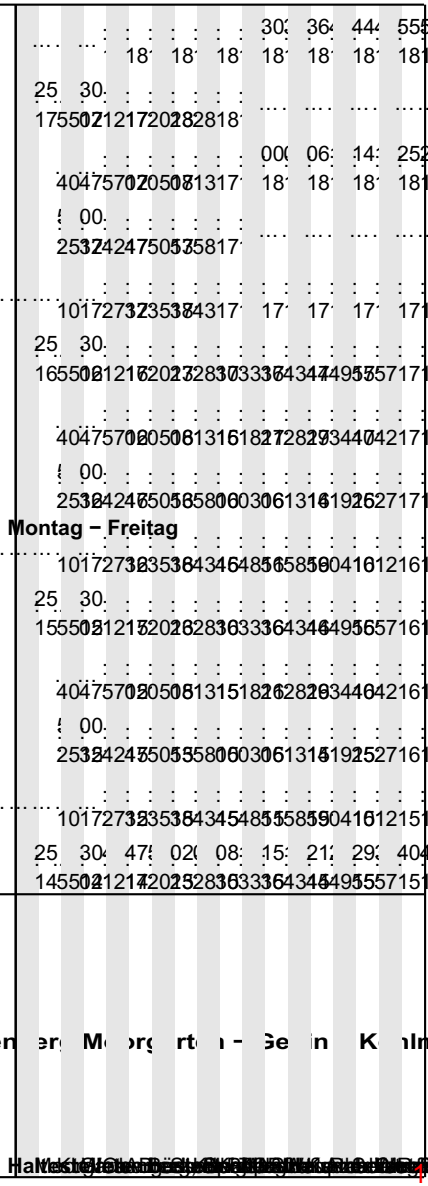


7



Kl. Wesen er M org rt – Ge in K lmarkt – ZOB/Hbf – V

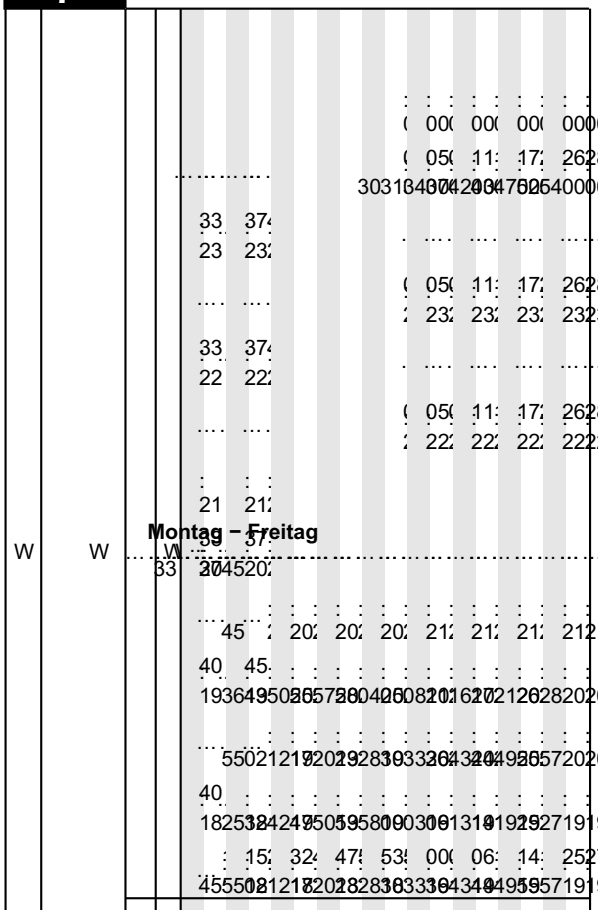
7



Montag – Freitag

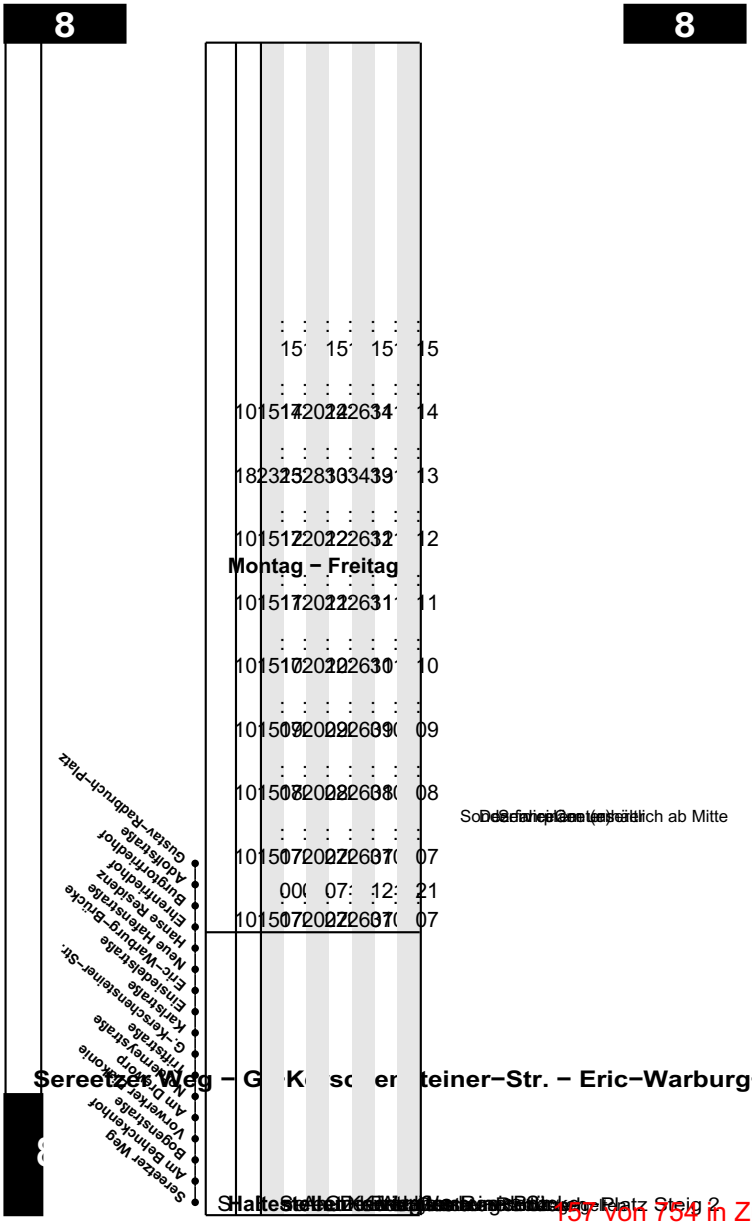
Kl. Wesen[illegible] M[illegible]orgenstern – Ge[illegible]n K[illegible]almarkt – ZOB/Hbf – V

7



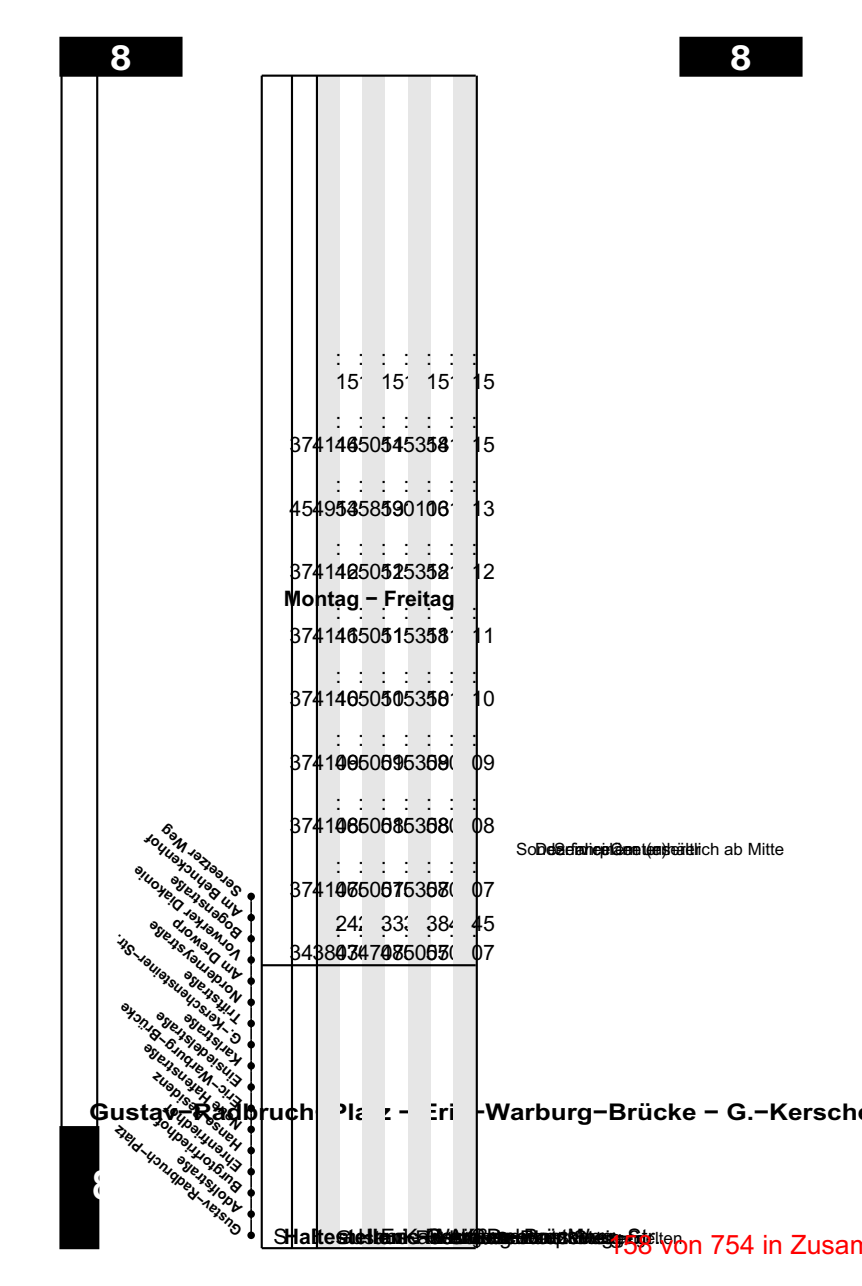
Kl. Wesenbe g/l oc ga en · C ni – ol narkt – ZOB/Hbf – V

156 von 754 in Zusam


8
8
Montag – Freitag
Sereetzer Weg – G K sc er teiner–Str. – Eric–Warburg–Brü
Sereetzer Weg
Am Behnckenhof
Bogenstraße
Vorwerker
Am Dreieck
Neue Hafenstraße
Fritzstraße
G.-Kerschensteiner-Straße
Karlstraße
Elisabethstraße
Eric–Warburg–Straße
Hanse Residenz
Ehrenfriedhof
Bugfortfriedhof
Adolfstraße
Gustav–Radbruch–Platz
Sonn- und Feiertags geänderte Abfahrtszeiten ab Mitte
Haltestelle Platz Steig 2
1 von 754 in Zusan

8

8


Montag – Freitag
Gustav-Radbruch-Platz
Adolfstraße
Bugenhagenstraße
Elbinger Straße
Hansastraße
Neue Hafenstraße
Einsiedelstraße
Karlstraße
G.-Kerschensteiner-Straße
Trift
Nordenheystraße
Am Dreyort
Vorwerker Diakonie
Bogenstraße
Am Behnckenhof
Sereetzer Weg
Gustav-Radbruch-Platz – Erich-Warburg-Brücke – G.-Kerschensteiner-Straße
Sonnabend
Sonntag und gesetzlich ab Mitte

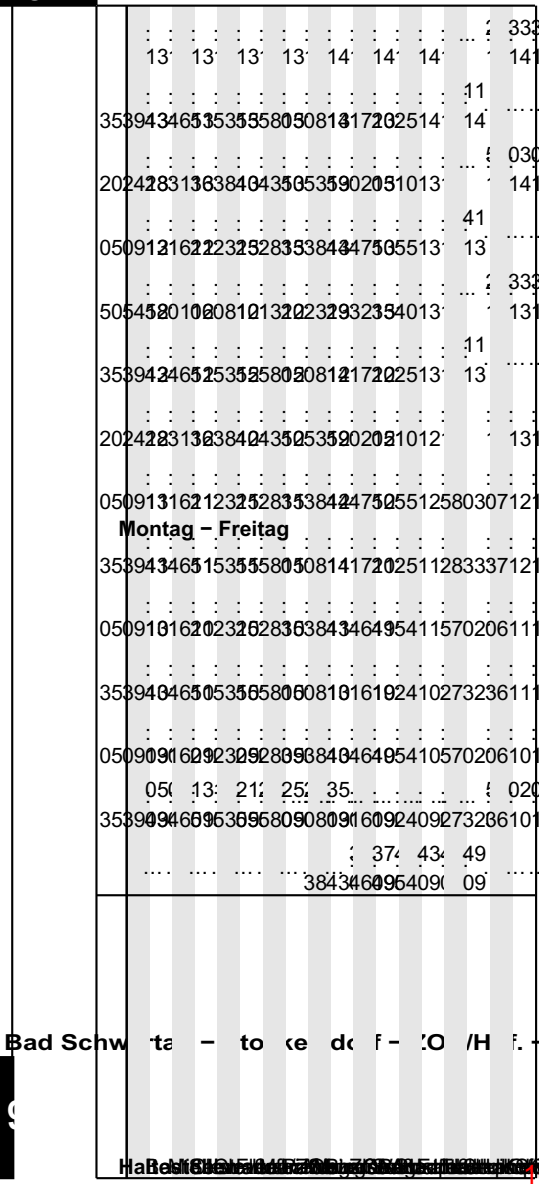
9

Montag – Freitag

Bad Schwartau – S oc el lo – DE Hb – ar str. – Stephe

Halteste

9



Bad Schw ta – to ke dc F – O /H f. – Sandstr. – Stephe

9

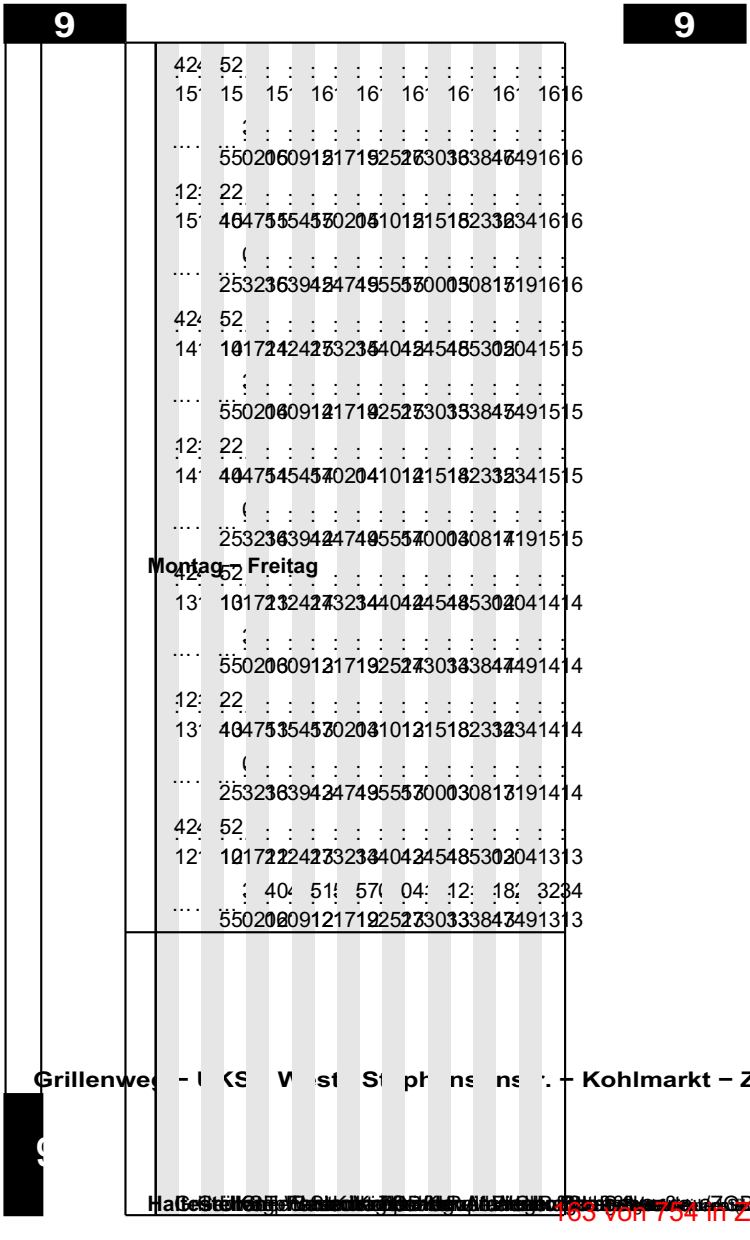
Montag – Freitag

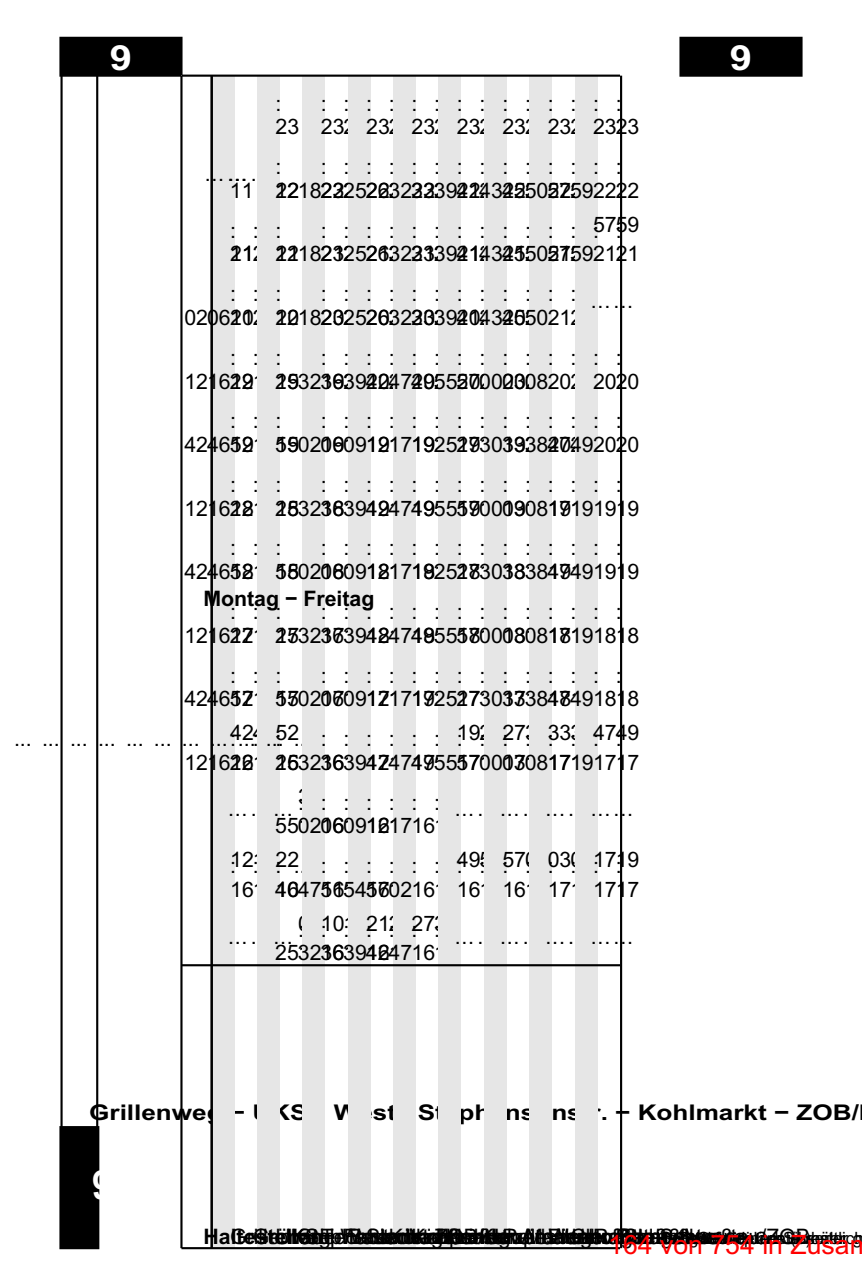
Bad Schw ta – to ke dc F – O /H f. – Sandstr. – Stephe

9

Montag – Freitag

Grillenweg – UKSH, West – Steinhausstraße – Kolmarkt – ZOB/


9
9
Montag – Freitag
Grillenweg – Kohlmarkt – ZOB/
9

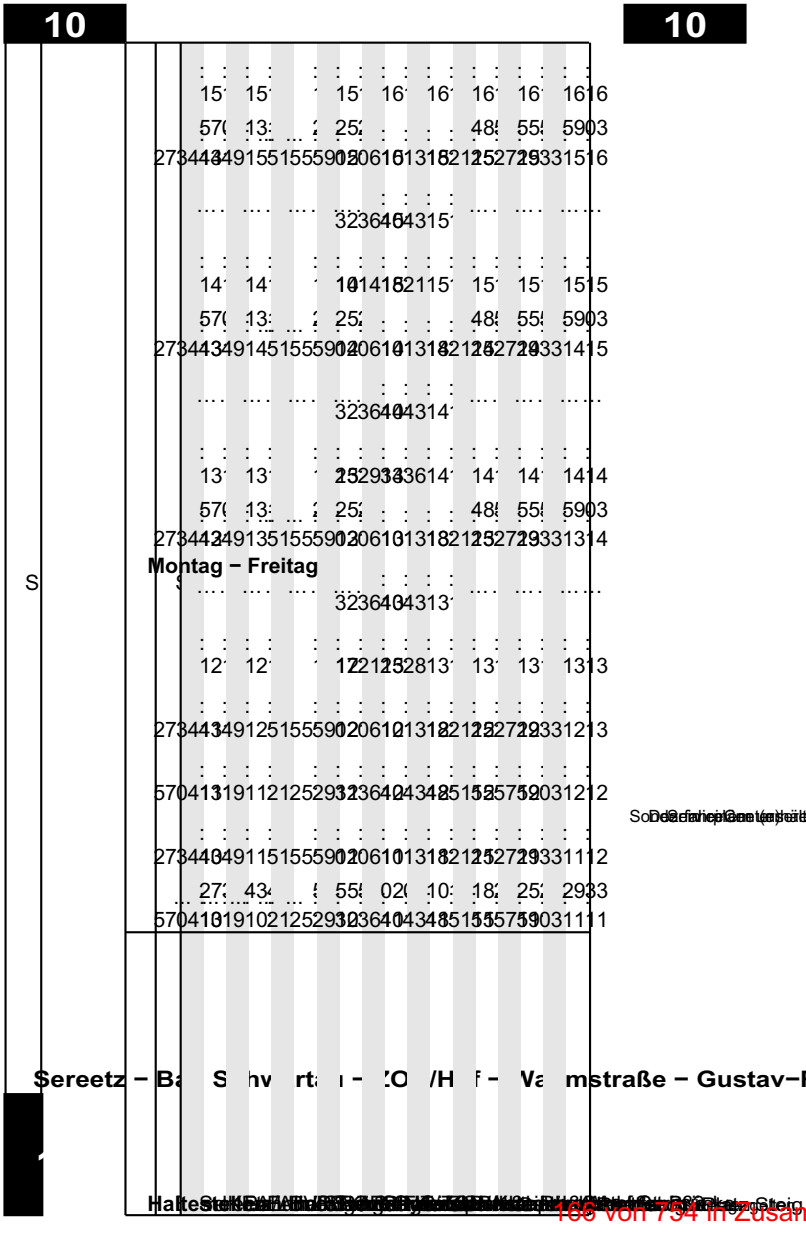

9
9
Montag – Freitag
Grillenweg – Kohlmarkt – ZOB/
9

10

10

Montag – Freitag

Serecetz, Bad Schwalbach – Obere Hahnstraße – Waldhausstraße – Gustav-


10
10
Montag – Freitag
Sereetz – Ba S hv rt – CO /H f – Va mstraße – Gustav–
Halte

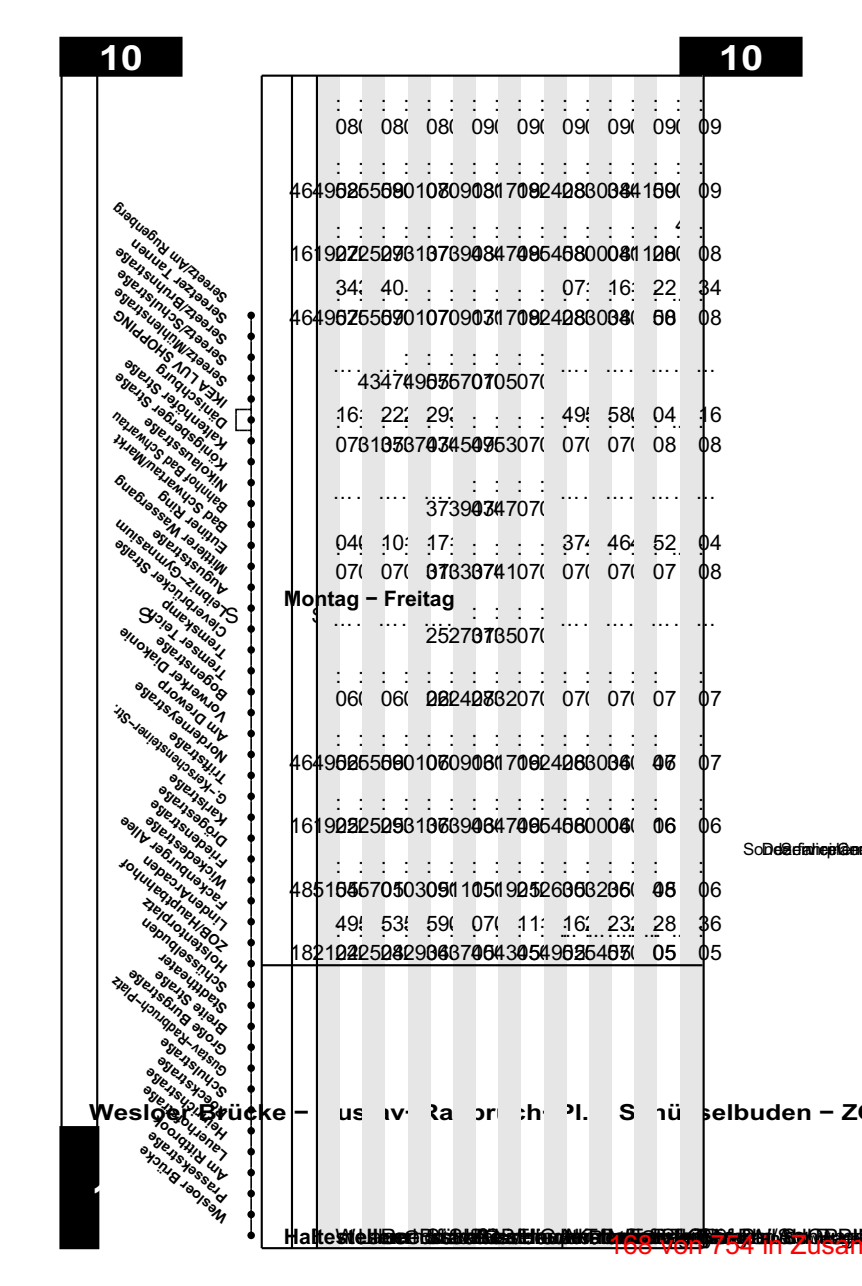
10

Montag – Freitag

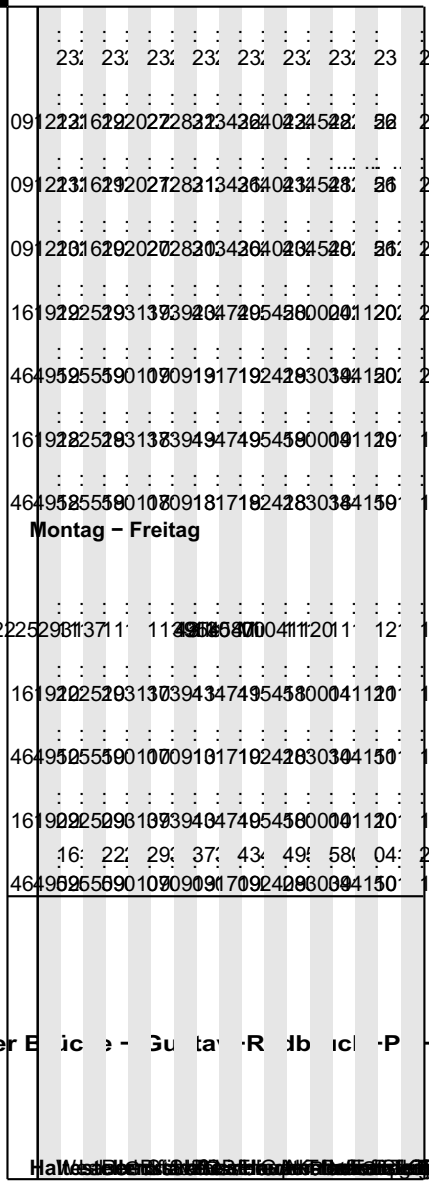
verkehrt als Anruf-Samm

Sereetz – Ba S hv rt – :O /H f – Va mstraße – Gustav–

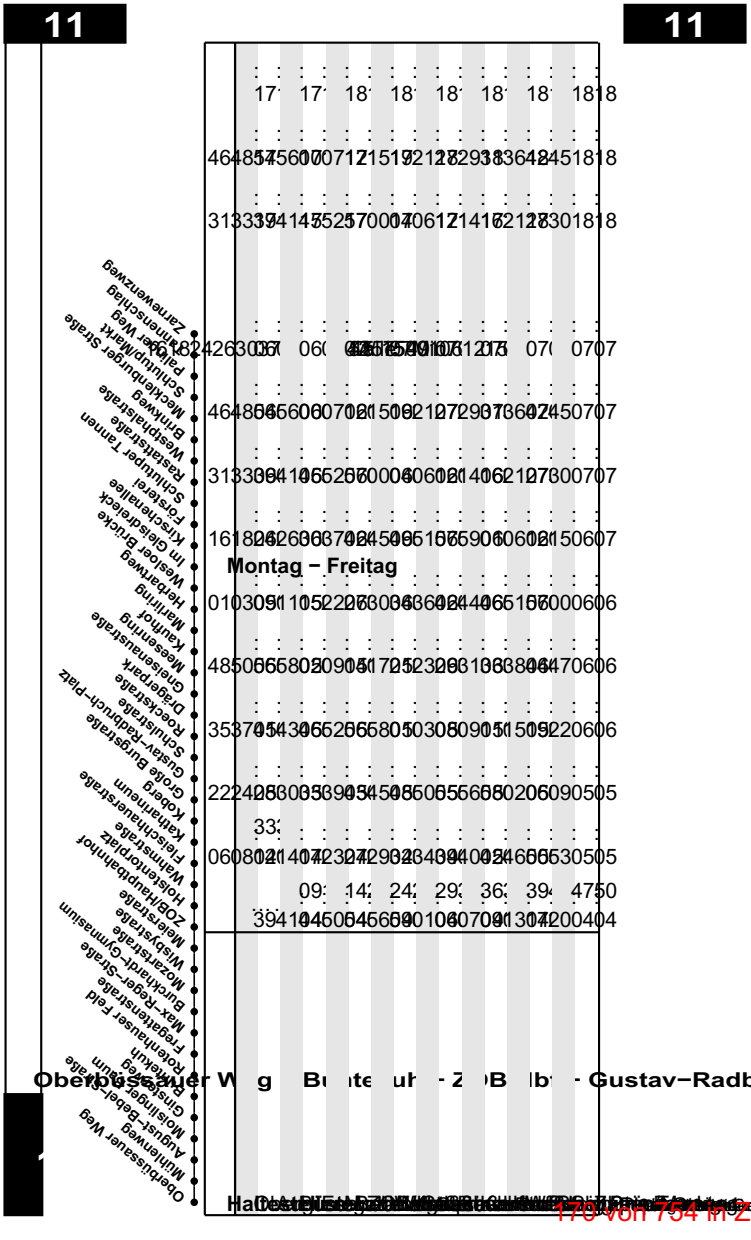
Halte


10
10
Montag – Freitag
Weseler Brücke –
Haltestelle
Seite 1 von 754 in Zusammenstellung
168 von 754 in Zusammenstellung

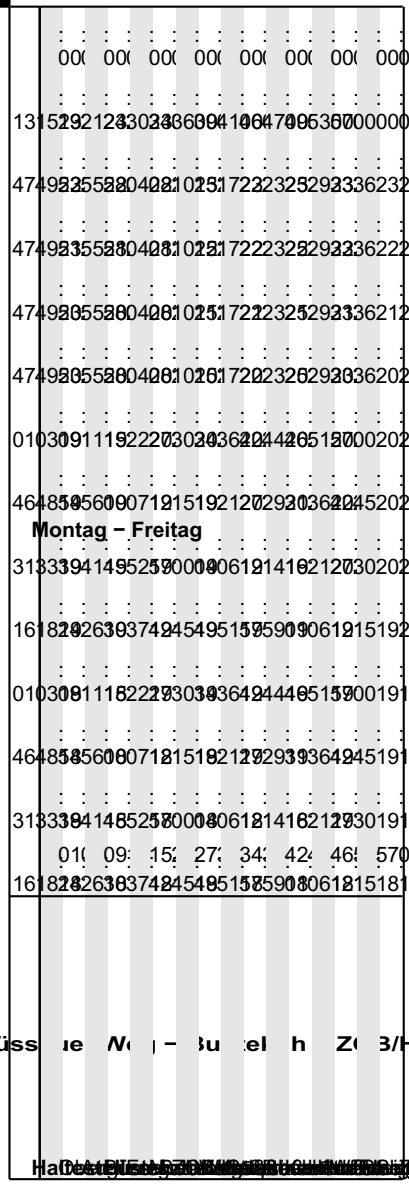
10



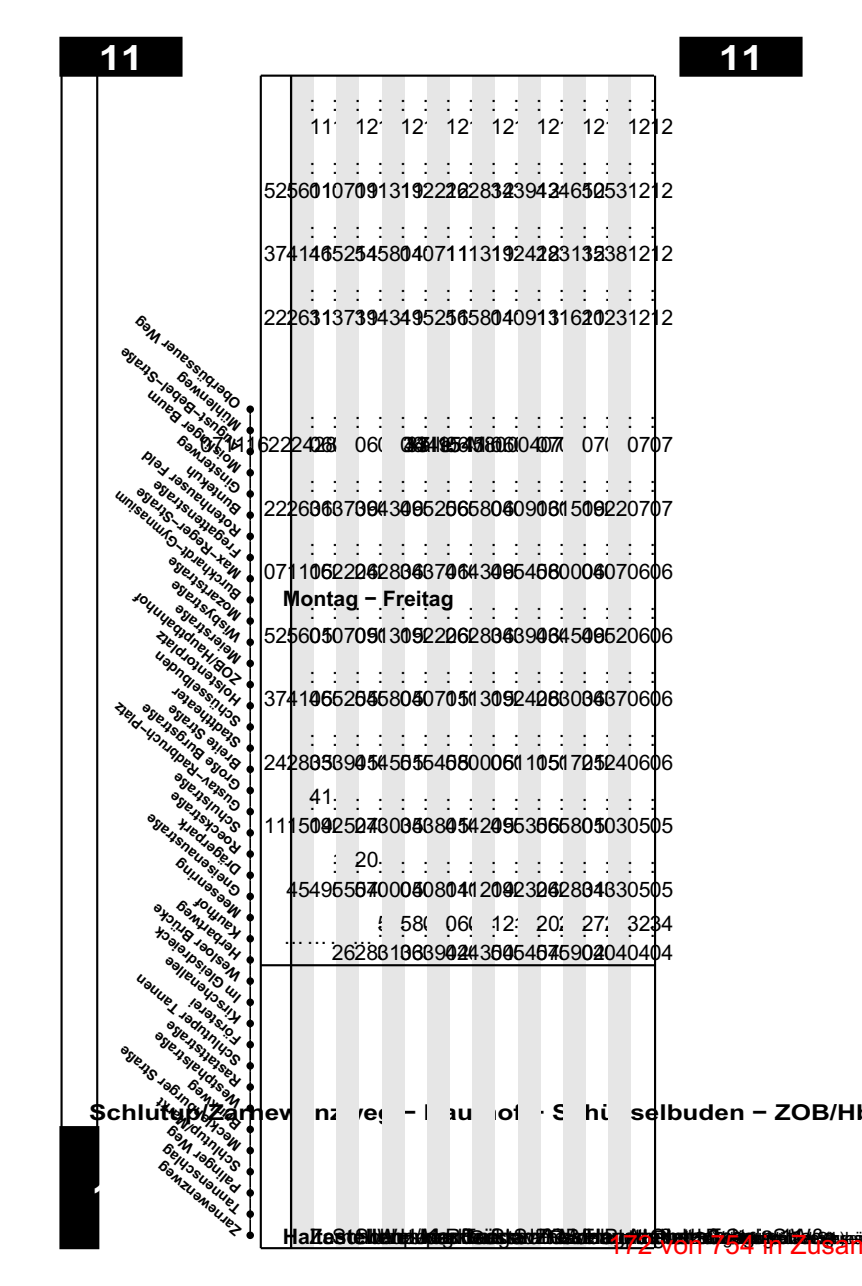
Wesloer E ic e - Gu ta ·R db ic ·P – Schüsselbuden – Z

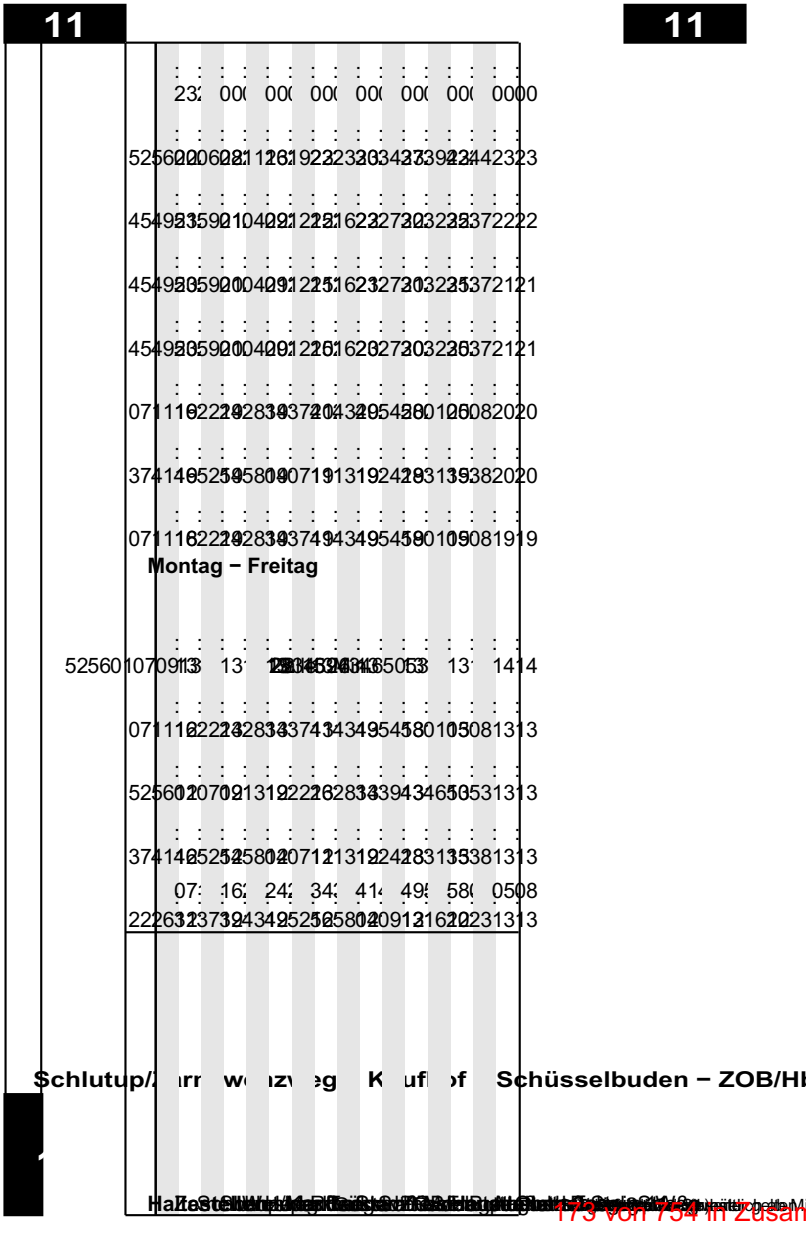

11
11
Montag – Freitag
Oberbüssauer Weg
Mühlenweg
August-Bebel-Straße
Mollingstraße
Gisela-Straße
Rosenplatz
Rosenhain
Fegefeuerweg
Max-Regel-Straße
Buchenstraße
Mozartstraße
Wilsbystraße
Meesestraße
ZOB/Hauptbahnhof
Hohenstraße
Wahnsdorfplatz
Fischhauerstraße
Kathlanerweg
Koberg
Große Burgstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Schulstraße
Rosenstraße
Drägerpark
Meesenring
Kuehnort
Martinring
Herbarweg
Wesley Bruche
Im Gehölz
Kirchenallee
Forsterei
Schlüterer Tannen
Rastatterstraße
Westphalstraße
Brinkweg
Meckenbuger Straße
Schlüterer Weg
Pausitzer Weg
Zahnweinweg

11

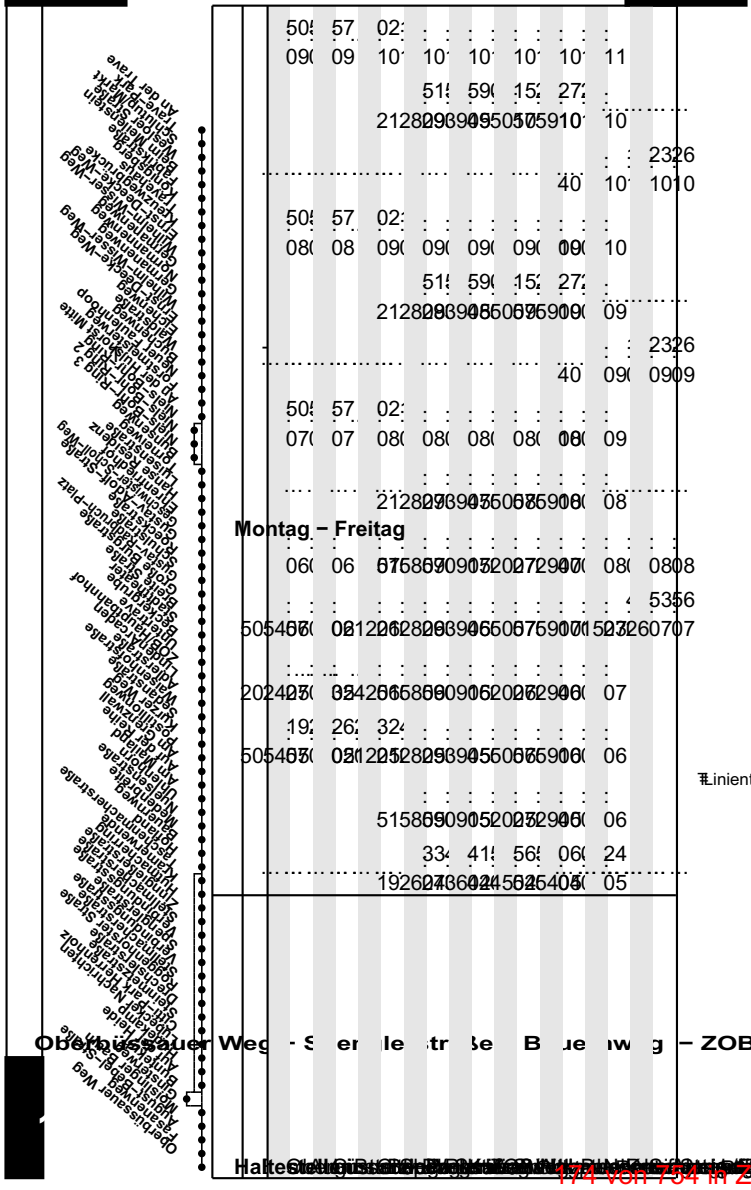


Oberbüss ue M p – Bu el h Z B/Hbf – Gustav–Radbruch


11
11
Montag – Freitag
Schlutup/Zarnevanz – Lauerhof – Schlutupselbuden – ZOB/HB


11
11
Montag – Freitag
Schlutup/
K
Schüsselbuden – ZOB/HB

12


Montag – Freitag
Linientaxi
Oberbussauer Weg – Siedlerstraße – Bauernweg – ZOB/Hbf
Haltestellen

12

| | | |

12

51	58	03										
18	18	19	19	19	19	19	20					
			52	00	16	28						
		22	29	36	40	46	51	58	00	19	19	
												24
									41	19	19	19
51	58	03										
17	17	18	18	18	18	18	19					
			52	00	16	28						
		22	29	36	40	46	51	58	00	18	18	
												24
									41	18	18	18
51	58	03										
16	16	17	17	17	17	17	18					
			52	00	16	28						
		22	29	36	40	46	51	58	00	17	17	
Montag – Freitag												
												24
									41	17	17	17
51	58	03										
15	15	16	16	16	16	16	17					
			52	00	16	28						
		22	29	36	40	46	51	58	00	16	16	
												24
									41	16	16	16
51	58	03										
14	14	15	15	15	15	15	16					
			52	00	16	28	41					
		22	29	36	40	46	51	58	00	15	15	

Linientaxi

Oberbüssau r V eg S en le tra e B ernweg – ZOB/Hbf

12

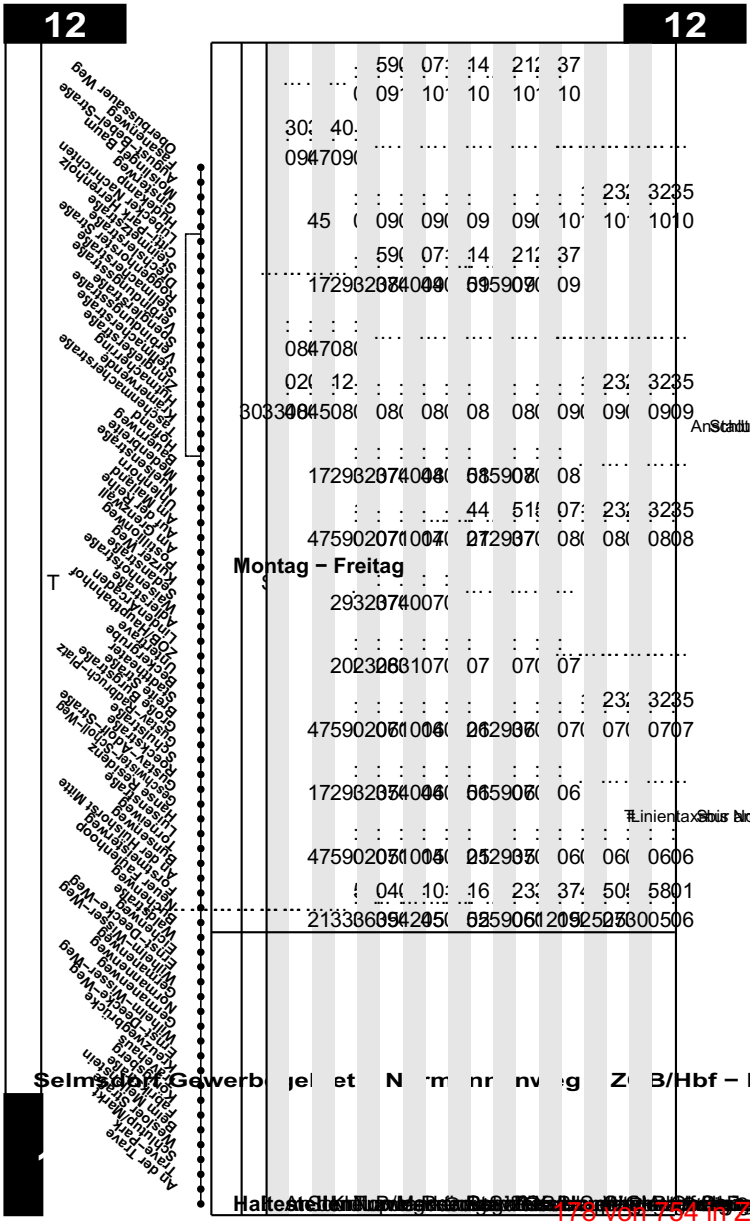
12

Montag – Freitag

Oberbüssau r V eg S en le tra e B. ernweg – ZOB/Hbf

Halte

177 von 754 in Zusam


12
12
Montag – Freitag
Selmsdorf Gewerbegebiet Nord
Linientaxi bis Schule
Halte

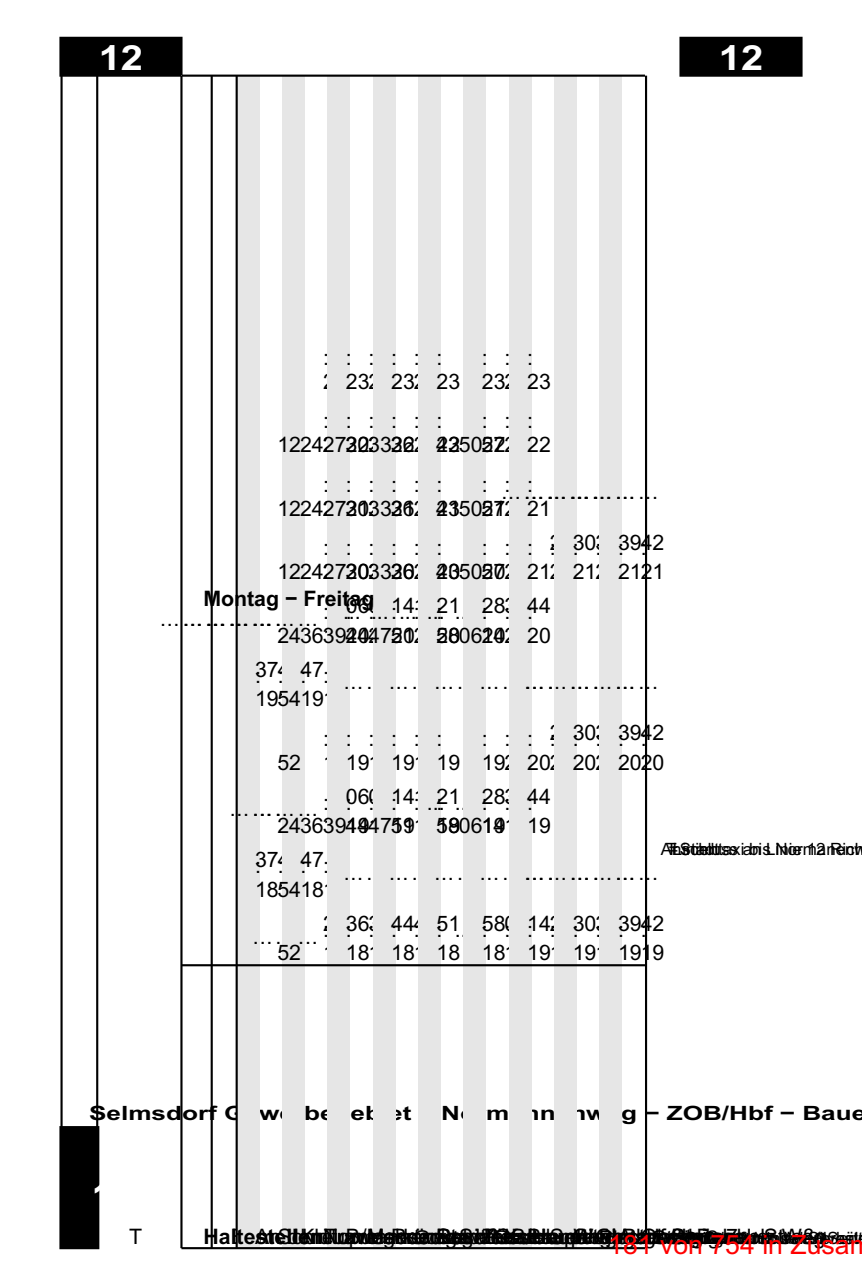
12

| | | |

12

| | | |

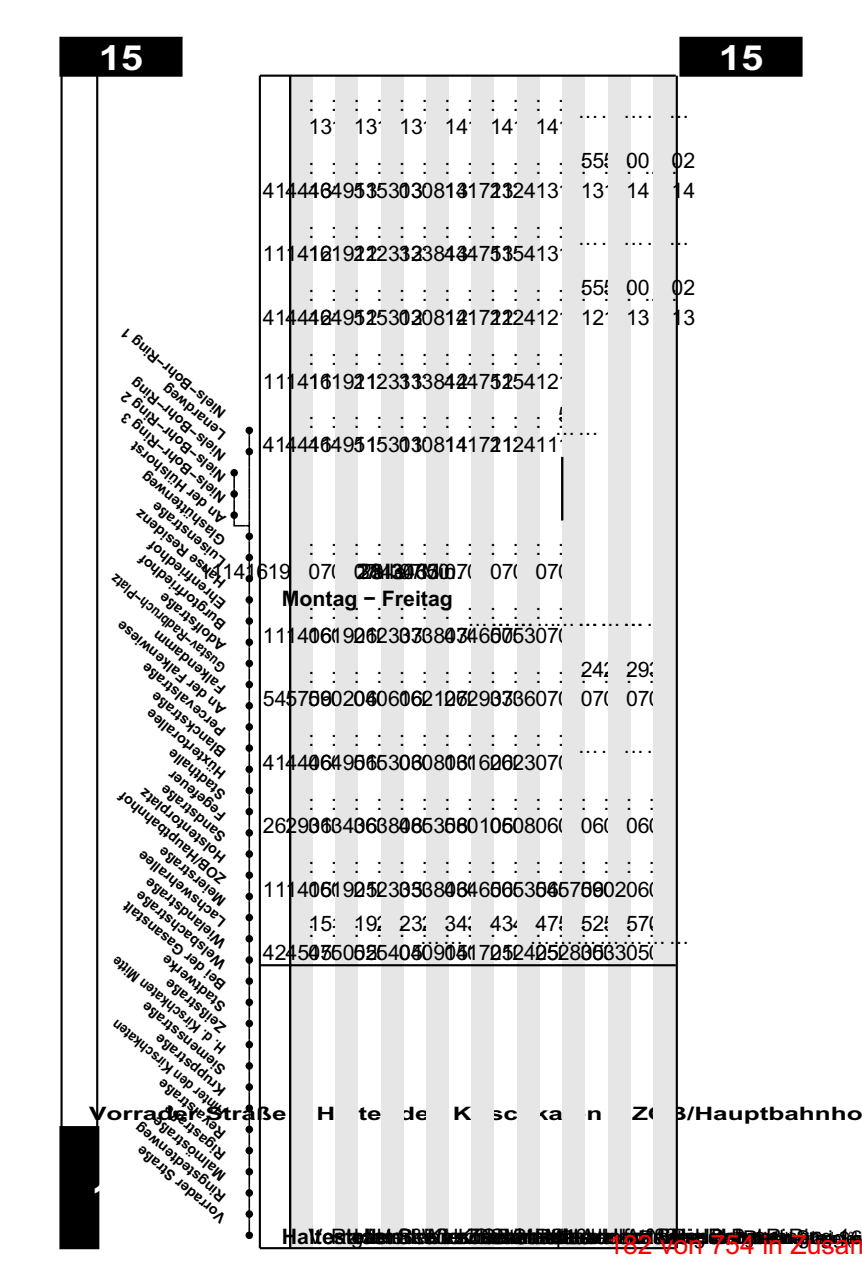
12



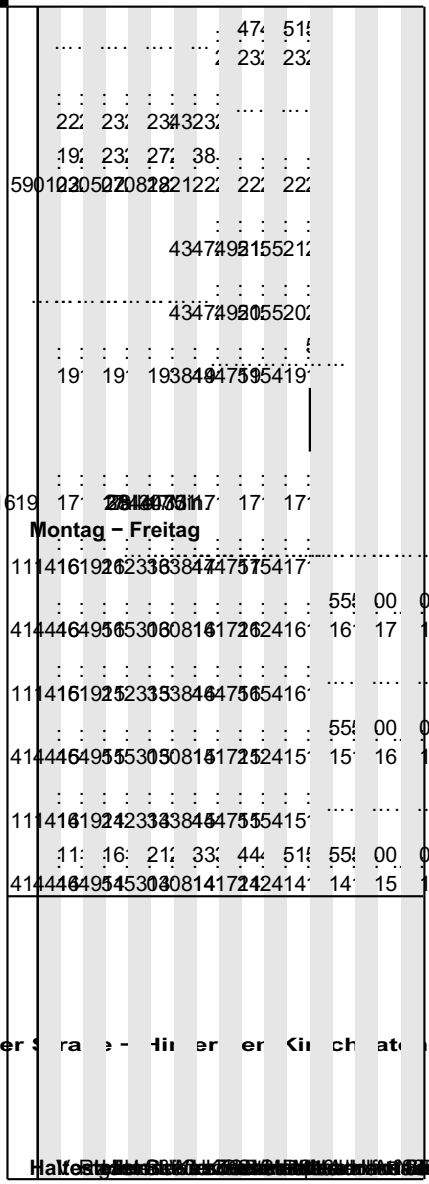
Montag – Freitag

Selmsdorf G w be eb t N m n w g – ZOB/Hbf – Baue

T

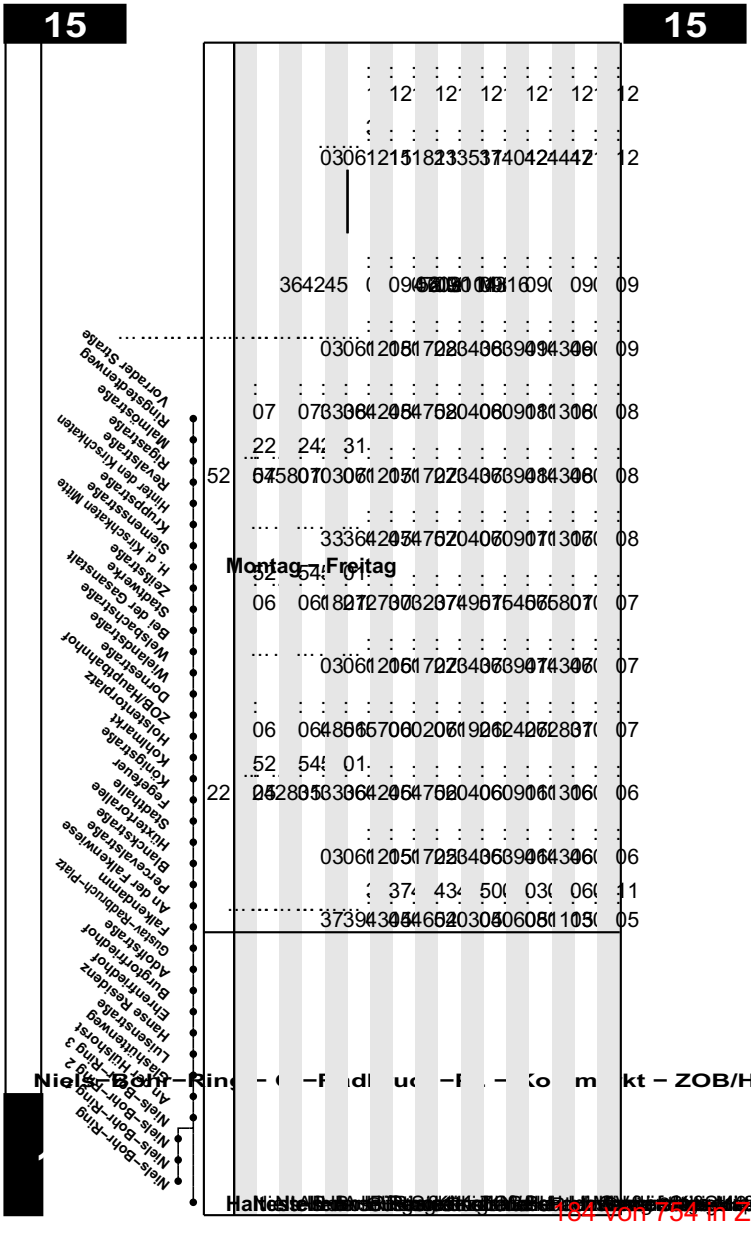

15
15
Montag – Freitag
Vorrader Straße
Halteste
182 von 754 in Zusa

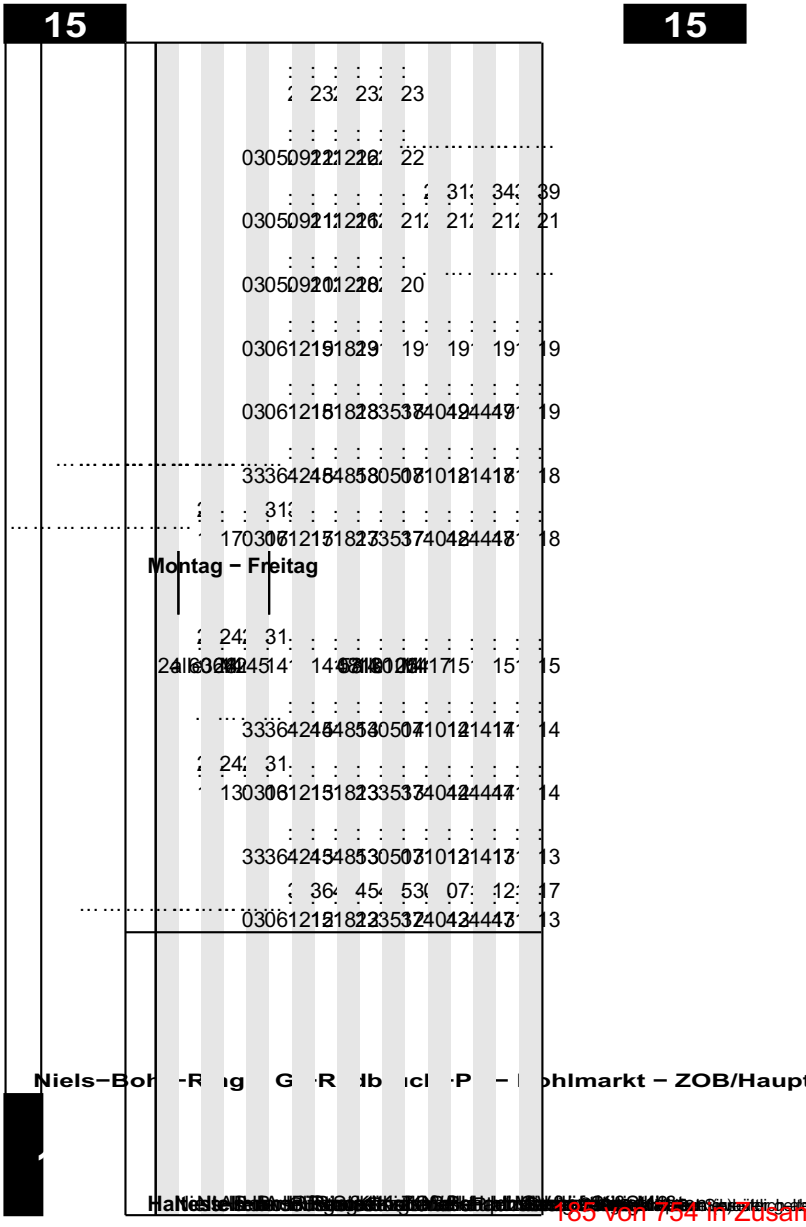
15

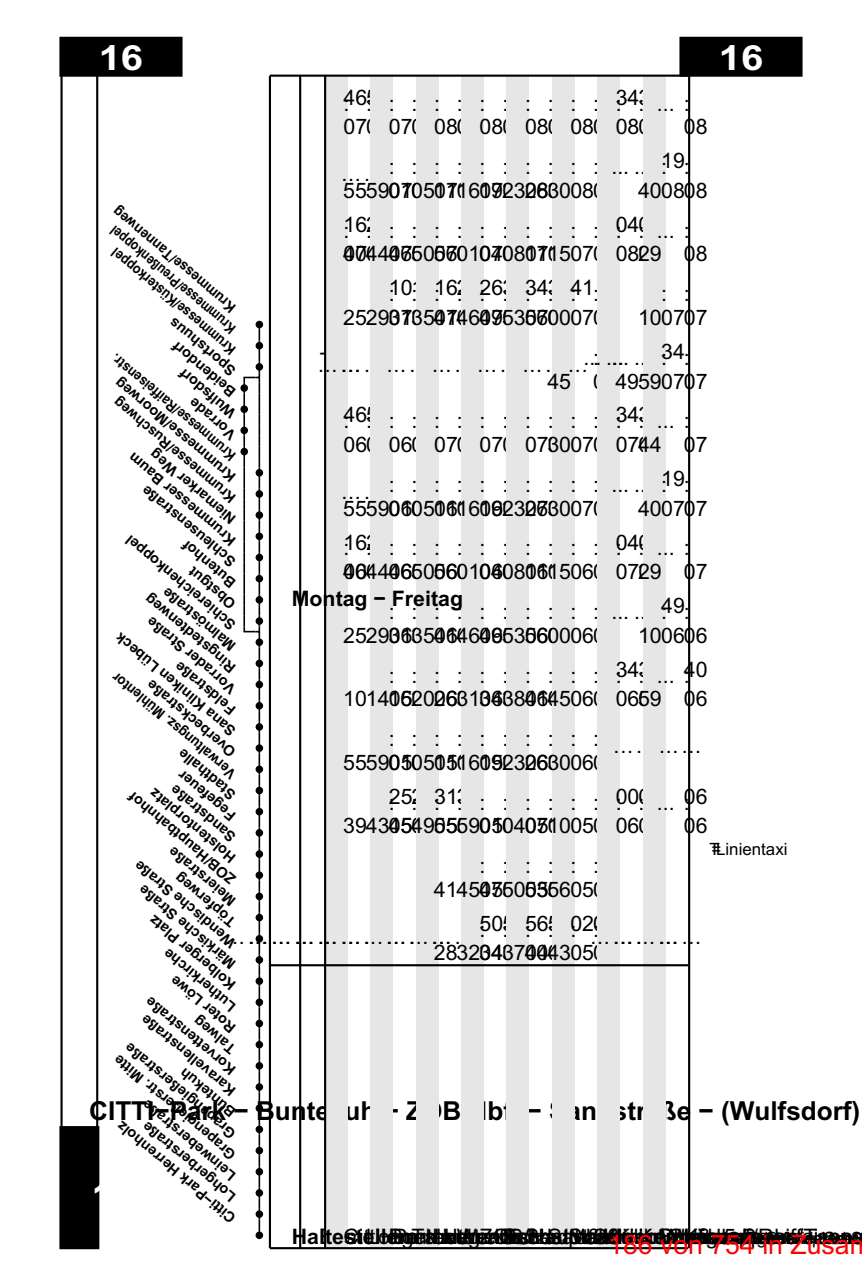


Montag – Freitag

Vorrader S ra e - Hi er er Ki ch at – ZOB/Hauptbahnho


15
15
Montag – Freitag
Niels-Bohr-Ring – (– Hdl uc – H – to m kt – ZOB/Haupt
Niels-Bohr-Ring
Niels-Bohr-Ring 2
Alsenstraße
Hülsholt
Lüleenstraße
Hanse Messe
Ehrenfriedhof
Burgforthdamm
Adolfstraße
Gustav-Falkbuch-Platz
An der Falkenwiese
Peter-Wallenweber-Straße
Blanckstraße
Hüxtertraße
Stadtallee
Fegefeuer
Königstraße
Holstenmarkt
ZOB/Hauptbahnhof
Dornestraße
Wielandstraße
Bei der Gasanstalt
Stadtwerke
Zeißstraße
H. d. Kirschkaten Mitte
Stephensstraße
Krippstraße
Hinter den Kirschkaten
Revalstraße
Rigaer Straße
Mailänder Straße
Rigaer Straße
Vorrader Straße


15
15
Montag – Freitag
Niels–Boh -R g G R db cl P – hlmarkt – ZOB/Haupt
Ha

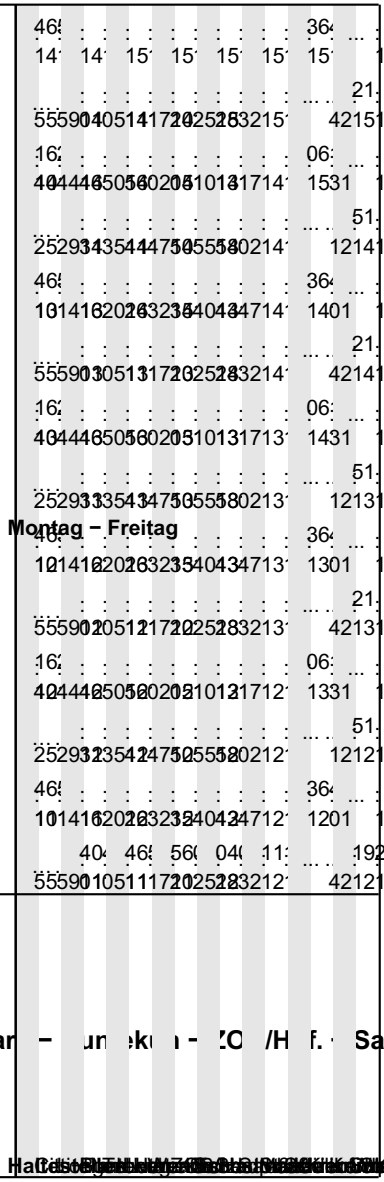

16
16
Montag – Freitag
Linientaxi
CITTI-Park – Bunte Kuh – ZOB Ilbt – Stan str 3e – (Wulfsdorf)
Halte
Citti-Park Harrenhorst
Lehmbergstraße
Gerbergstraße
Schulstraße
Kirchplatz
Kavelenstraße
Talweg
Roter Löwe
Lüthje Kirche
Marktplatz
Marktscher Platz
Töpferstraße
Meierstraße
ZOB/Hauptbahnhof
Hofstraße
Sandstraße
Fegefeuer
Stadthalle
Verwaltungsz. Mühlentor
Overbeckstraße
Sana Klinik en Lübeck
Feldstraße
Vorstraße
Ringstraße
Mühlenstraße
Schleifenkamp
Obsgut
Bleenhof
Schleusenstraße
Kummerfelder Baum
Nienhayker Weg
Kummerfelder Buschweg
Kummerfelder Moorweg
Kummerfelder Kalkofenstr.
Wulfsdorf
Vorstadt
Ballendorf
Sportshuus
Kummerfelder Heuschoppel
Kummerfelder Tannenweg

16

Montag – Freitag

CITTI–Par – un ek - C /H f. Sandstraße – (Wulfsdorf)

16

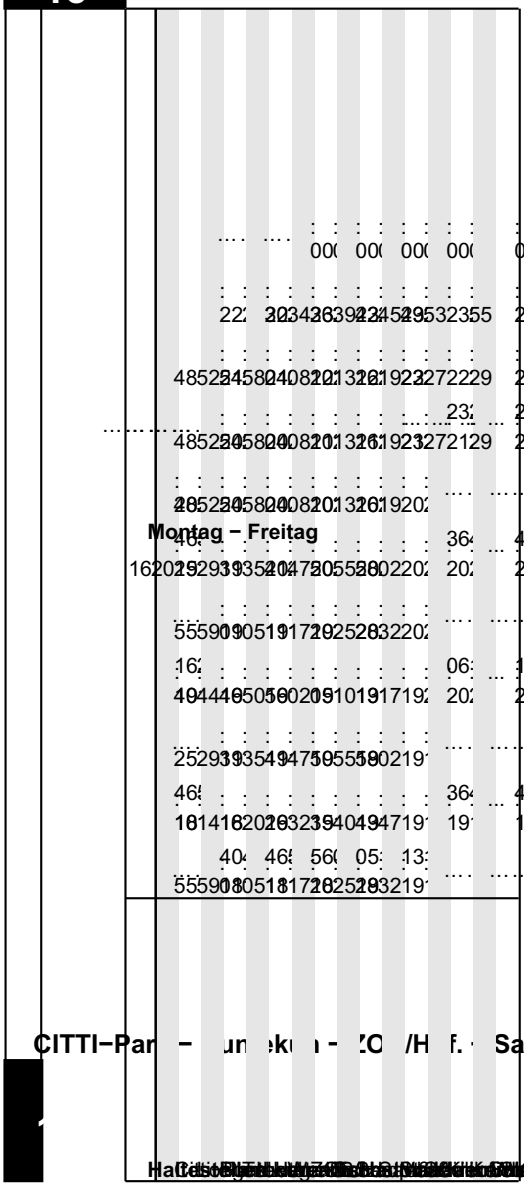


CITTI–Par – un ek - C /H f. Sandstraße – (Wulfsdorf)

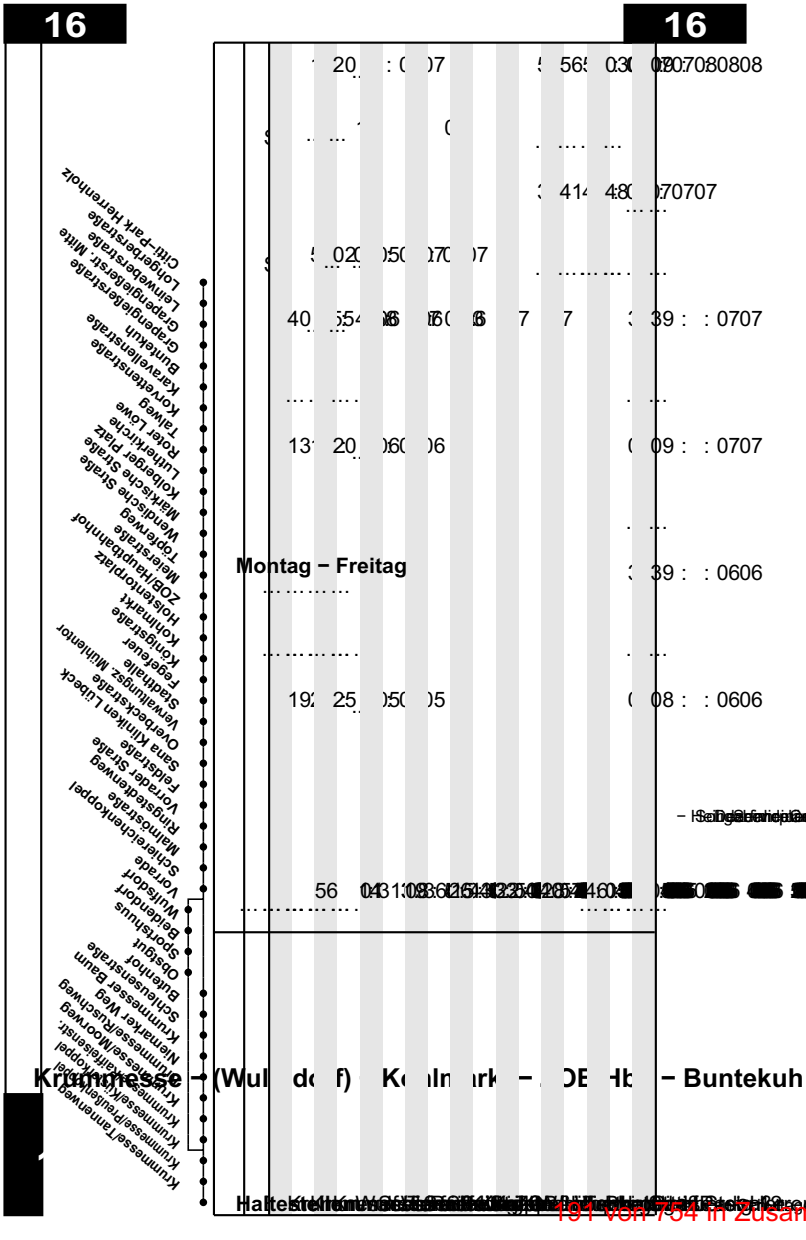
16

| | | |

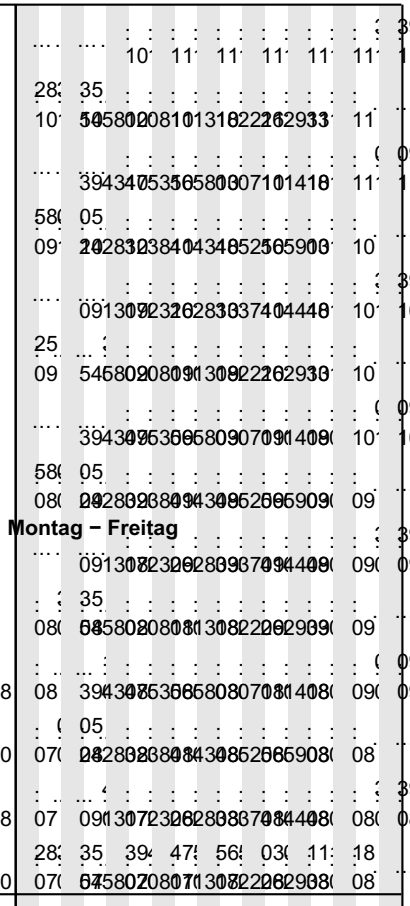
16



CITTI-Par – un ek – ZO /H f. Sandstraße – (Wulfsdorf)


16
16
Montag – Freitag
Krummesse – (Wul dc f) K lm rk – DE Hb – Buntekuh
Krummesse/Tannenweg
Krummesse/Feuerwehr
Krummesse/Kirchhofpl.
Krummesse/Mühlenstr.
Krummesse/Moorweg
Nienmarker Weg
Krummesse/Rusenweg
Schlesenstraße
Bauernhof
Obstgut
Sportstruus
Bildendorf
Wulfsdorf
Vorrade
Schleicherhenkoppel
Mühlenstraße
Ringstedenweg
Vorrader Straße
Feldstraße
Sana Klinik Lübeck
Overbeckstraße
Verwaltungsz. Mühlentor
Stadthalle
Fegefeuer
Königstraße
Kohlmarkt
Holstentorplatz
ZOB Hauptbahnhof
Meierstraße
Topperweg
Wendische Straße
Kolberger Platz
Lutherkirche
Roter Löwe
Talweg
Koryphäenstraße
Karavellenstraße
Buntekuh
Greifswalder Straße
Greifswalderstr.
Lehmwegerstraße
Lohgerberstraße
Citti-Park Herrenholz
Haltestellen
191 von 754 in Zusan

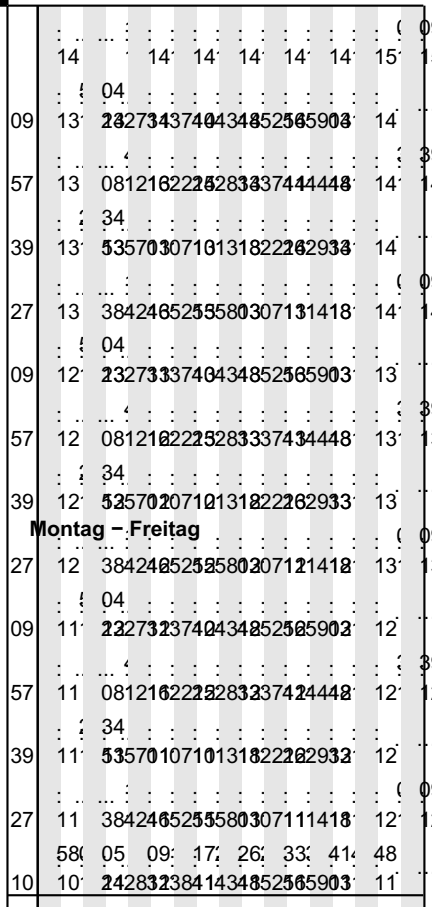
16



Montag – Freitag

Krummes – W fs or – oh na kt ZOB/Hbf. – Buntekuh

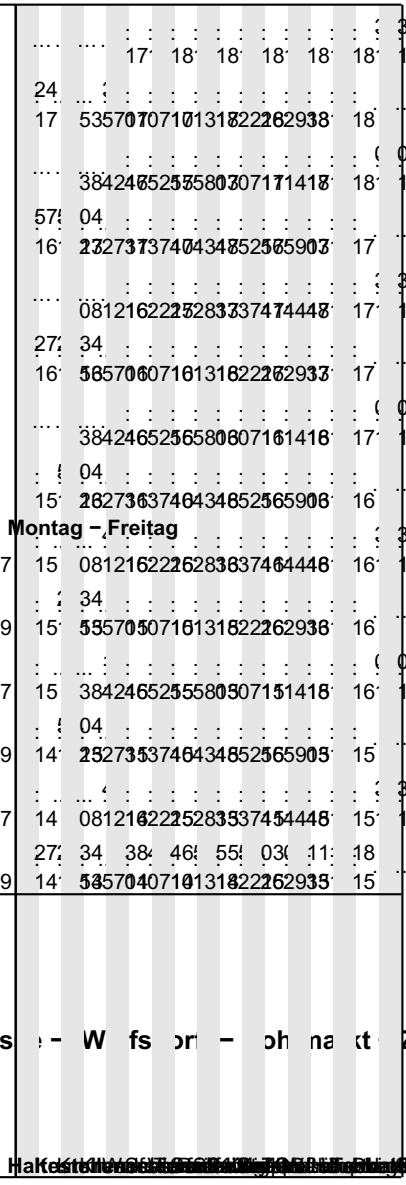
16



Montag – Freitag

Krummes – W fs or – oh na kt ZOB/Hbf. – Buntekuh

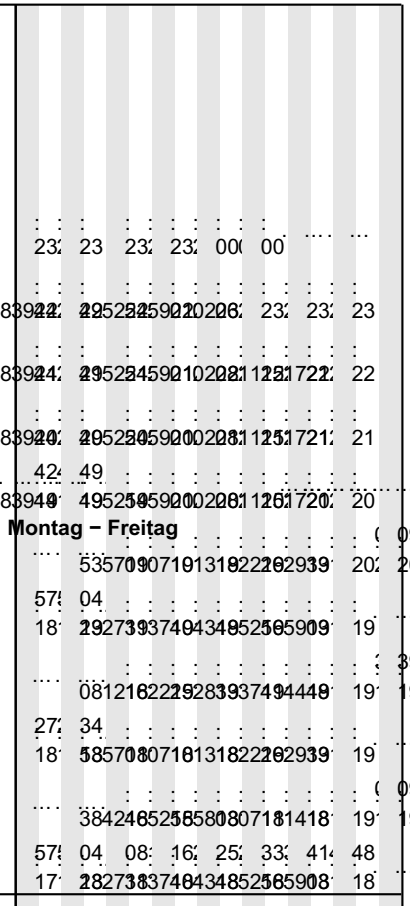
16



Montag – Freitag

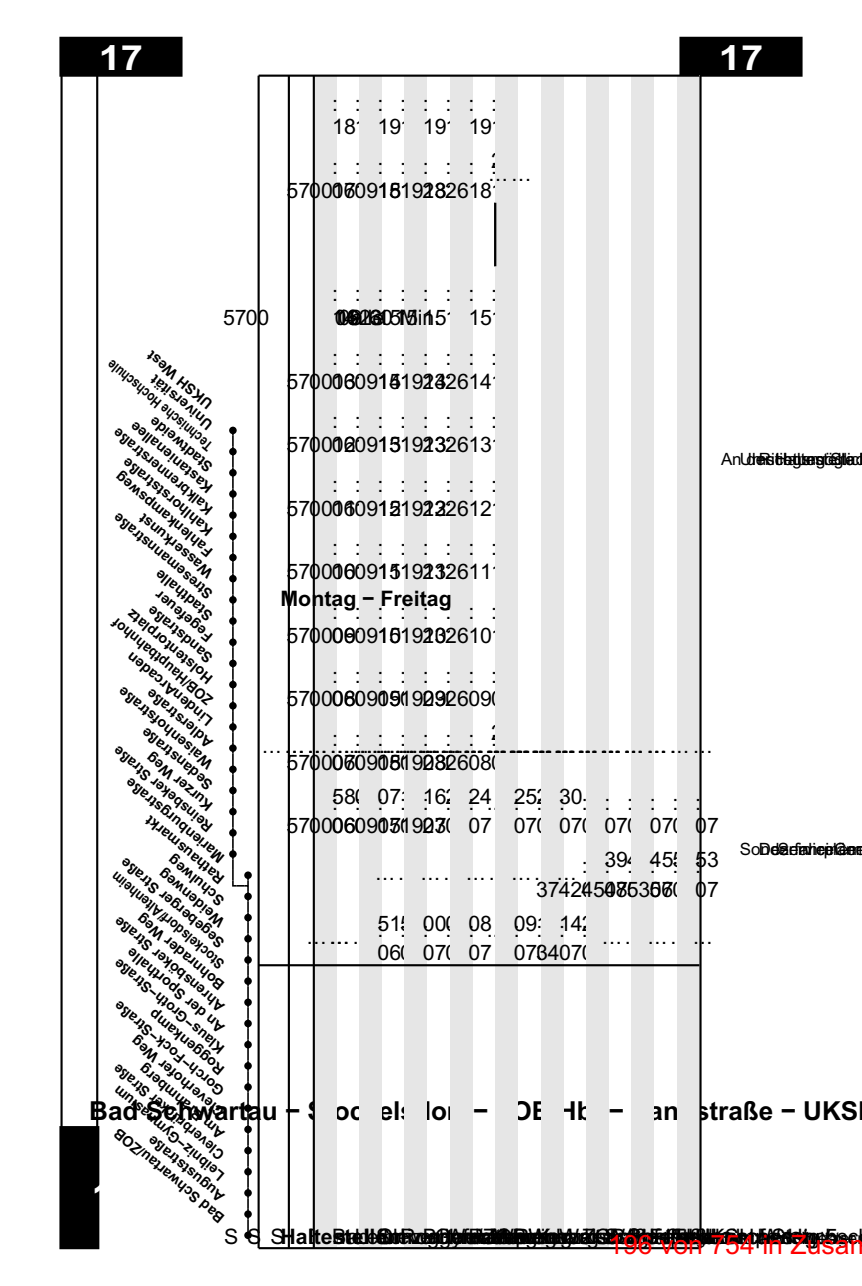
Krummes – W fs or – oh na kt ZOB/Hbf. – Buntekuh

16

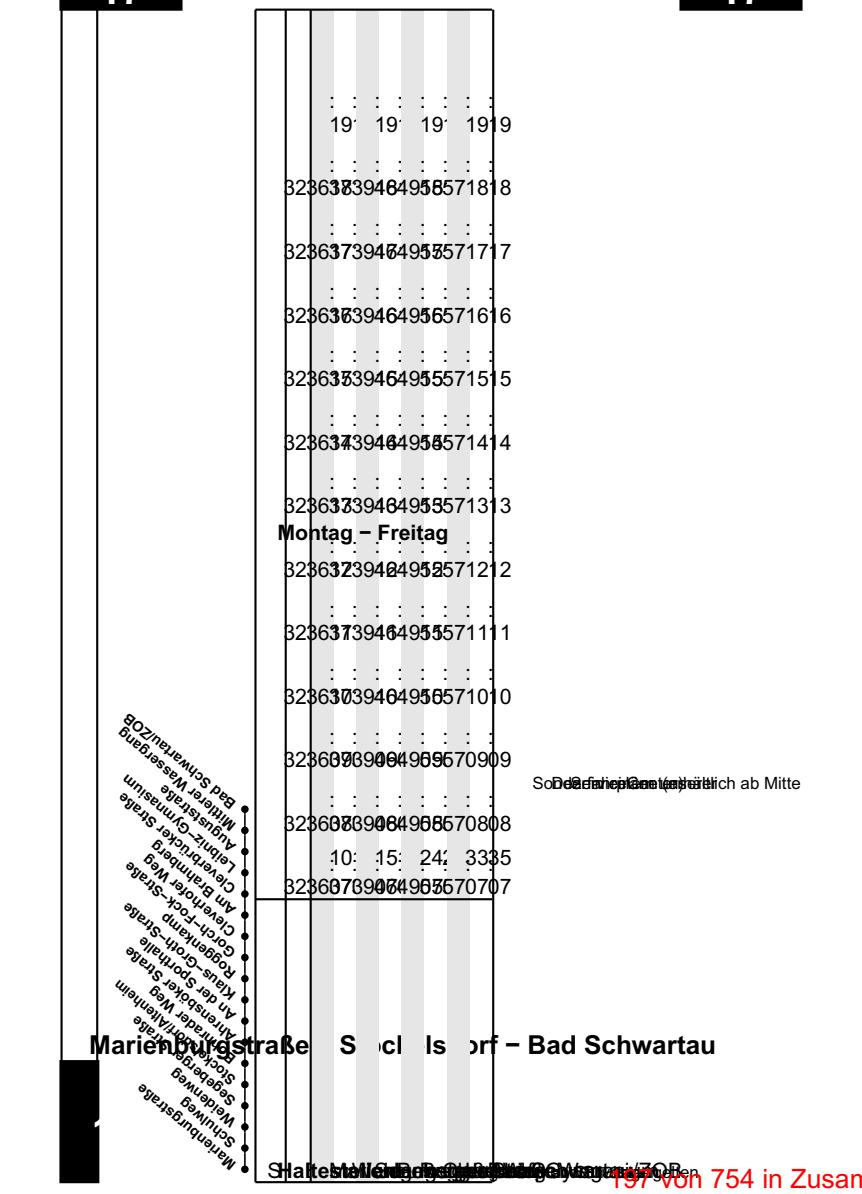


Montag – Freitag

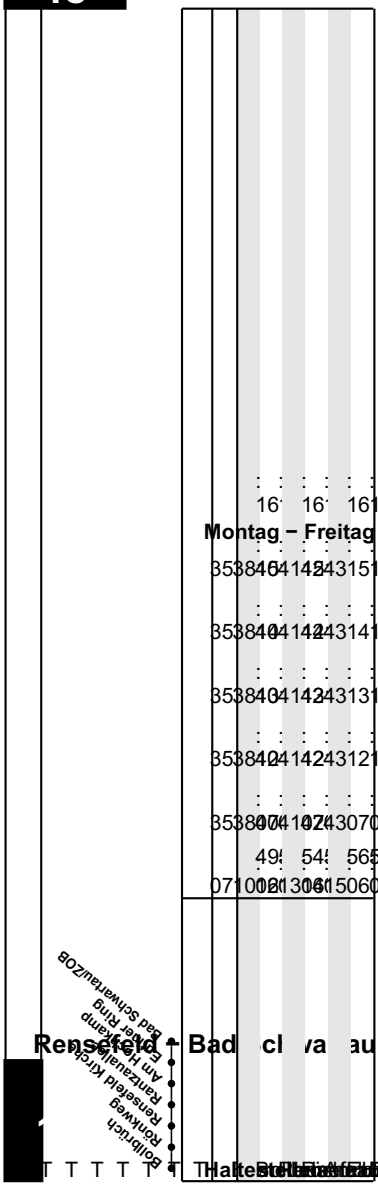
Krummes – Wolfsort – Bohmannkt – ZOB/Hbf. – Buntekuh


17
17
Montag – Freitag
Bad Schwartau – S oc el lo – DE Hb – an straße – UKSH
Bad Schwartau/ZOB
Alfstedter Straße
Leibnizstraße
Clevenbrink
Ahrensbökendamm
Corrie-ten-Boom-Straße
Roggenkamp
Klaus-Groth-Straße
An der Sporthalle
Bahnhofstraße
Stockelsdorfer Weg
Seggebeger Straße
Schulweg
Waldenweg
Fahnenhausenkamp
Marienhofstraße
Reinsbeker Straße
Kurzer Weg
Sedanstraße
Wahlestraße
Lindenarcaden
ZOB/Hauptbahnhof
Holstentorplatz
Sandstraße
Regerbeer
Stadthalle
Wesselkunst
Stresemannstraße
Fahrenkampsweg
Kamillorstraße
Kastanienallee
Stadtweide
Fachhochschule
Universitätsklinikum
UKSH West
Halte
5700
18
19
19
19
15
15
Anu
So
S
S

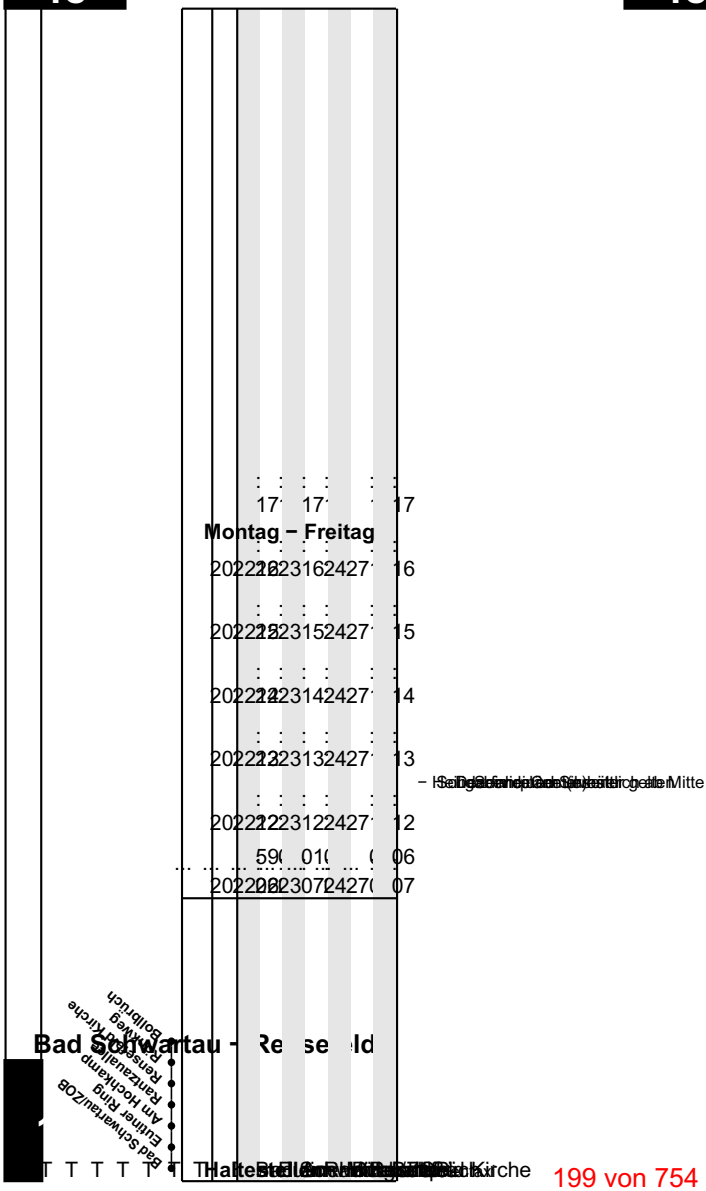
17

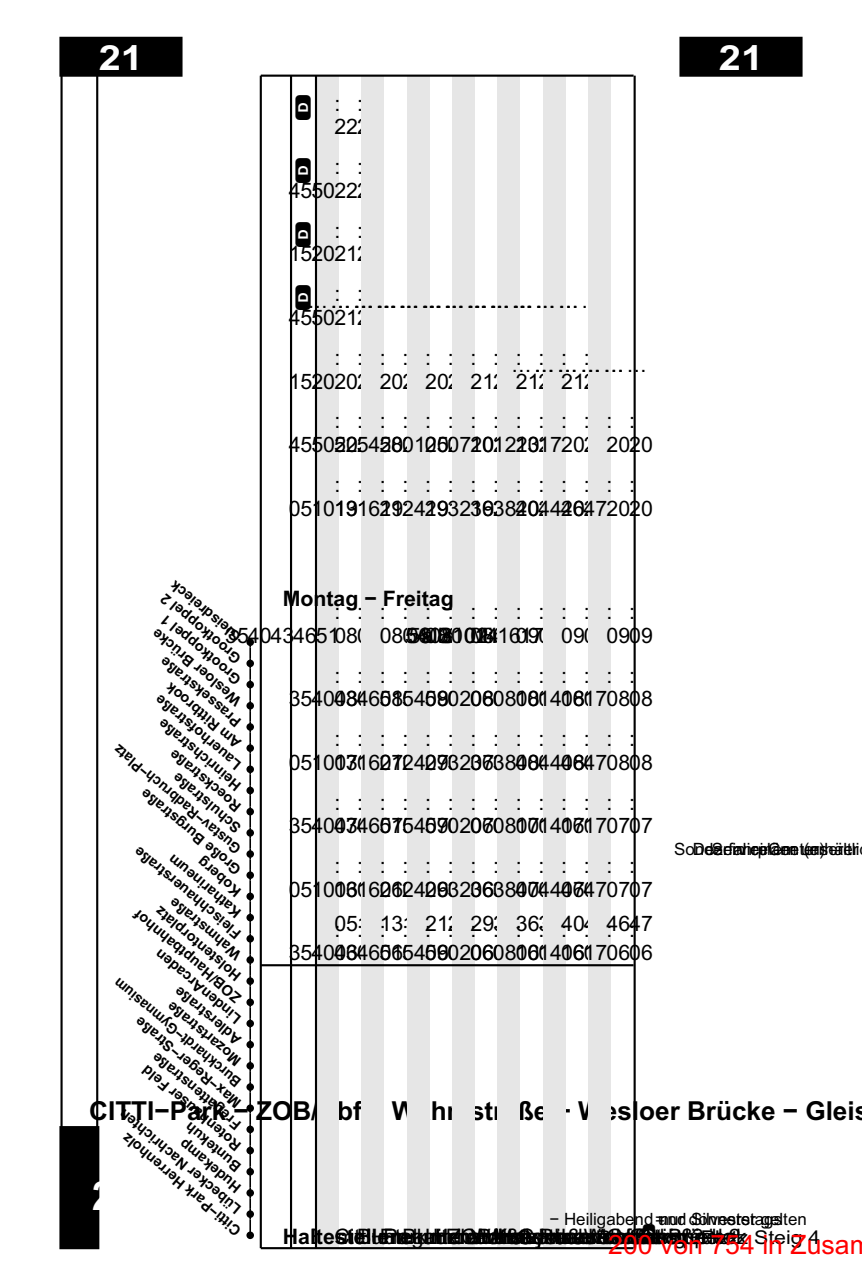


18

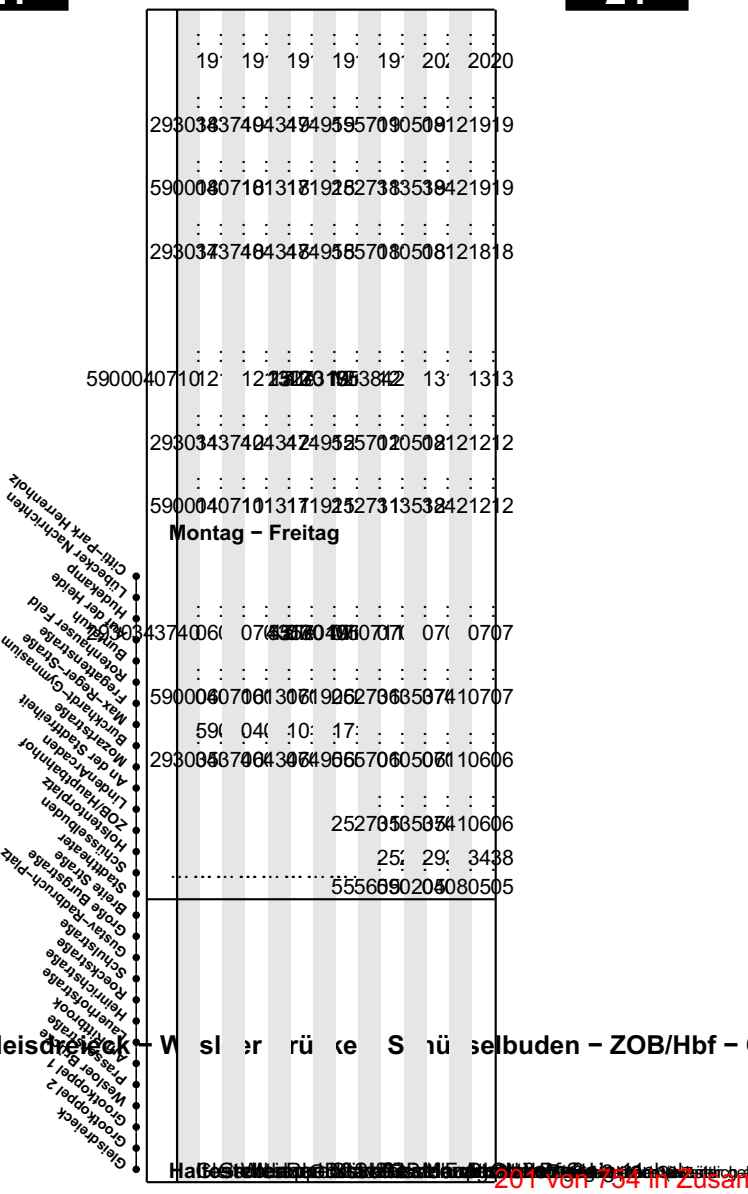

Montag – Freitag
Linientaxi
Rensefeld – Bad
Bolbrücken
Ronkweg
Rensefeld
Ranzenau
Am Hexenkamp
Bauer Ring
Bad Schwartau/ZOB

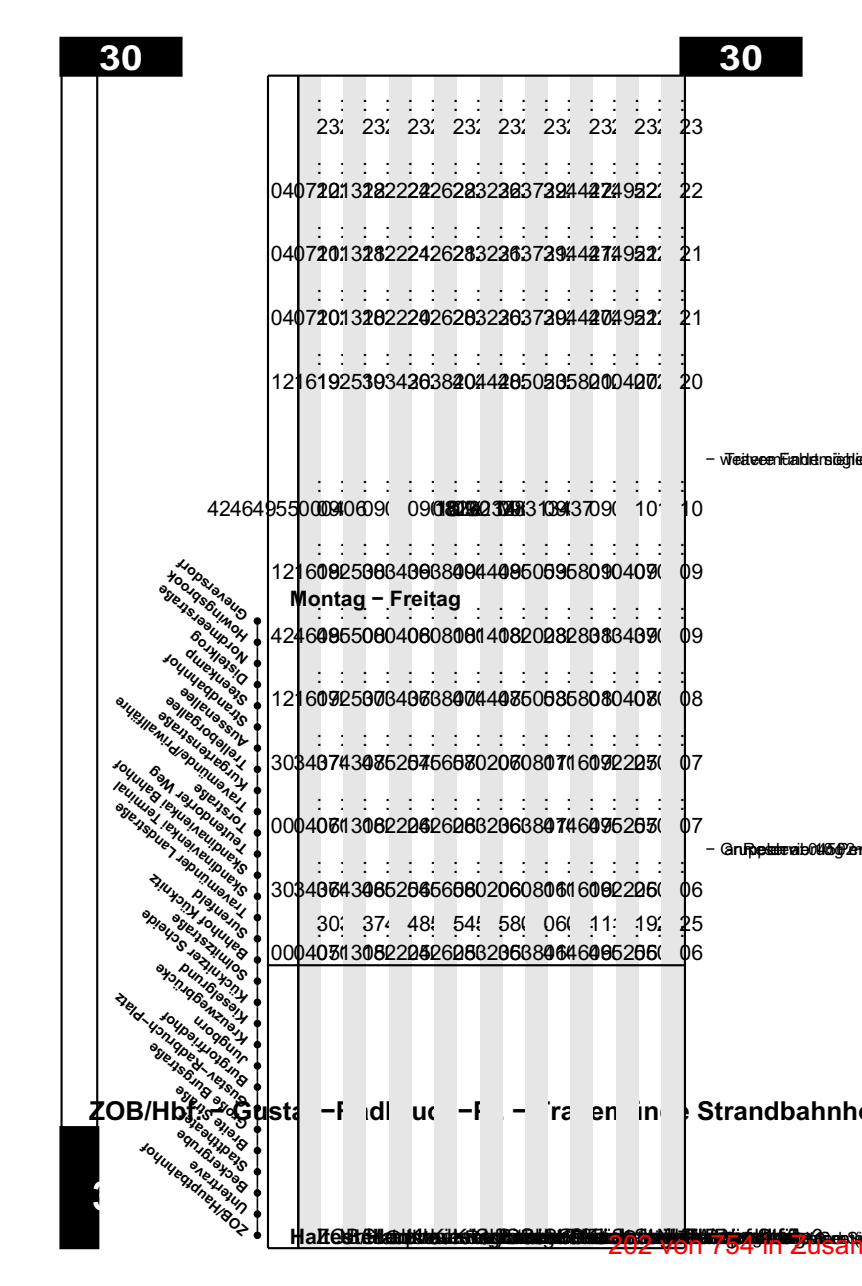
18

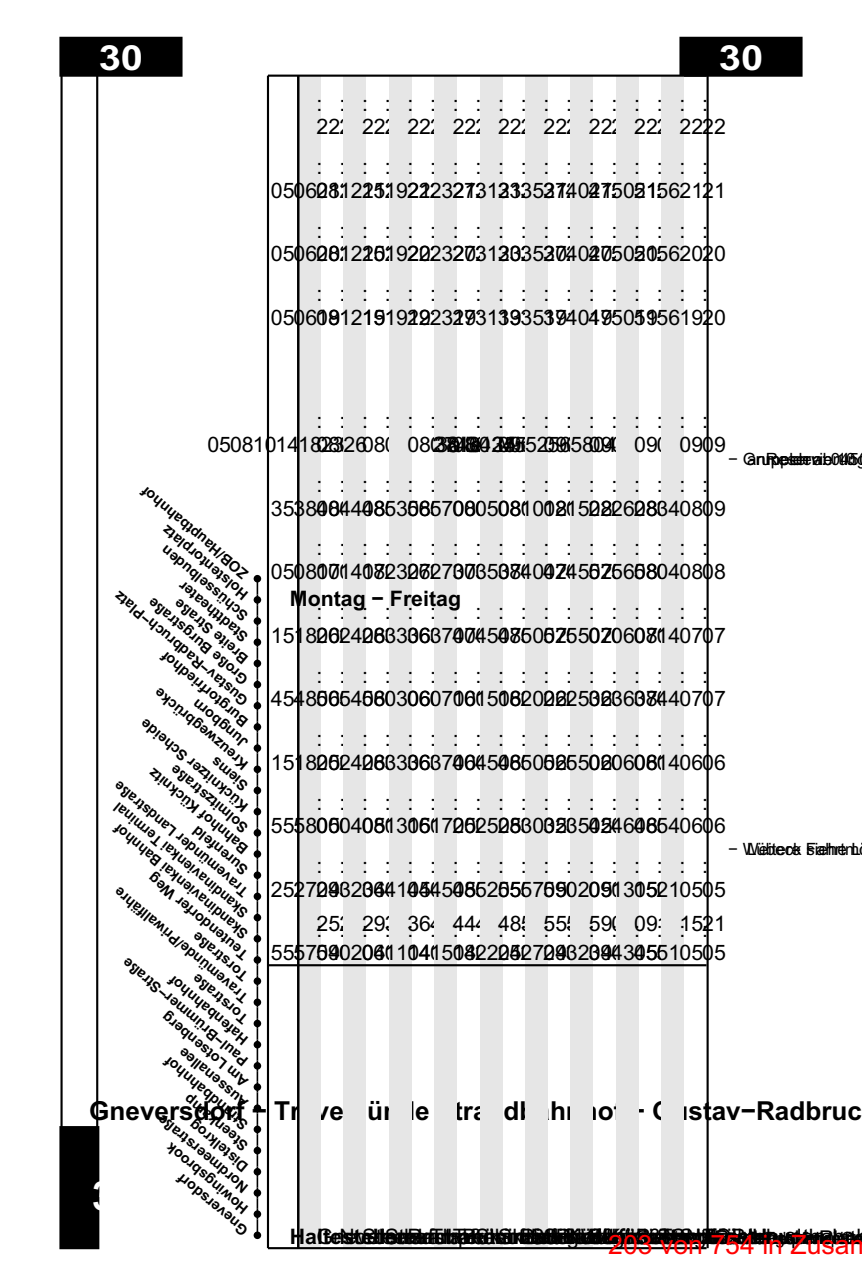

Montag – Freitag
Bad Schwartau - Re se ld
Bad Schwartau/ZOB
Euthiner Ring
Am Hochkamp
Ranzauallee
Rensefeldweg
Kirche
Bollbrücken
Mitte
Kirche


21
21
Montag − Freitag
CITTI−Park − ZOB/ bf W hn st ße · V esloer Brücke − Gleis
Halteste
− Heiligabend und Silvestertagen
Steig 4

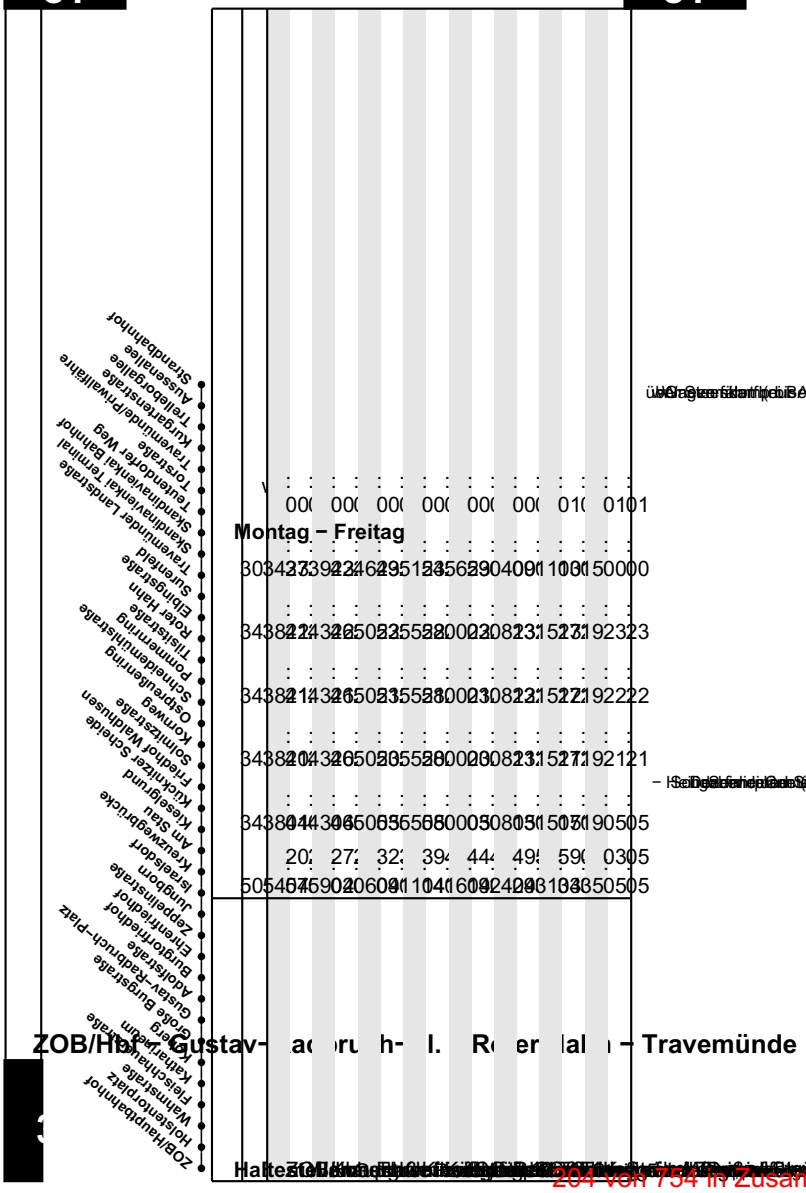
21


Montag – Freitag
Gleisdreieck – W sl er rü ke S nü selbuden – ZOB/Hbf –
Gleisdreieck
Grooxkoppel 2
Grooxkoppel 1
Wesloer Bahn
Pressestrae
Hauptbahnhof
Hauptbahnhof
Heinrichstrae
Roeckstrae
Schulstrae
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstrae
Stadttheater
Schulsselbuden
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Lindenarcaden
Am Stadttheater
Mozartstrae
Buchenstrae
Max-Reger-Gymnasium
Roentgenstrae
Fegefeuer Feld
Buntekuh
Hudekamp
Lubecker Heide
Citti-Park Herrenholz

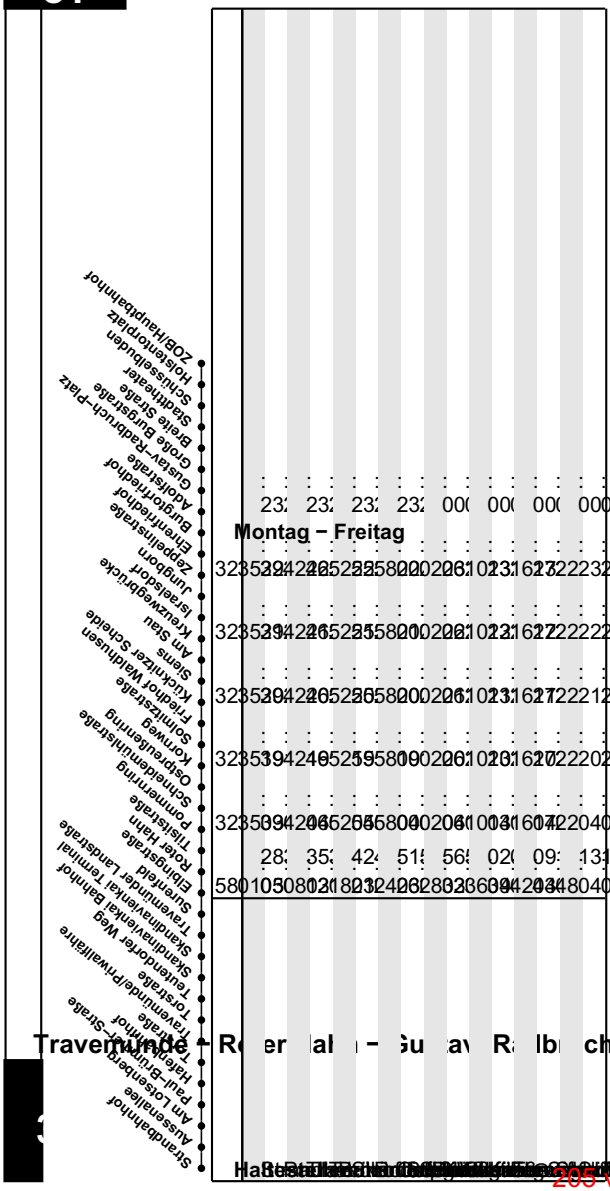

30
30
Montag – Freitag
ZOB/Hbf – Gusta – Strandbahnhe
ZOB/Hauptbahnhof
Unterstraße
Beckerstraße
Stadthalle
Bleiche
Gustav-Burgstraße
Burgbrücken-Radbrücken-Platz
Jungborn
Kreuzweg
Kieselgrund
Kuckuckstraße
Sollitzerstraße
Bahnhof Schleide
Tannenfeld
Stockhausen Landstraße
Tannenbaum Terminal
Torstraße
Tavernenstraße
Kurgartenstraße
Telebogenstraße
Ausseerallee
Strandpromenade
Steinhamp
Dieselweg
Nordhäuserstraße
Howingsbrook
Gneversdorf
Haltestellen
202 von 754 in Zusa


30
30
Montag – Freitag
Gneversdorf – Travemünde über Stockelsdorf – Gustav-Radbruch-Platz
Gneversdorf
Nordtiesenkamp
Dissauer Weg
Stockelsdorf
Am Lotsenhaus
Paul-Brummer-Straße
Hebbelstraße
Travemünder Straße
Torstraße
Travemünder Allee
Skandinavienkai
Travemünder Weg
Skandinavienkai Terminal
Bahnhof Landstraße
Surendorf
Bahnhof Kücknitz
Kücknitzer Straße
Kücknitz Schule
Kreuzweg
Stens
Jungborn
Burgtorfriedhof
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstraße
Straße Burgstraße
Schlutupbrücke
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof

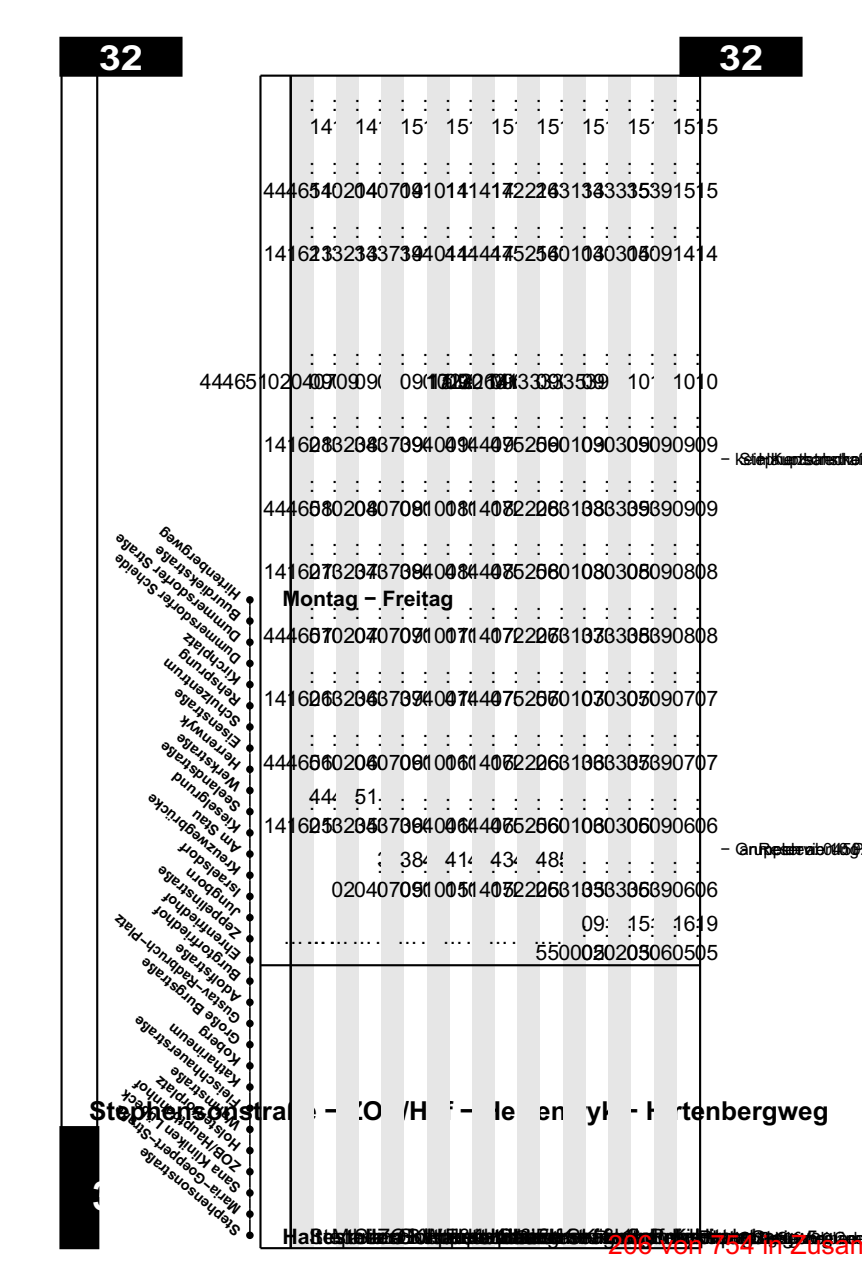
31



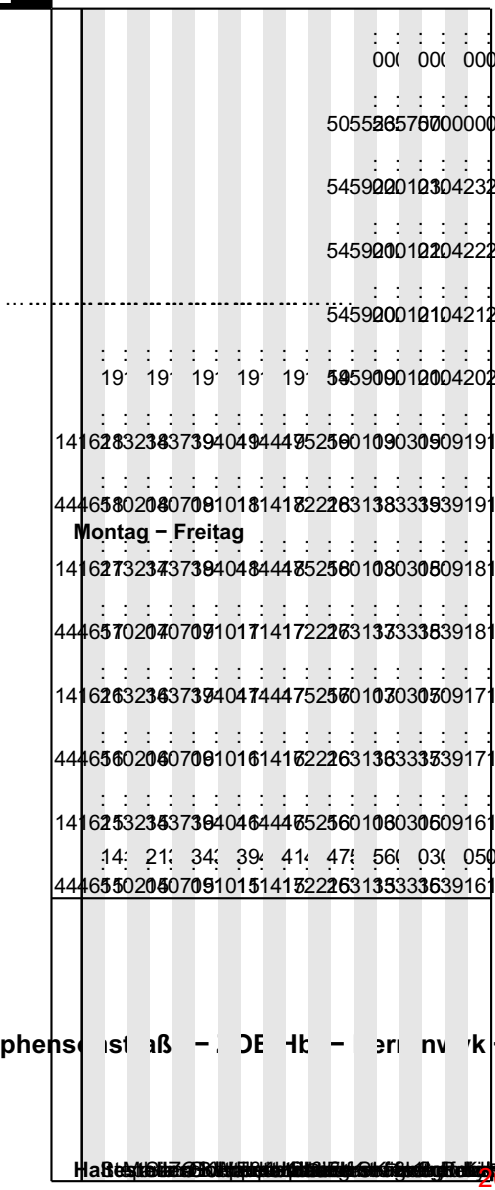
31


Montag – Freitag
Travemünde – Rö[illegible]al – Gu[illegible]av Ra[illegible]lb[illegible]ch – Pl. – ZOB/Hbf
Strandbahnhof
Ausseralee
Am Lotsenberg
Paul-Brunck-Straße
Herbert-Wehner-Straße
Travemünder Platz
Torstraße
Teutendorfer Weg
Skandinavienkai
Skandinavienkai Bahnhof
Travemünder Tennisanlagen
Travemünder Landstraße
Roter Hahn
Tilsiterstraße
Elbingstraße
Pommernring
Schneverdinger Weg
Korrweg
Sollitzstraße
Fliedner Straße
Kuckuckzer Waldhusen
Siems
Am Stau
Kreuzwegbrücke
Israelsdorf
Jungborn
Zeppelinstraße
Ehrenfriedhof
Burgtorfriedhof
Adolfstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstraße
Beckergrube
Schlutuper Straße
Stadttheater
Holstenbuden
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
23 23 23 23 00 00 00 00
32 35 39 42 46 52 55 58 00 02 06 10 23 16 27 22 23
32 35 39 42 46 52 55 58 00 02 06 10 23 16 27 22 22
32 35 39 42 46 52 55 58 00 02 06 10 23 16 27 22 21
32 35 39 42 46 52 55 58 00 02 06 10 23 16 27 22 20
32 35 09 42 06 52 55 58 00 02 06 10 03 16 07 22 04
28 35 42 51 56 02 09 13
58 01 05 08 12 18 23 24 26 28 32 36 39 42 04 48 04

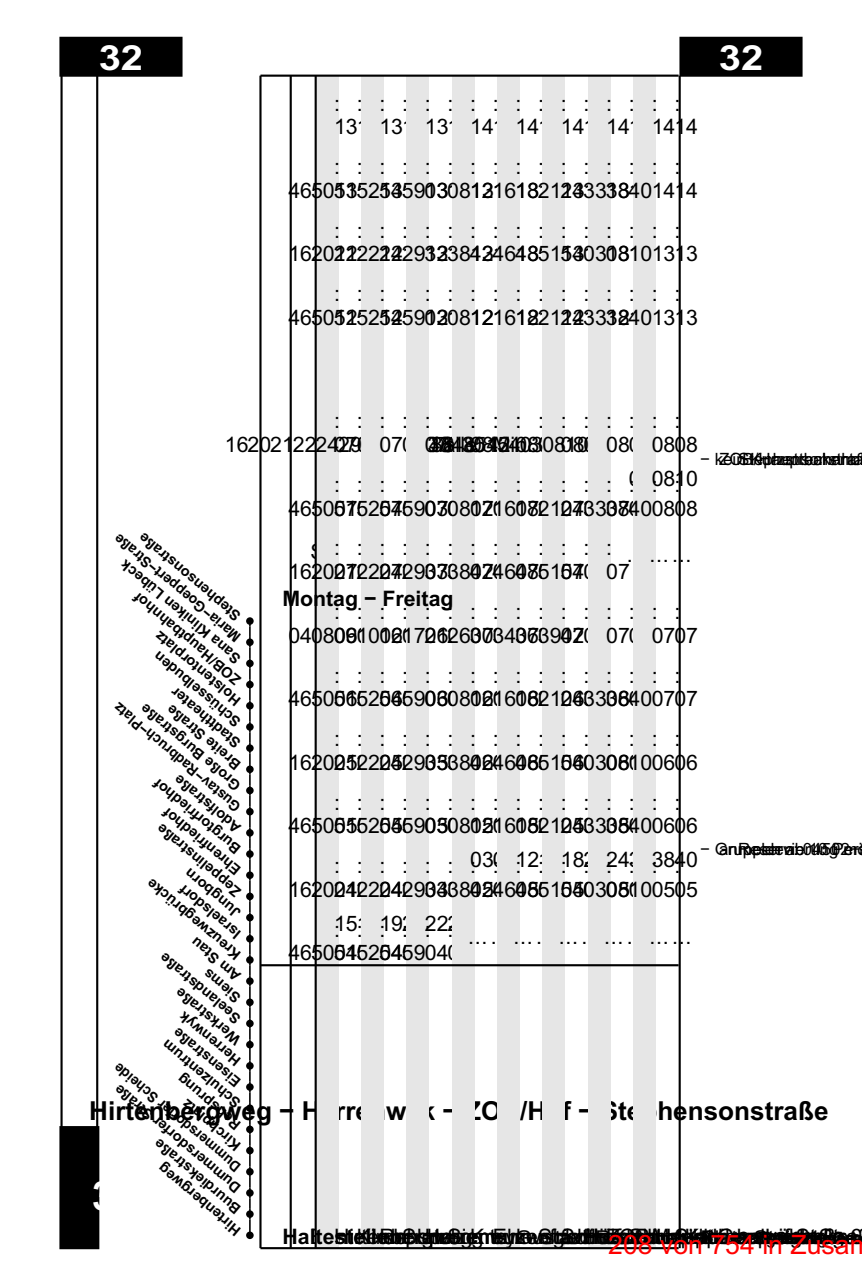
32


Montag – Freitag
Stephensonstraße
Marie-Goeppert-Straße
Sana Klinikum Lübeck
ZOB/Hauptbahnhof
Hospitalstraße
Fischstraße
Kahlhauerstraße
Kobeg
Große Burgstraße
Gusev-Straße
Adolfstraße
Bugenhagenstraße
Elfenfriedhof
Zeppelinstraße
Jungborn
Kreuzweg
Am Stau
Kieselgrund
Werftstraße
Eisenwyk
Schützenstraße
Reifenzentrum
Kirchplatz
Dummersdorfer Straße
Burdekstraße
Hirtenbergweg
Stephensonstraße – ZO /H – le en yl - Hartenbergweg

32



Stephens st aß – DE -lk – er nv k – Hirtenbergweg


32
32
Montag – Freitag
Hirtenbergweg – Herrenwyk – Zoo/Hafen – Stephensonstraße
Haltestellen
Hirtenbergweg
Burchardstraße
Dummersdorfer Ufer
Kirchenstraße
Rathaus
Schützenhof
Eisenbahnstraße
Herrenwyk
Werftstraße
Seelandstraße
Siems
Am Stau
Kreuzweghörne
Israelsdorf
Jungborn
Zeppelinstraße
Ehrenfriedhof
Burgfriedhof
Adolfstraße
Adolfstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstraße
Stadttheater
Schüsselbuden
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Sana Klinikum
Maria-Goeppert-Straße
Stephensonstraße

32

Montag – Freitag

Hirtenberg ve – er nv k Z(B/ of – Stephensonstraße

33

Montag – Freitag

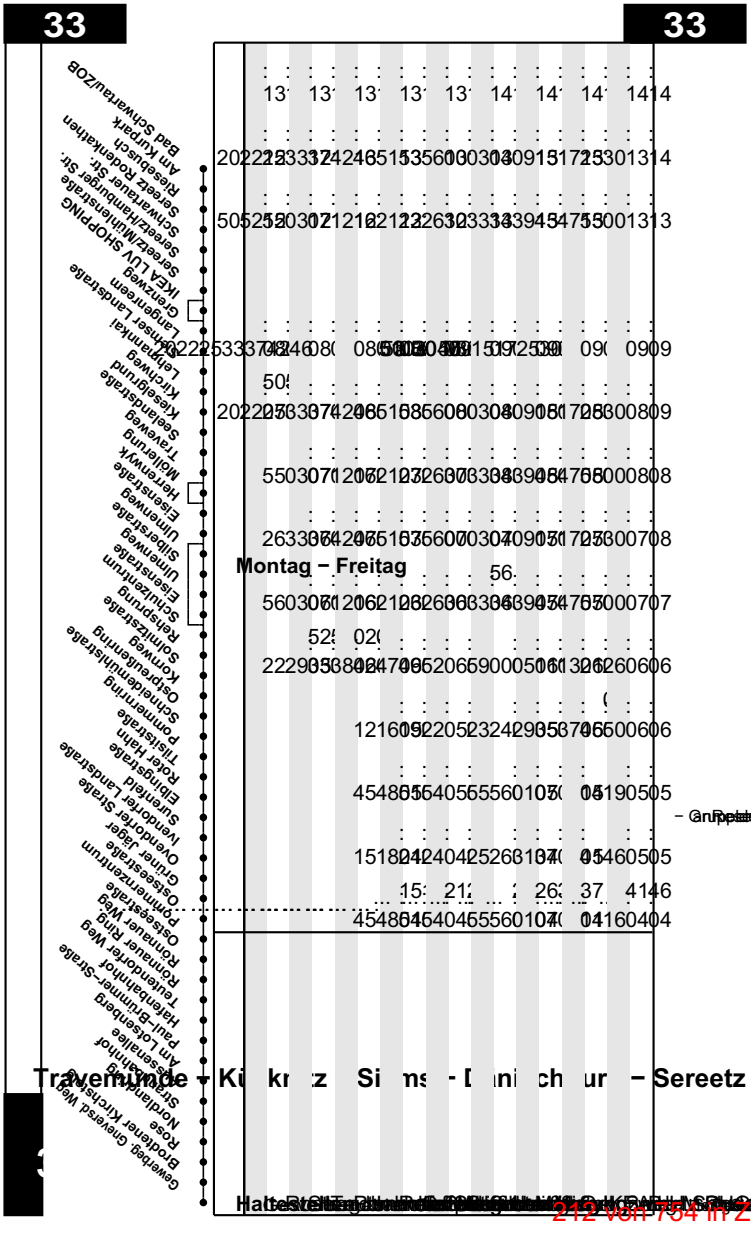
Bad Schwartau – S ee z - Dä is bu g Si ns - Kücknitz –

33

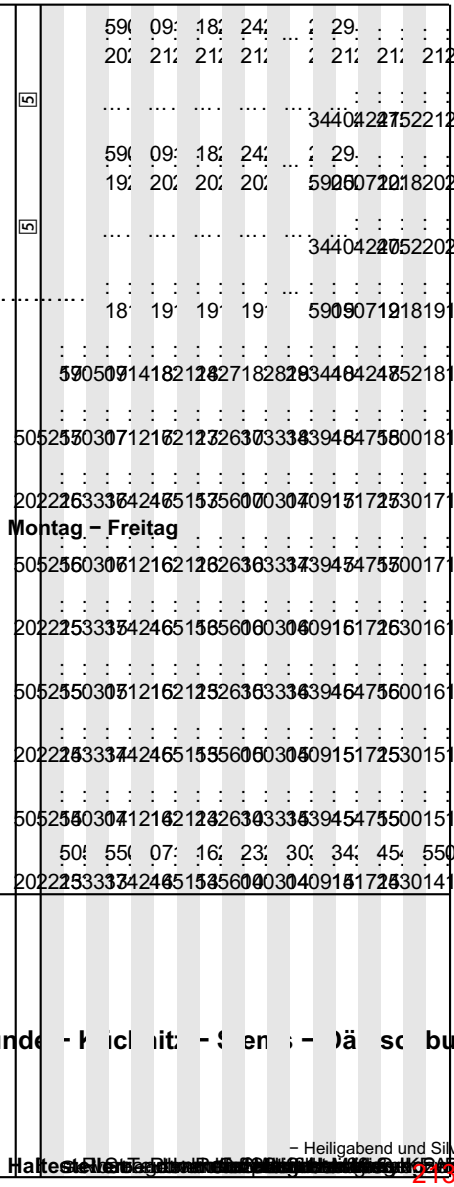
=nur freitags

Montag – Freitag

Bad Schwar u S ee : - Jä sc bu g Siems – Kücknitz –


33
33
Montag – Freitag
Travemünde – Ku kr z Si ns - D ni ch ur – Sereetz – Ba
Halte
Gewerbegebiet Wesloer Weg
Bötticherstraße
Rosenstraße
Nordlandstraße
Am Lohof
Sundstraße
Paul-Brüning-Straße
Hafenbahnhof
Teutendorfer Weg
Rönnauer Ring
Rönnauer Weg
Ostseestraße
Pommernzentrum
Ostseestraße
Grüner Jäger
Overdiecker Straße
Ivendorfer Landstraße
Sülfeldstraße
Roter Hahn
Tilsitstraße
Pommernring
Schlesierring
Ostpreußenring
Kommerweg
Sonnenbleekstraße
Rehmstraße
Schulzentrum
Eisenstraße
Ulmenweg
Sibbestraße
Ulmenstraße
Eisenstraße
Herrenwyk
Mollerring
Travemünder Landstraße
Seestraße
Kiesgrundstraße
Kirchweg
Lehmkuhlenweg
Lehmkuhl
Langenser Landstraße
Gerenzweg
IKEA LUV SHOPPING
Sereetz/Mühlenstraße
Schwartauer Str.
Sereetz Rodenkathen
Riesebusch
Am Kurpark
Bad Schwartau/ZOB

33



Montag – Freitag

– Heiligabend und Silvester

Travemünde

Sereetz – Ba

35

35

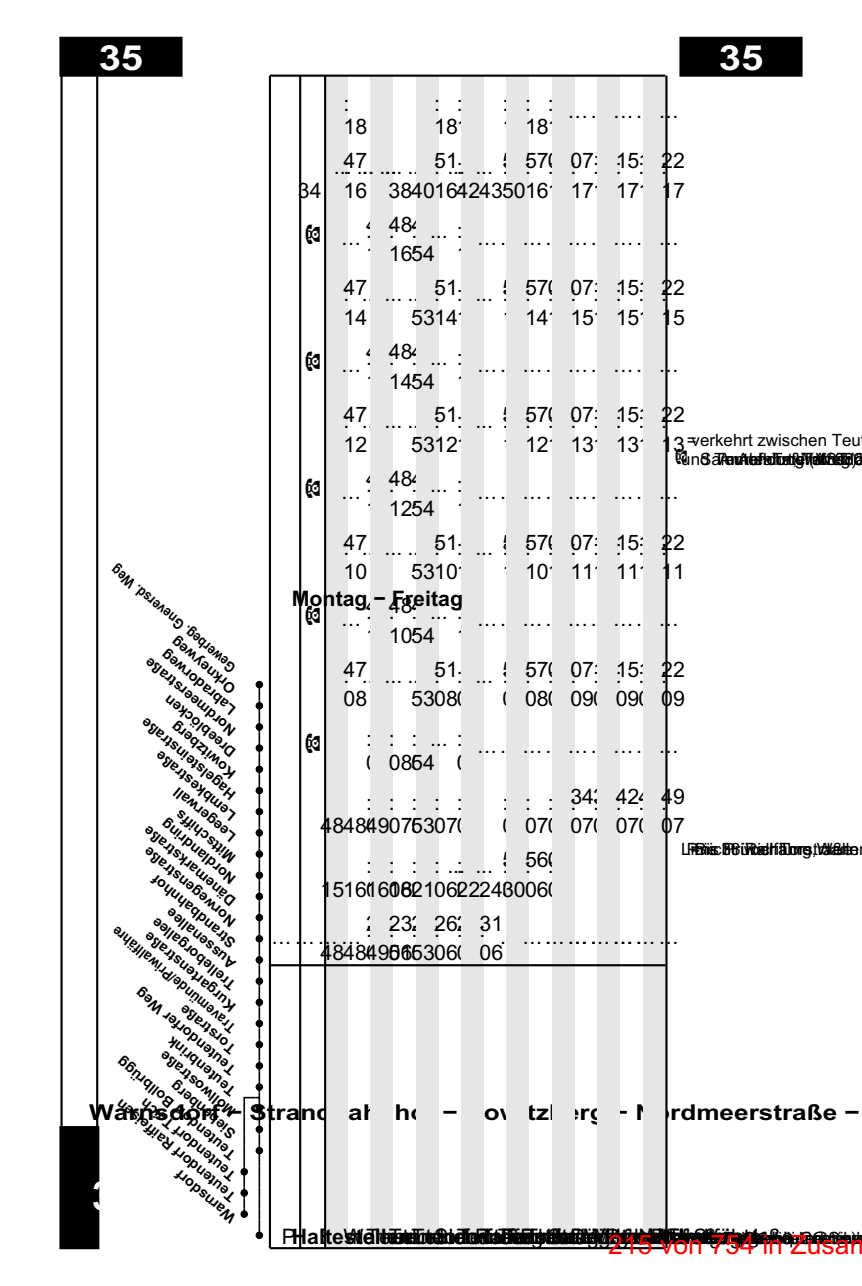
Montag – Freitag

verkehrt ab Teuten

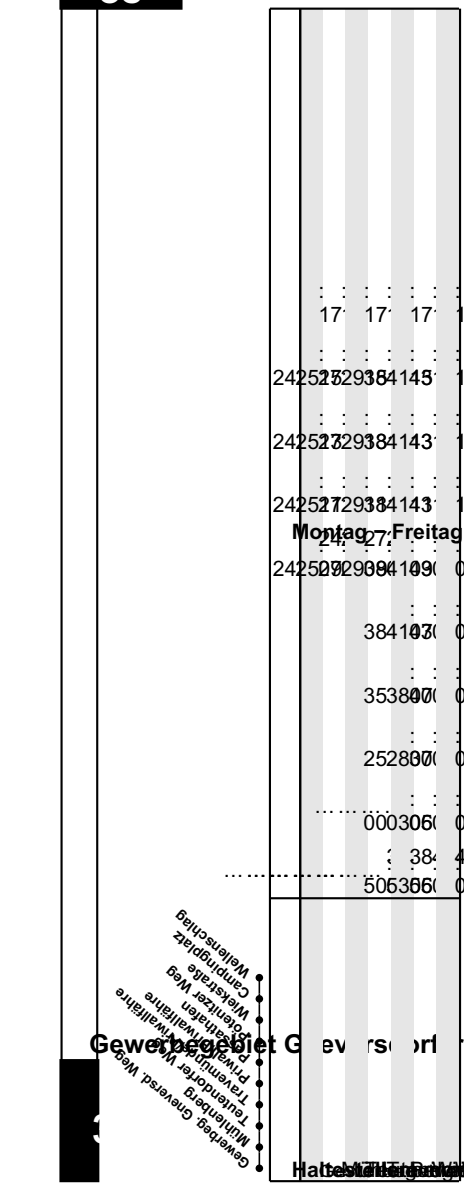
Gewerbegebiet Gn er do er Ve – or m erstraße – Kowitz

Haltestelle

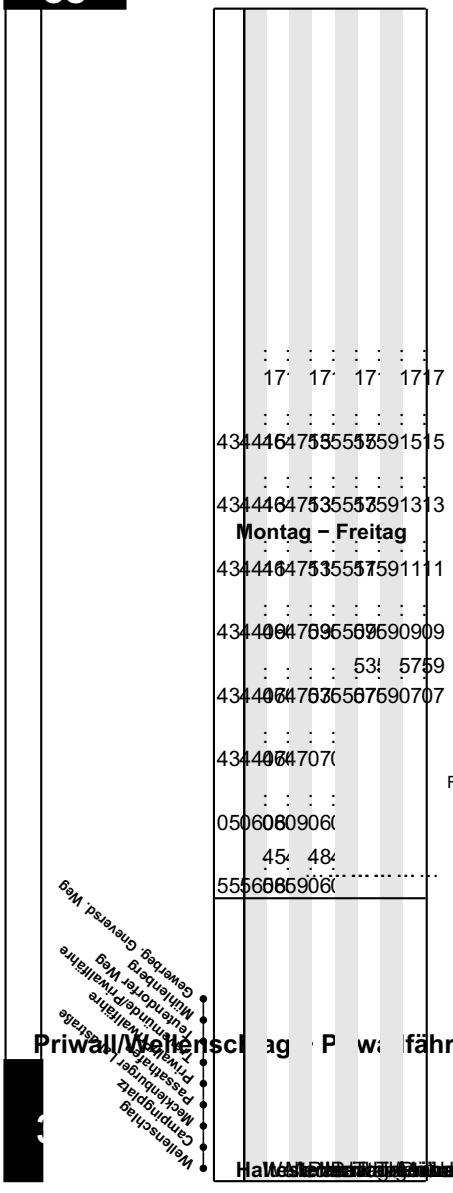
35


Montag – Freitag
verkehrt zwischen Teu
Wahnsdorf – Strand
rdmeerstraße –
Wahnsdorf
Teutendorf Kaltenhof
Teutendorf Bahnhof
Teutendorf Siedlung
Mühlenweg
Teutendorf Bollbrügg
Teutendorfer Mühle
Teutendorfer Weg
Torstraße
Tywuttiner Weg
Kurgartenstraße
Tellerbergstraße
Aussenallee
Strandbahnhof
Nordmeerstraße
Dänemarkstraße
Nordlandstraße
Mittschiffs
Legewall
Lemkenstraße
Hegelsteinstraße
Kowitzweg
Dreeblicken
Nordmeerstraße
Labradorweg
Orkneyweg
Gewerbeg. Greverst. Weg

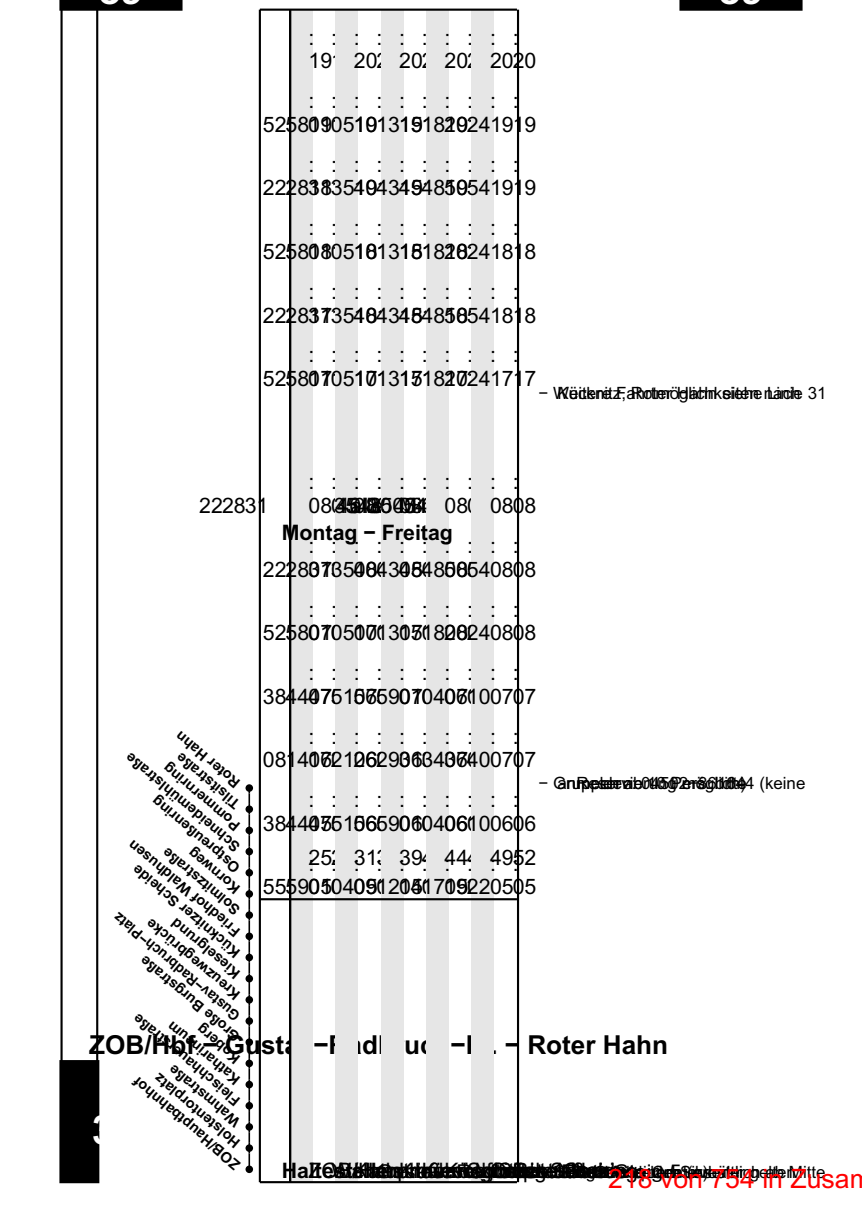
38

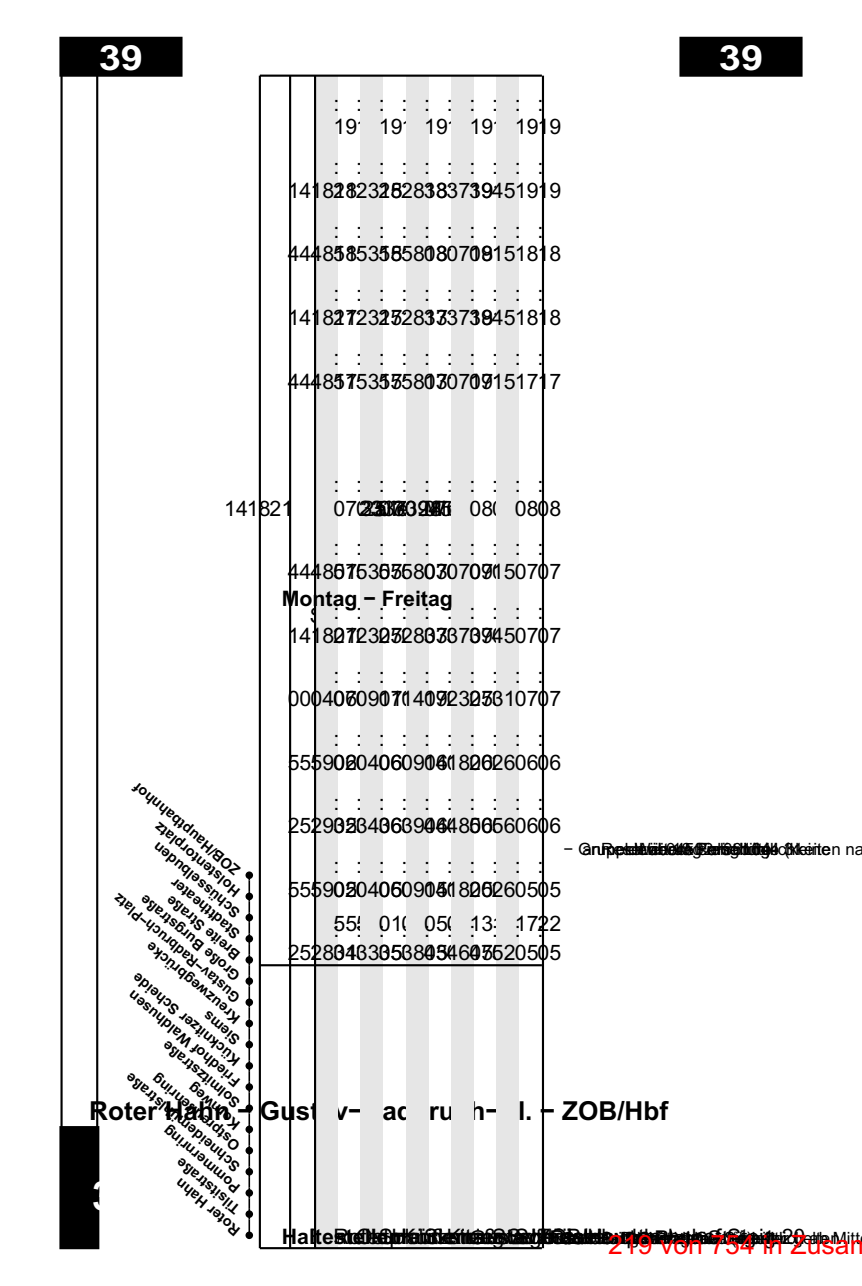

Montag – Freitag
Gewerbegebiet Gievers. Weg – Priwallfähre – Priwall/We
Halbstündlich
Gewerbeg
Mühlenberg
Teutendorfer Weg
Priwallfähre
Rosenthaler Weg
Wiesenweg
Campingplatz
Wellenschlag

38


Montag – Freitag
Für
Priwall/Wellenschlag – Priwallfähre – Gewerbegebiet Gnevers
Wellenschlag
Campingplatz
Meerkenbuger Landstraße
Passathafen
Priwallhafen
Teutendorfer Weg
Mühlenberg
Gewerbeg. Gneversd. Weg
Ha

39


Montag – Freitag
ZOB/Hbf – Gustav-Radbruch-Platz – Roter Hahn
Roter Hahn
Tillistraße
Pommernring
Schiedenring
Oppelweg
Kornweg
Sonnenhausen
Friedrich-Wilhelm-Schelde
Kückenthal
Kieselgrund
Kreuzweg
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstraße
Kirchplatz
Kahlenhain
Fleischmarkt
Wohnstraße
Holsenhorst
ZOB/Hauptbahnhof


39
39
Montag – Freitag
Roter Hahn – Gust v– ac ru h– l. – ZOB/Hbf
Roter Hahn
Tilsiter Straße
Pommernring
Schneiderlein
Ostpreußenstraße
Kolberger Weg
Sonnenstraße
Friedrich-Wilhelm-Straße
Kückliter Weg
Siems
Kreuzweg
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstraße
Breite Straße
Stadttheater
Schlossteichdamm
Holsteintorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Haltestellen

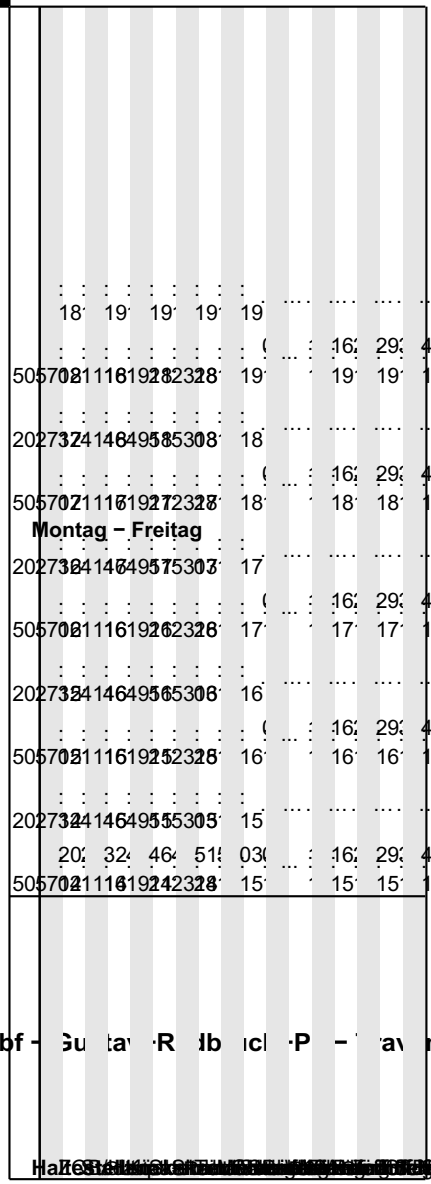
40

Montag – Freitag

ZOB/Hbf
Unterstraße
Beekestraße
Stadthalle
Bürgerstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Kückenshofer Weg
Tannenbusch
Landstraße
Standortverwaltung
Bahnhof
Multimar Wattforum
Rosenstraße
Nordlandring
Strandbahnhof
Seeblick
Dünenweg
Bergstraße
Nienhagen
Nienhagen Bodenerer Str.
Nienhagen Parkstraße
Warnsdorf
Nienhagen Siedlung
Nienhagen Schwimmhalle
Nienhagen Achterhagen
Nienhagen Haven
Nienhagen Fürstenweg
Nienhagen Rodenbergstraße
Nienhagen Seeschlößchen
Timmendorf ZOB
Bahnhof
Bahnhofstraße
Bahnhof
Seniorenheim Feddersen
Hotel Atlantis
Rathaus
Bushaltestelle
Schatzhaus Wolfsschlucht
Schatzhaus Burgerhaus Seestr.
Schatzhaus Bahnhof

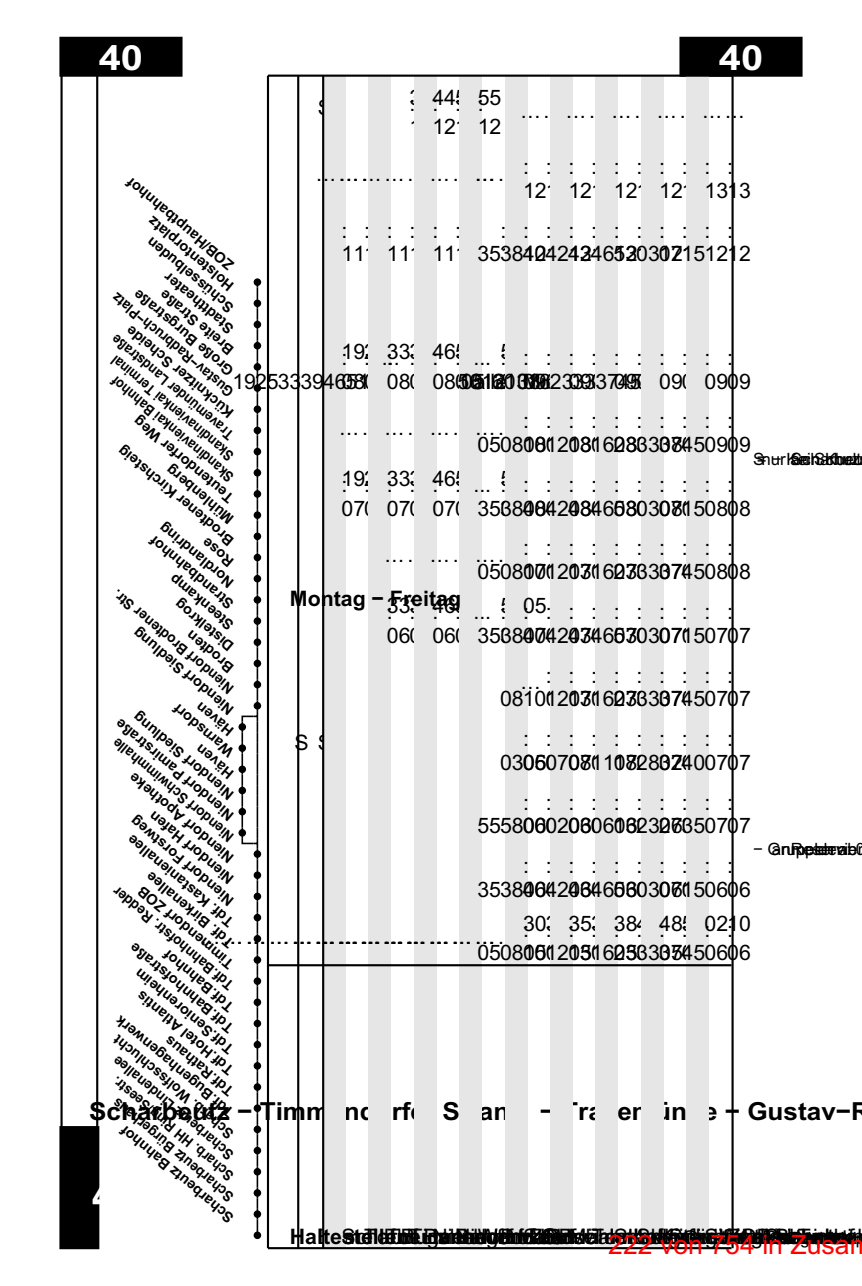
Haltestellen

40



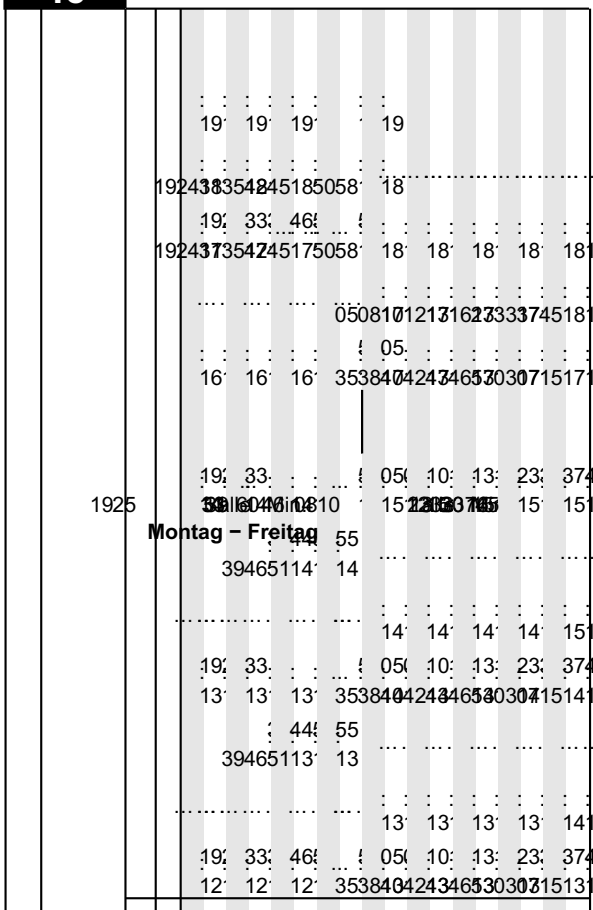
Montag – Freitag

ZOB/Hbf – Gustav-Radbruch-Platz – Travemünde – Timmendorf



222 von 754 in Zusam

40

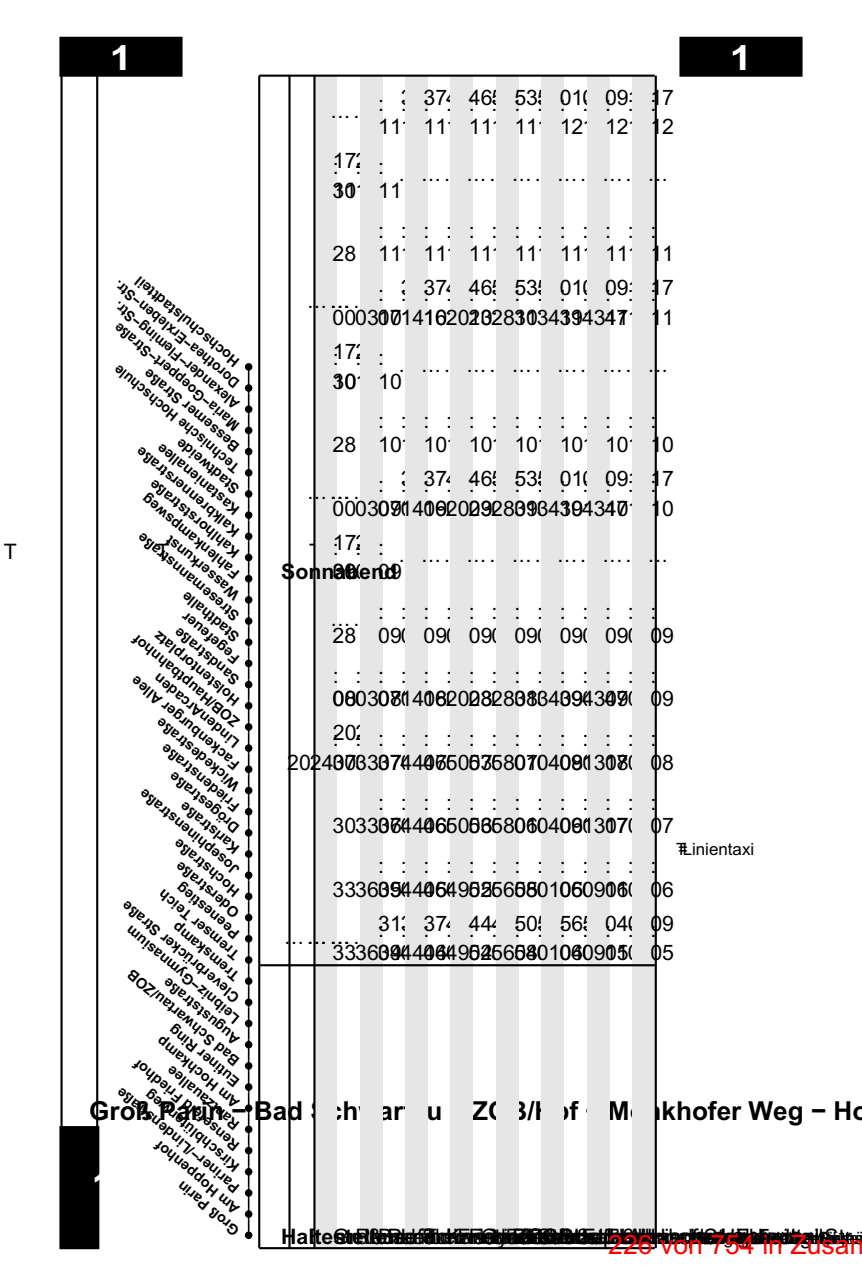


Montag – Freitag

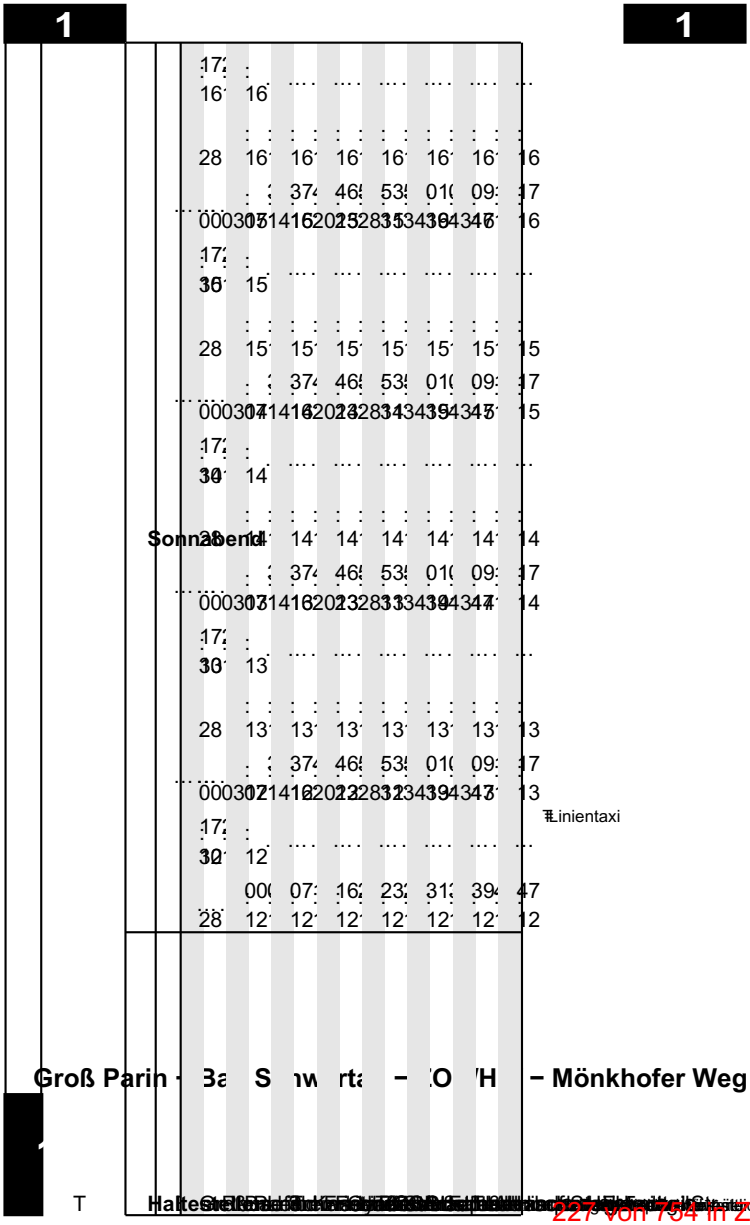
Scharbeutz Ti m nd rfe St an – ra emünde – Gustav–R

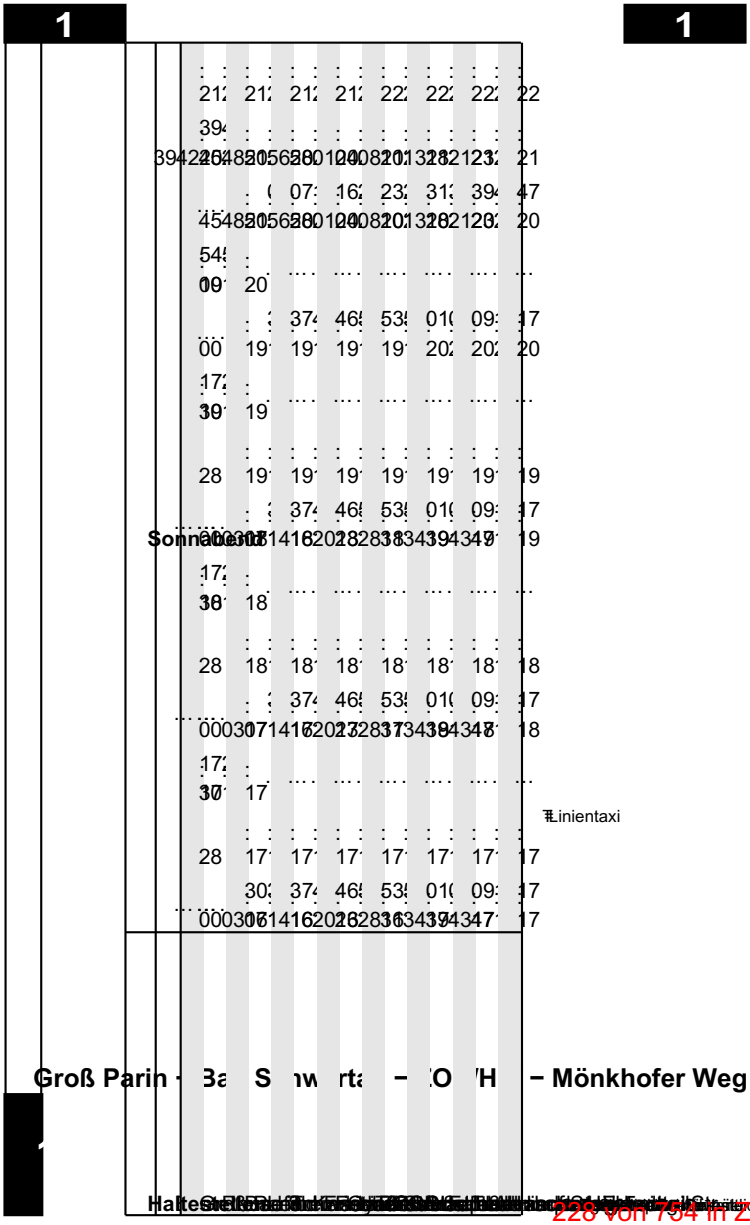
Sonnabends

225 von 754 in Zusam

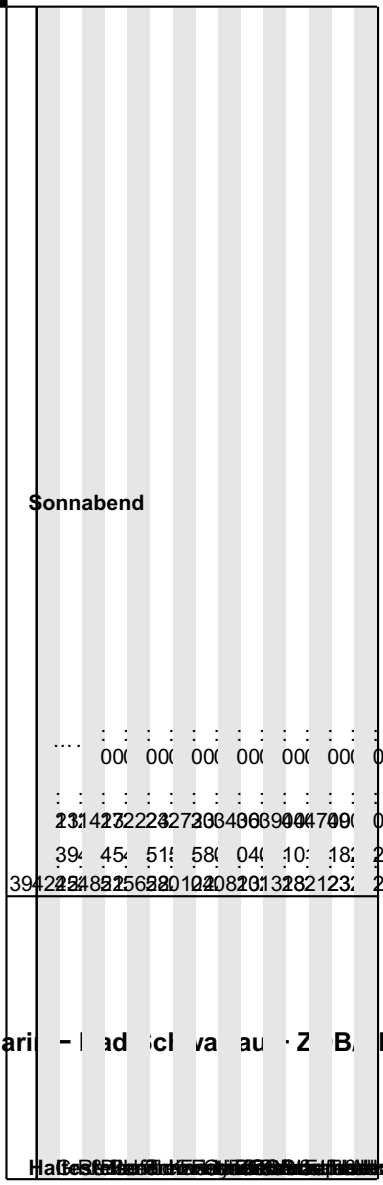


226 von 754 in Zusa

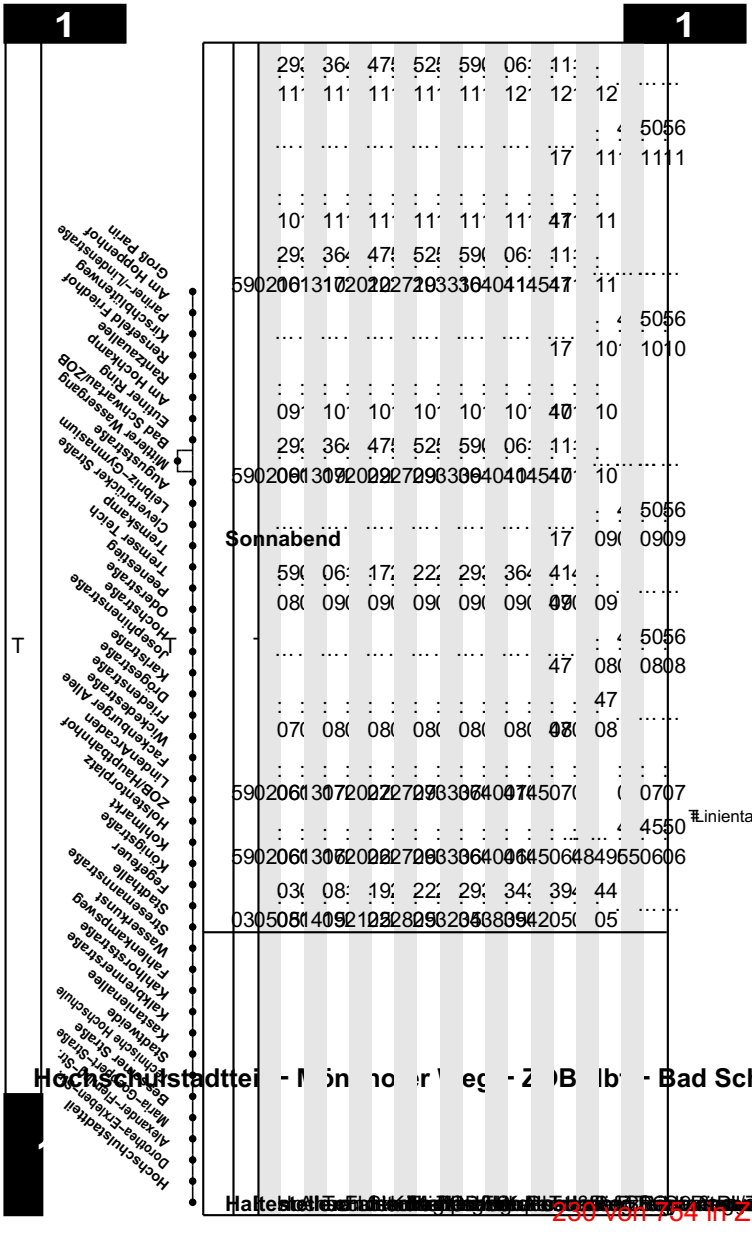

1
1
Sonnabend
Linienzatxi
Groß Parin
Mönkhofer Weg
Halte

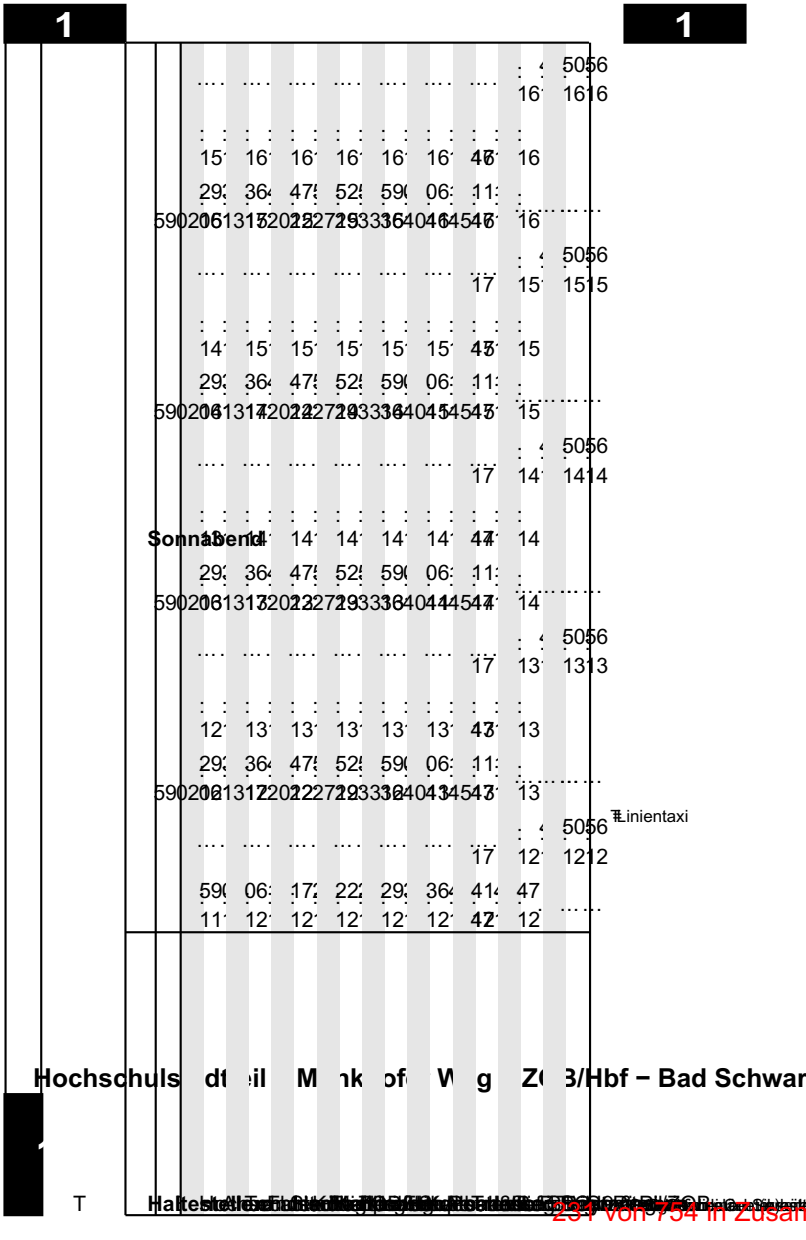

1
1
Sonnabend
Linienta
Groß Parin
Mönkhofer Weg
Ha
228 von 764 in Zusa

1



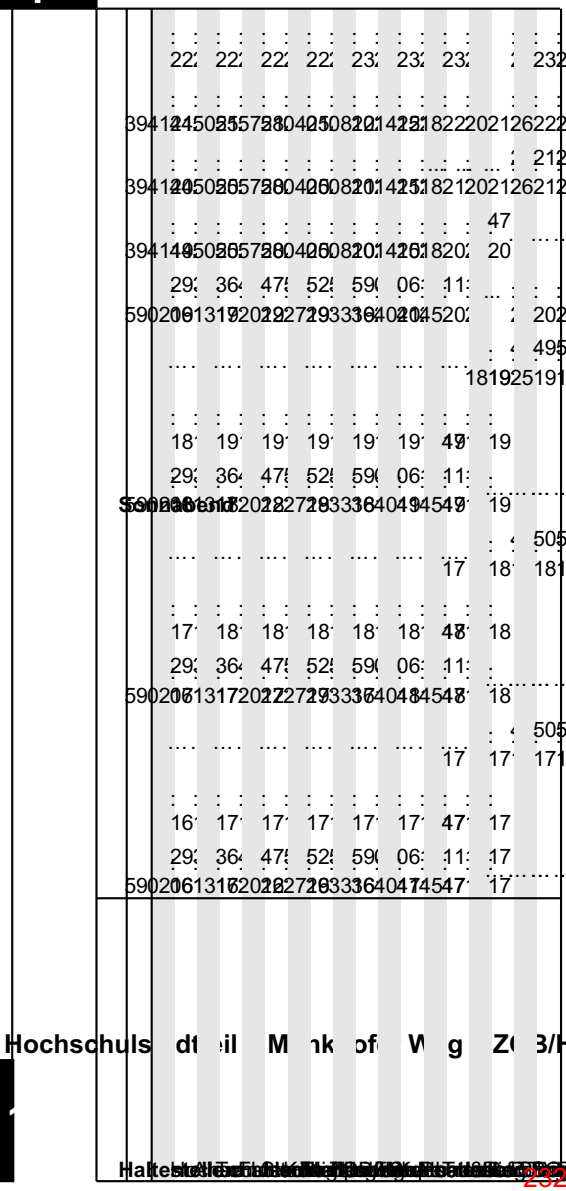
Groß Pari − ad cl va au Z B bf − Mönkhofer Weg − Ho


1
1
Sonnabend
Linienta
Hochschulstadtteil - Bad Schwar
Haltestellen


1
1
Sonntags und
Linientaxi
Hochschulsiedlung Mensa – Bad Schwar
T
Haltestellen
234 von 754 in Zusam

1

1



Linientaxi

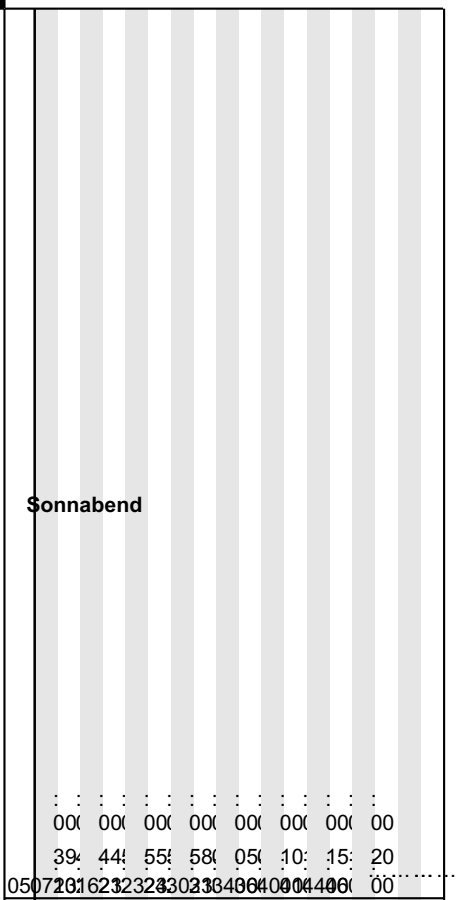
Hochschuls dt il M nk of W g Z(3/Hbf – Bad Schwar

Halte

1

1

Sonnabend



Hochschu ta tte − lör ch er Ve − OB/Hbf − Bad Schwar

1

Hal

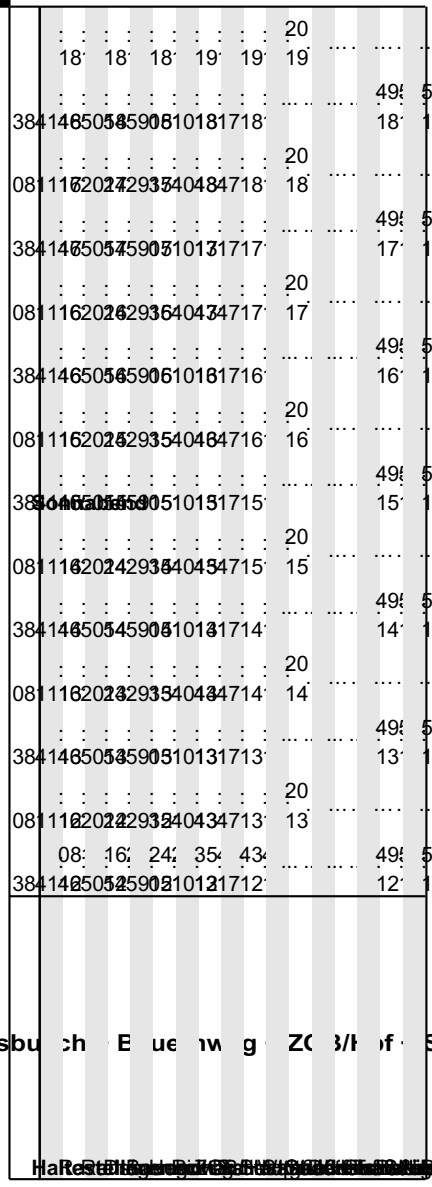
2

Ravensbusch
Rathausmarkt
Kohlhagen
Mühlenbrücker Straße
Mühlenbrücker Straße
Mühlenhof
Groß Steinrade
Drögen Steinrade/Teich
Steinrader Damm
Hahnenkamp
Bauernweg
Raspeker
Schlutupker Straße
Schlutupker Straße
Hugo-Distler-Straße
Beethovenstraße
Pfitznerstraße
Arthur-Prieger-Straße
Richard-Wagner-Straße
Wispystraße
Meierstraße
ZOB/Hauptbahnhof
Holstentorplatz
Sandstraße
Fegefeuer
Stadtfeld
Verwaltungsz Mühlenhof
Overbeckstraße
Sana Kliniken Lübeck
Friedrich-Ebert-Straße
Virchowstraße
Sudetenstraße
Dorfstraße
Hellmholtzstraße
Tendelenburgstraße
Berliner Allee
Carl-Gauß-Straße
Grace-Hopper-Straße
Alexander-Fleming-Straße
Schleifenweg
Sundweg
Bornkamp

Ravensbusch – Bauinvestg ZOB/Hbf Sana Kliniken Lübeck

| | | |

2



Ravensbu ch E ue w g ZC 3/h f Sana Kliniken Lübeck

2

	38	45	53							
	23	23	23	00						
					49	55	56	59	06	
			02	23	23	23	23	23	00	
	38	45	53							
	22	22	23	23						
					49	55	56	59	06	
Sonnabend			02	22	22	22	22	22	23	
	38	45	53							
	21	21	21	22						
					49	55	56	59	06	
			02	21	21	21	21	21	22	
	20	20	20	21						
								49	57	
384	26	49	58	20	20	20		20	20	
						20				
081	11	20	29	39	40	20	20	20		
	08	16	24	35	43			49	57	
384	14	50	59	10	19	17	19	19	19	

Ravensbu ch E ue w g ZC 3/h f Sana Kliniken Lübeck

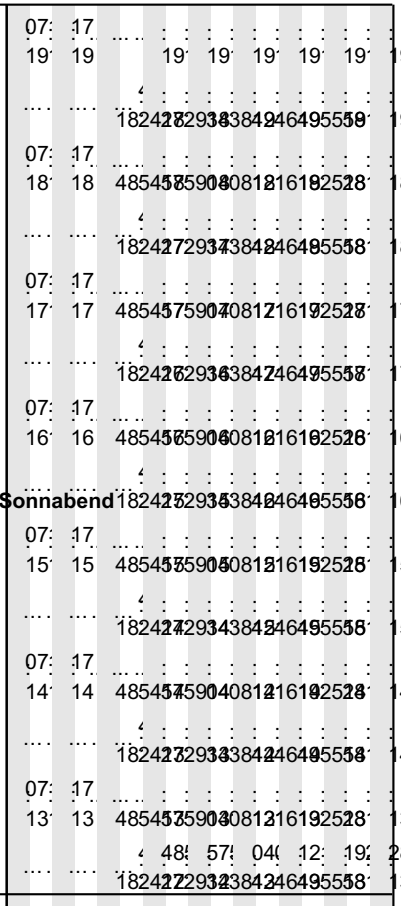
2

Bornkamp/Sudet ns aß – ar K nil n ib ck – ZOB/Hbf

Bornkamp
Sudetenlandstraße
Alexanderweg
Gerhart-Hauptmann-Straße
Schartenweg
Sundweg
Bornkamp
Berliner Allee
Friedrichstraße
Viktoriastraße
Südenstraße
Dorfstraße
Heimholzer Straße
Treidelenburgstraße
Sana Klinikum Lübeck
Overbeckstraße
Verwaltungsstraße
Seestraße
Fegefeuer
Kohlgrube
Kohlmarkt
Holsteintor
ZOB/Hauptbahnhof
Meierstraße
Wisbystraße
Richard-Wagner-Straße
Attenbuger Straße
Pfitznerstraße
Beethovenstraße
Hugo-Distler-Straße
Schubbockener Straße
Rapsacker
Bauernweg
Hahnenkamp
Steinfelder Damm
Großsteinbeck
Moorer Straße
Moorerhof
Bei den Tannen
Max-Hamerich-Straße
Kornhausstraße
Rathausmarkt
Schulweg
Ravensbusch

| | | |

2

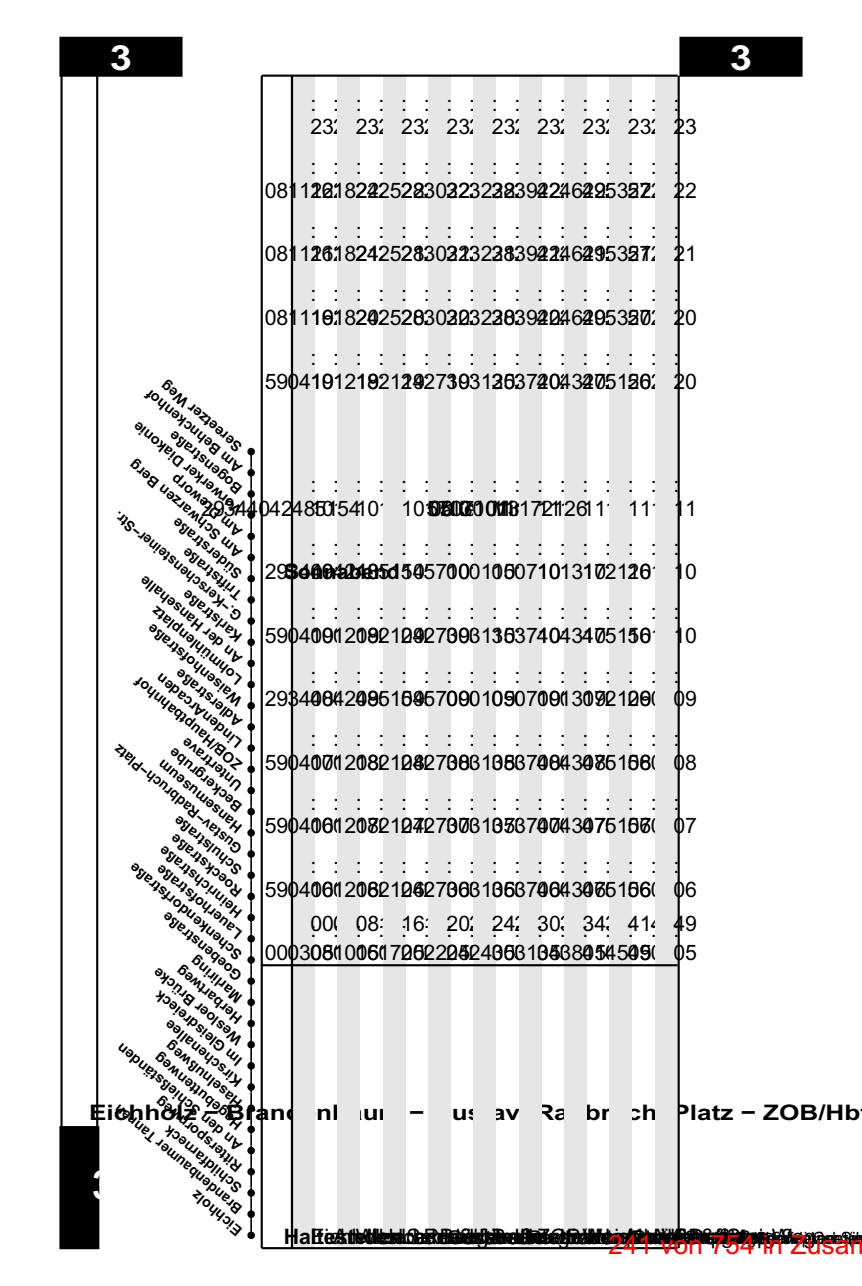


Bornkamp Su et st ß – an K ik h Lübeck – ZOB/Hbf

2

| | | |

3
3
Sereetzer Weg
Gustav−Radbr
240 von 754 in Zusa



241 von 754 im Zusa

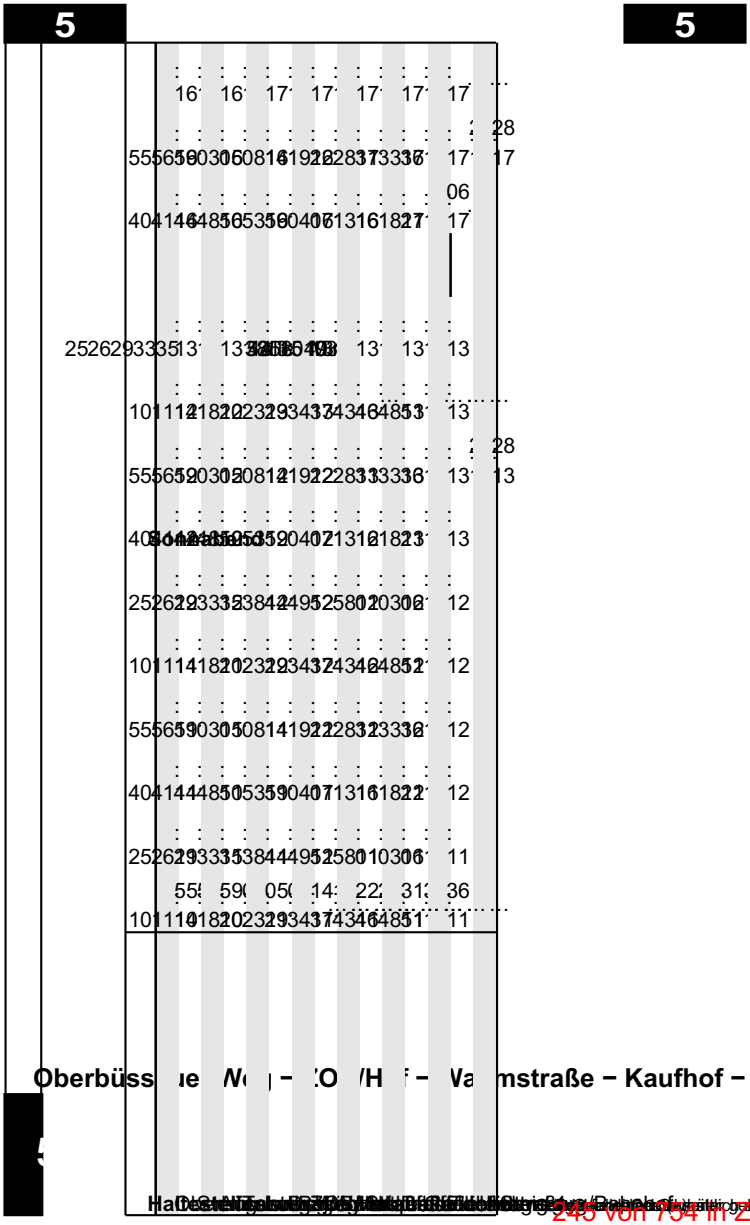
4

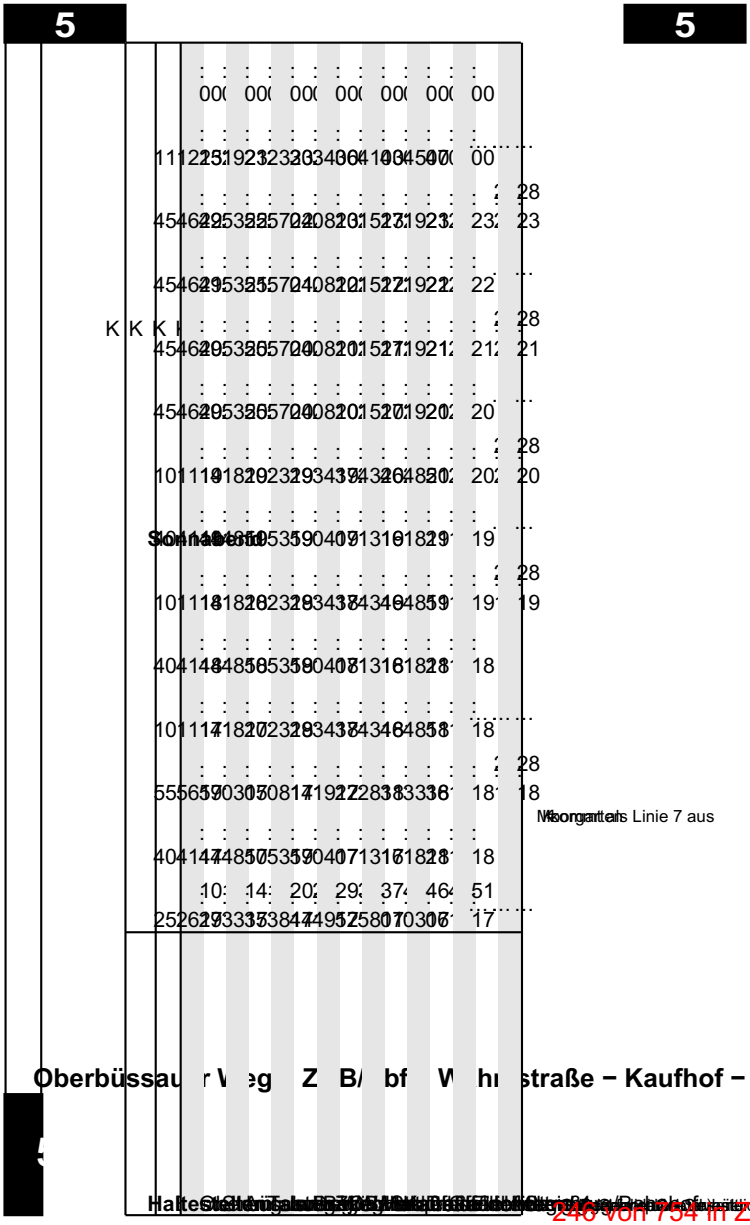
4

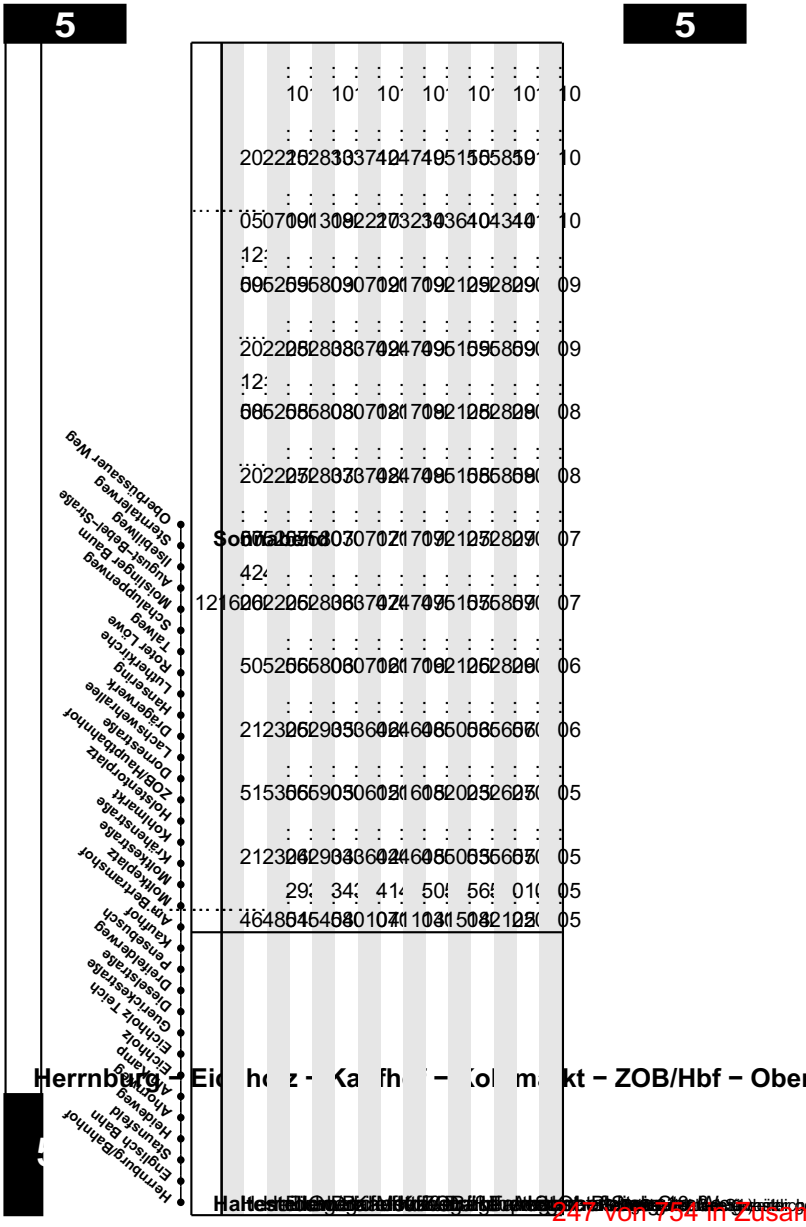
Am Verth
Am Sonnenberg
Am Tronen
Am Trogen
Klein Grönau
Wurzelhagen
Seniorenstift Baum
Sankt-Hubertus
Nebenstraße
Grönauer Baum
Universitätsstraße
Gustav-Falke-Straße
Weinbergstraße
Ansemweg
Fahlenkamp
Wasserkunst
Stresemannstraße
Stadthalle
Regelerer
Königstraße
Fischhauerstraße
Kathrinenm
Kobeg
Große Burgstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Schulstraße
Rosenstraße
Dreyerpark
Gutenbergstraße
Meesenring
Kaufhof
Lübecker Straße
Herbartweg
Weißer Brücke
Achterweg
Türkisweg
Hellweg
Halte
Groß Grönau – Kö gs r. G. Ra br ch Pl z – Brandenbaun

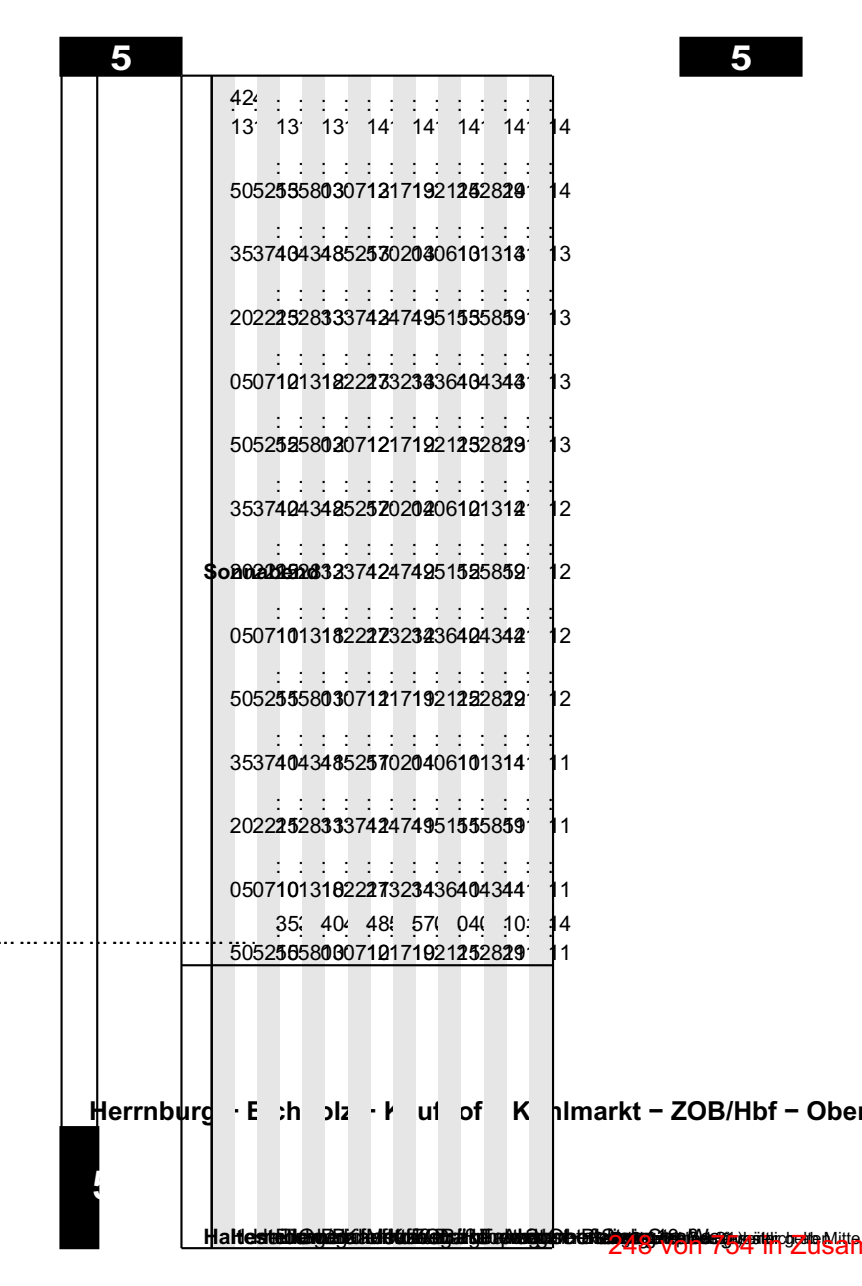
5

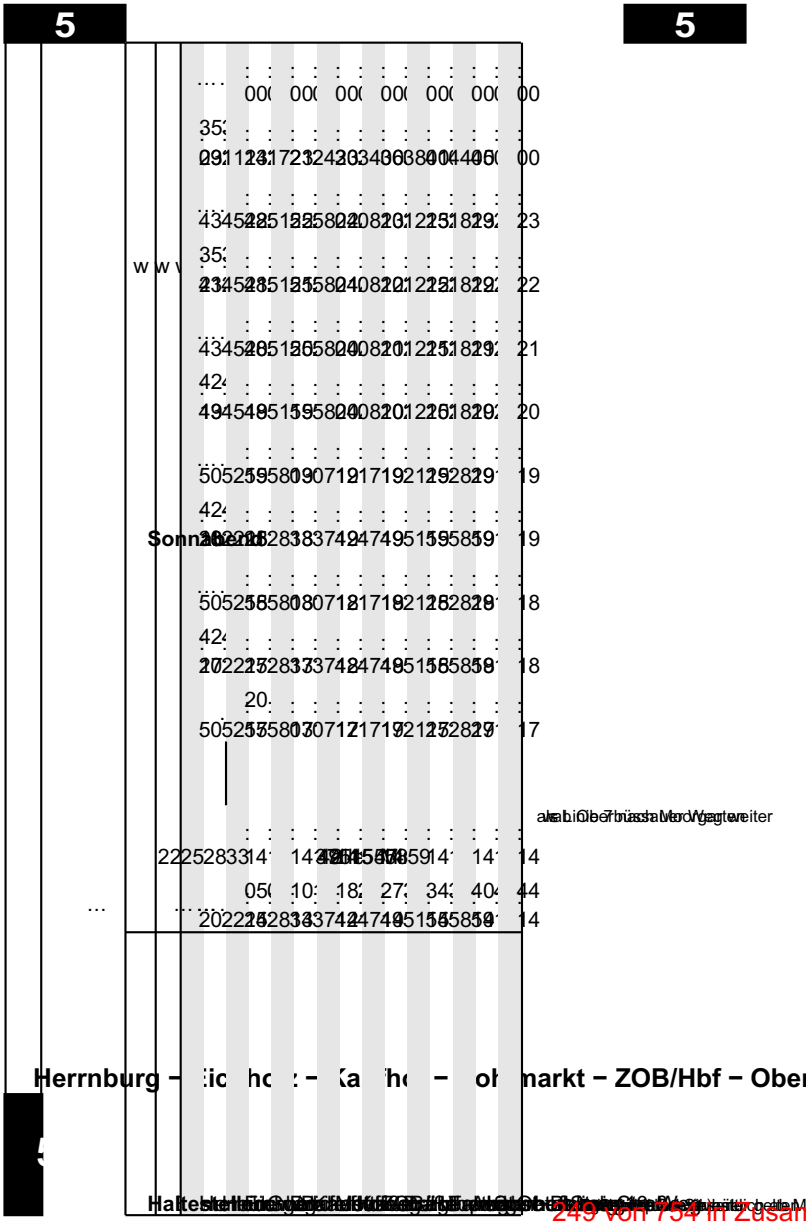
Herrnburg/Bahnhof
Enzlisch Bahn
Schwanstedt
Hedeweg
Ahornweg
Am Kamp
Eichhof Teich
Eichhofstraße
Dieselstraße
Dreifeldenweg
Petersbusch
Kaufhof
Am Bertramshof
Molkereiplatz
Molkereistraße
Wahnstraße
Krähenstraße
Hostenhorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Meierstraße
Meierswerk
Dragewerk
Hansering
Lübecker Straße
Lübkerkrcie
Lowe
Roter Baum
Fasanenweg
Mühlenbergweg
Mühlenbaer Straße
Ausbildungsweg
Ilsabillweg
Sternlaerweg
Oberbussauer Weg
Oberbussauer Weg · ZOB/Hauptbahnhof · Wahnstraße – Kaufhof – Eich
Haltestellen
244 von 754 in Zusa


5
5
Oberbüss ue M p – O /H f – Va mstraße – Kaufhof – Eich
Ha
Mitte


5
5
Oberbüssau r V eg Z B/ bf W hr straße − Kaufhof − Eich
Halte
Montags Linie 7 aus


5
5
Herrnburg – Eic h z - Ka fh – ol m kt – ZOB/Hbf – Ober
Herrnburg/Bahnhof
Engliſch Baht
Steinfeld
Heidewe
Ahorn
Eichkamp
Eichholz
Eichholz
Guerickestraße
Teich
Dieselstraße
Drieladerweg
Preseburch
Kaufhof
Am Bertramshof
Molkereiplatz
Kirchenstraße
Kohlmarkt
Hostienbrotplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Dornestraße
Lachswehrallee
Drägerwerk
Hansering
Lutherkirche
Roter Löwe
Talweg
Schlaippenweg
Moislinger Baum
August-Bebel-Straße
Steintalweg
Obertrave
Obertrave
Obertrave

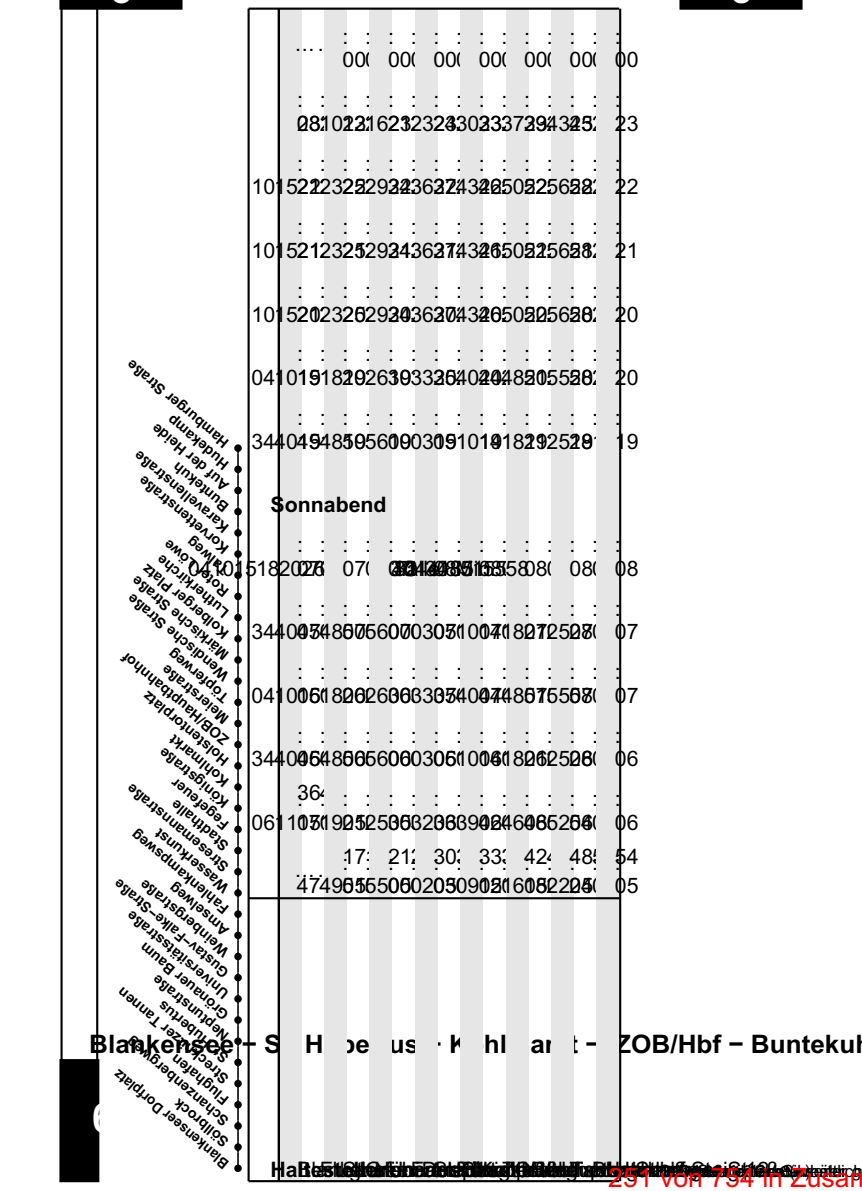

5
5
Herrnburg · E :h ola · K ul of K lmarkt – ZOB/Hbf – Ober
5
Sonn
Hall
Mitte

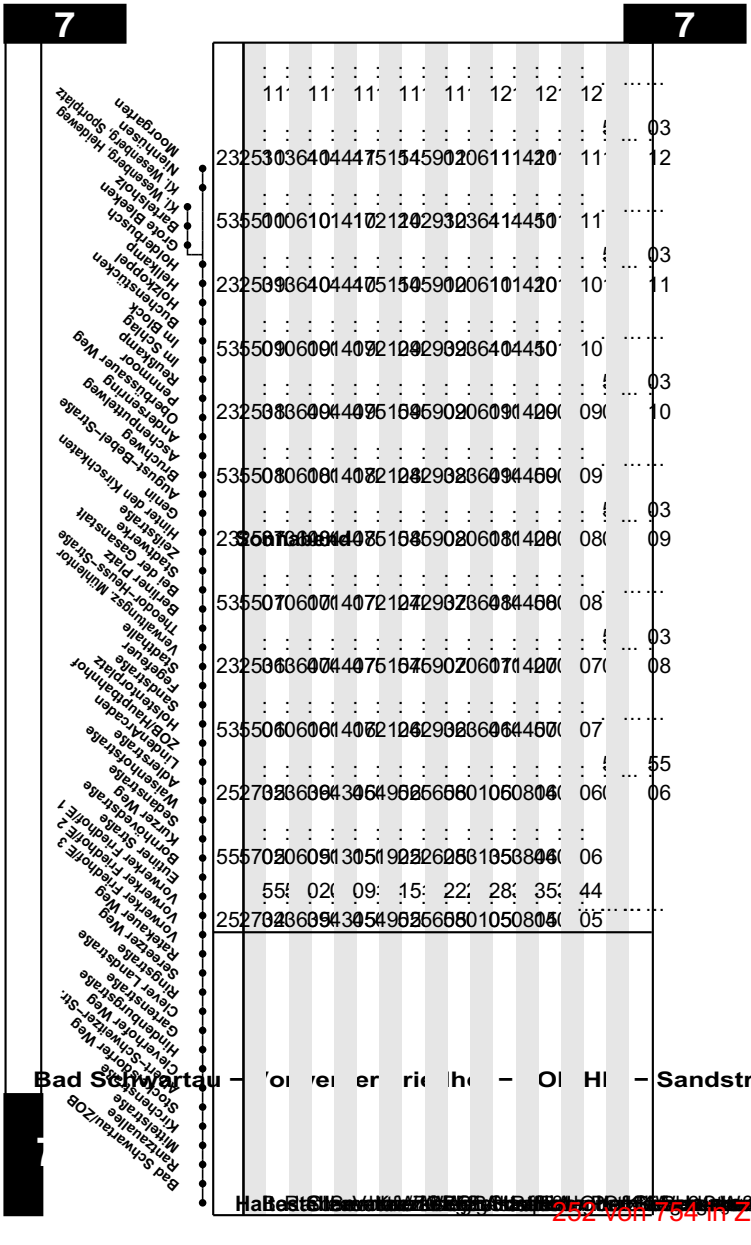

5
5
Herrnburg − ic hc : − Ka he − ol markt − ZOB/Hbf − Ober
Sonnabend
Halte
249 von 754 in Zusa

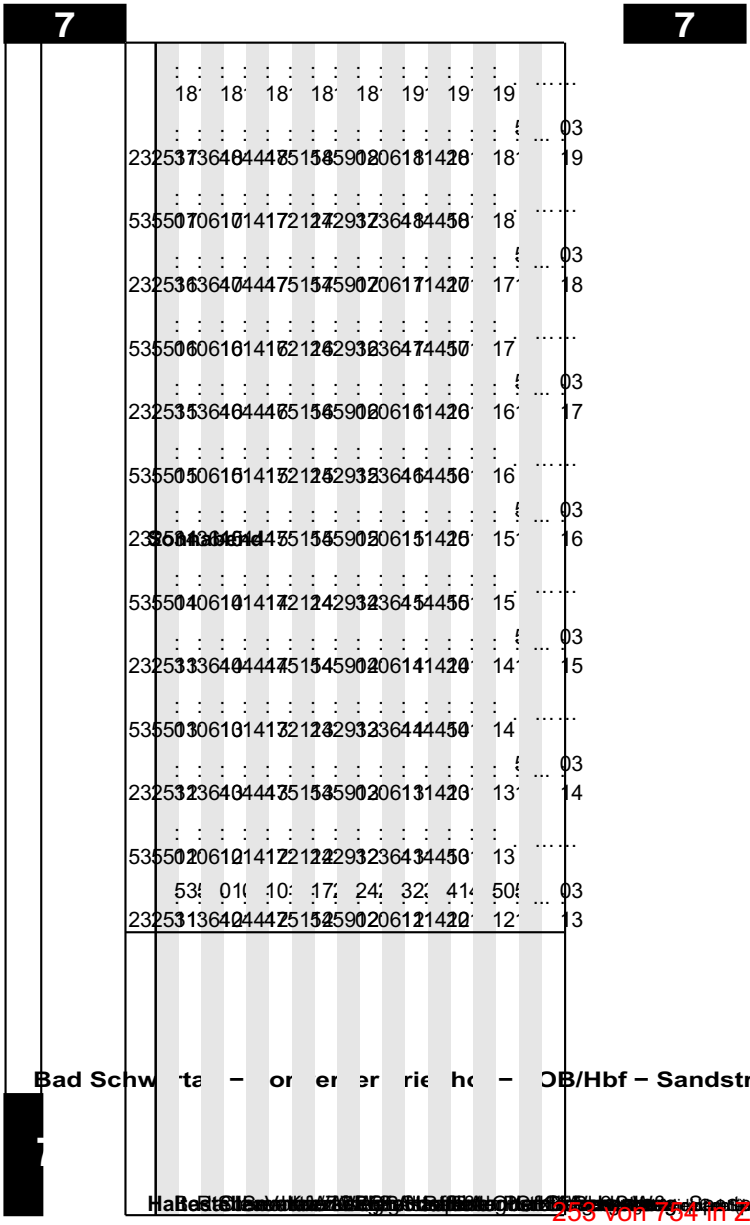
6

Hamburger Stra e B te uh - DE bf – Sandstraße – St. H

6




7
7
Bad Schwartau – Voßwinkel – Oldenburger Straße – Sandstraße
Bad Schwartau/ZOB
Rantzauallee
Kirchenstraße
Mittelstraße
Stockelsdorfer Straße
Clever-Schwiegerter Weg
Hindenburgstraße
Gartenstraße
Ringstraße
Cleverer Landstraße
Sereetzer Straße
Riekdaler Weg
Vorwerker Weg
Vorwerker Friedhofstr. 3
Vorwerker Friedhofstr. 2
Elisabeth-Schwarz-Straße
Bornhövedstraße
Kurzer Weg
Sedanstraße
Waldstraße
Lindenallee
ZOB/Hauptbahnhof
Holstentorplatz
Sandstraße
Fegefeuer
Stadtmitte
Vorwahlstraße
Theodor-Heuss-Straße
Bürgermeister-Hatje-Platz
Bei der Gasanstalt
Stadtwerke
Zeltstraße
Hinter den Kirschkaten
Genin
August-Bebel-Straße
Brunnenweg
Ascheberg
Anderstedter Weg
Oberbussauer Weg
Pennhof
Reuterkamp
Im Schlag
Buchenstücken
Hollandstraße
Hopfenkoppel
Hoisbusch
Grove Bleeken
Barkenhof
Kl. Wesenberg
Heidewerg Sportplatz
Mühlenhusen
Moorgarten
11 11 11 11 11 11 12 12 12
55 02 09 15 22 28 35 44
Haltestelle
252 von 754 in Zusammenfassungen


7
7
Bad Schw ta – or er er rie h – OB/Hbf – Sandstraße
7

7

7

| | | |

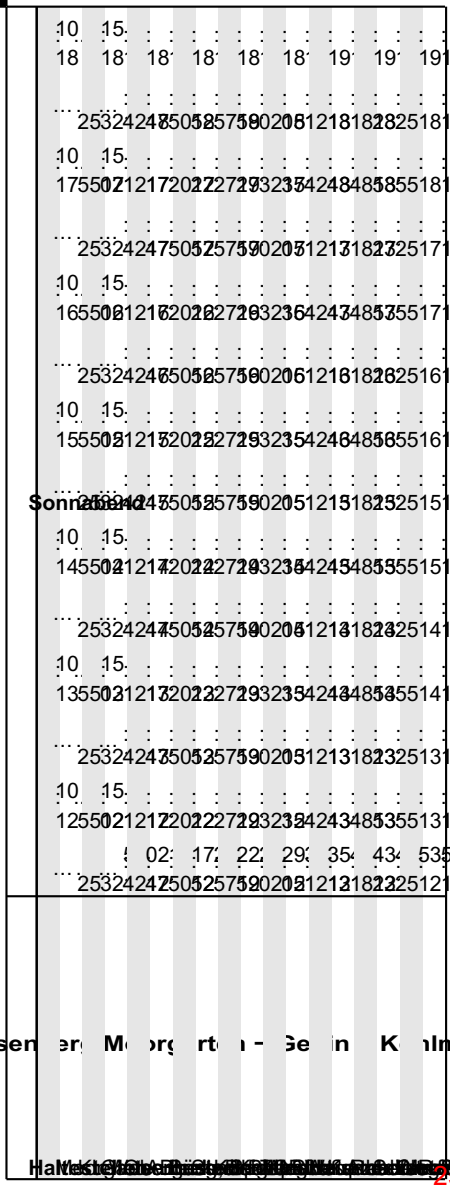
7

7

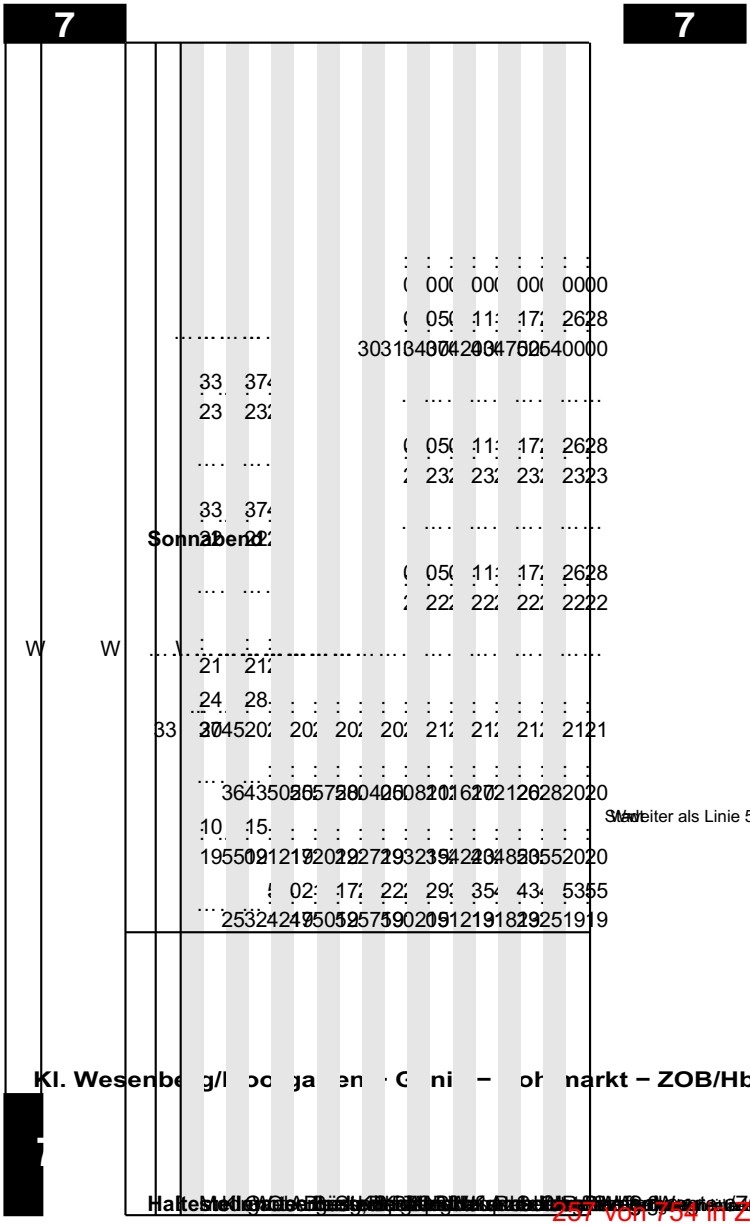
Kl. Wesenberg/M – ZOB/Hbf – V

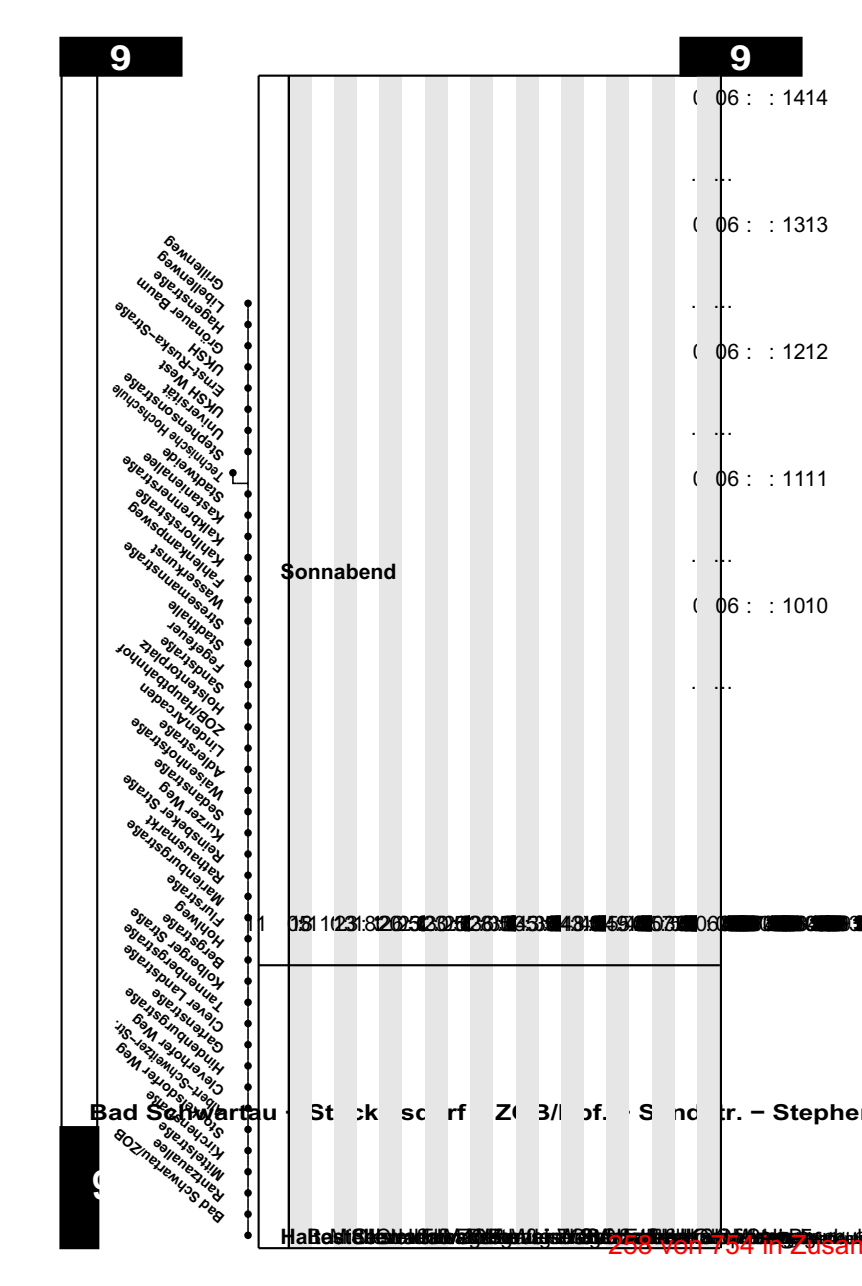
Sonnabend

7

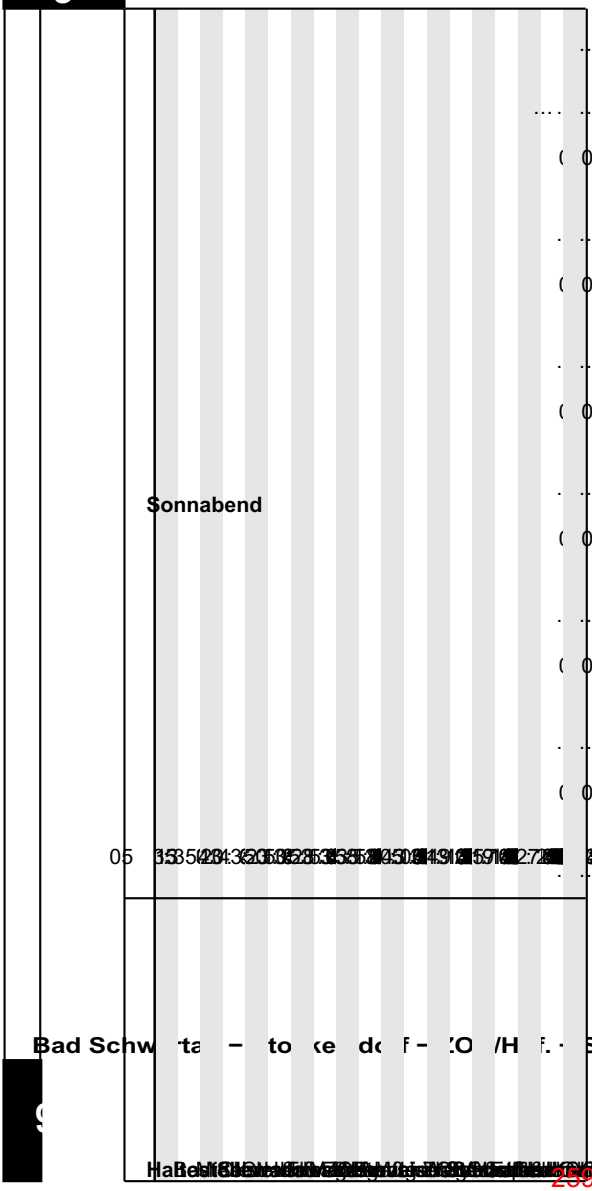


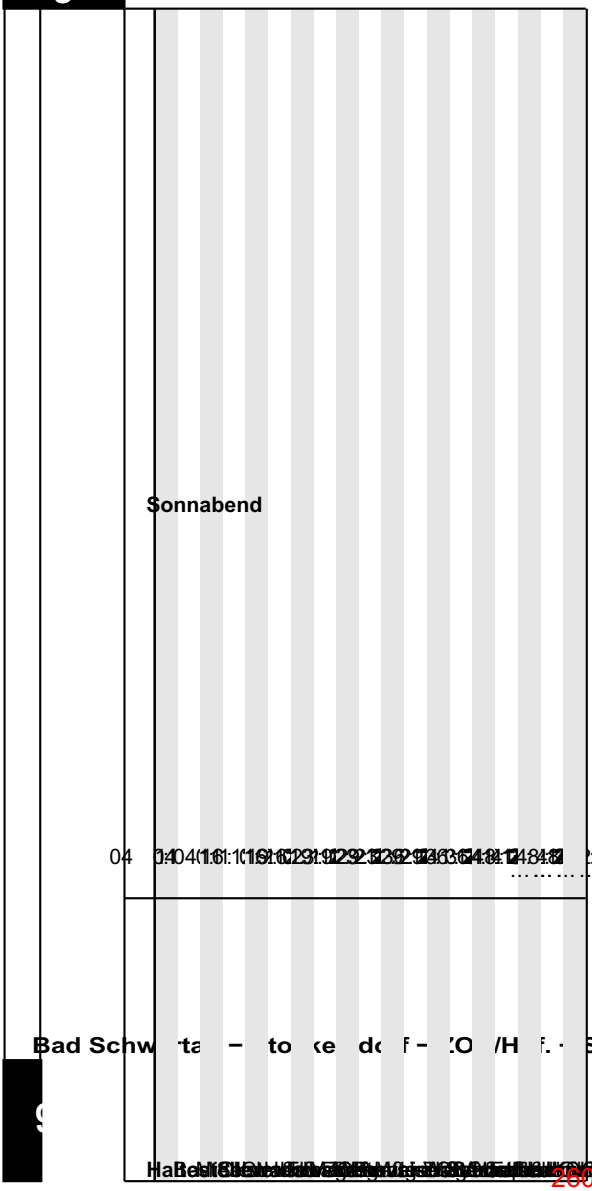
Kl. Wesen er M org rt n - Ge in K lmarkt – ZOB/Hbf – V


7
7
Sonnabend
Weiter als Linie 5 in Rich
KI. Wesenbe g/l oc ga en C ni – ol narkt – ZOB/Hbf – V
7
Halte
237 von 754 in Zusa

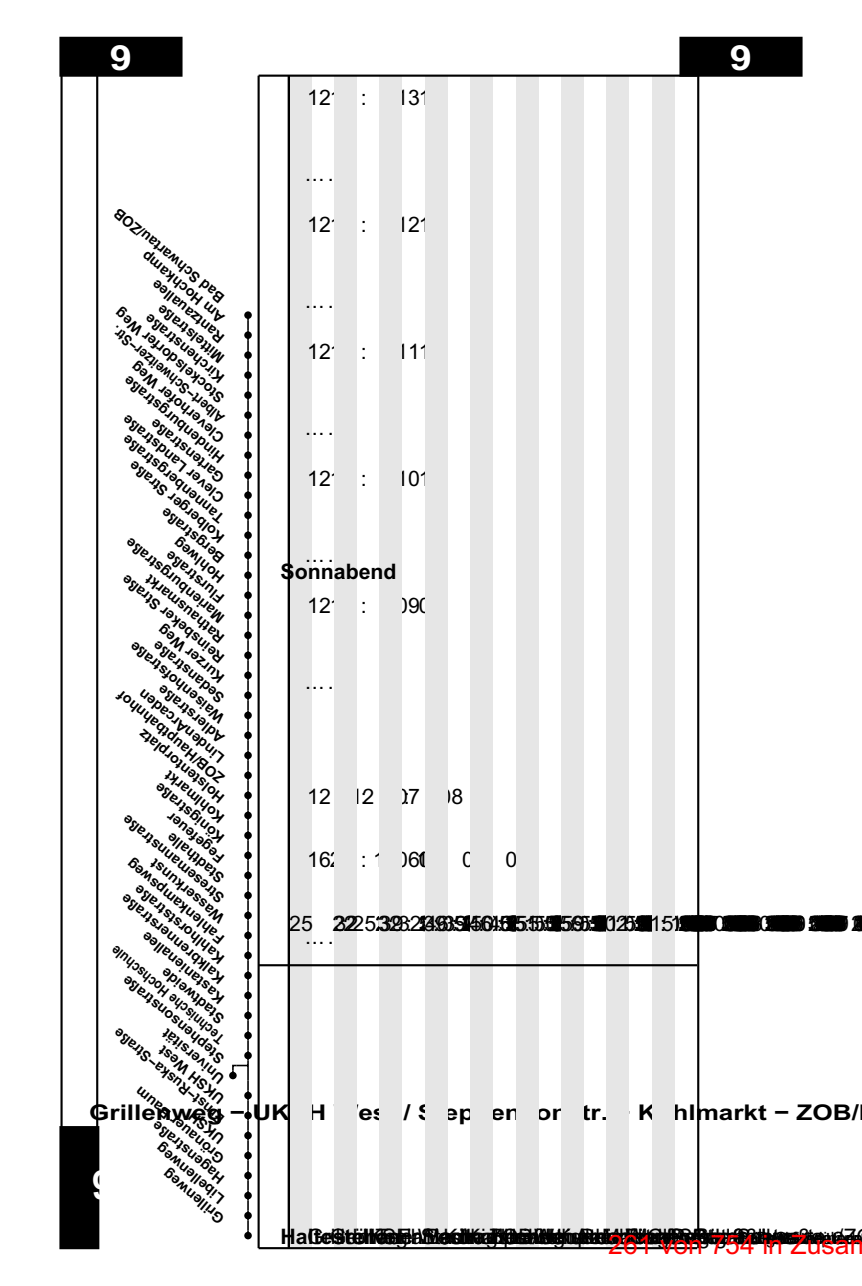


259 von 754 in Zusam


06 : : 2020
06 : : 1919
06 : : 1818
Sonnabend
06 : : 1717
06 : : 1616
06 : : 1515
Bad Schw ta – to ke dc f – O /H f. Sandstr. – Stephe



Bad Schw ta – to ke dc F – O /H f. Sandstr. – Stephe


9
9
Sonnabend
Grillenweg – UK
Halbestellen
261 von 754 im Zusan

9

12 : 202

....

12 : 191

....

12 : 181

....

12 : 171

....

Sonnabend

12 : 161

....

12 : 151

....

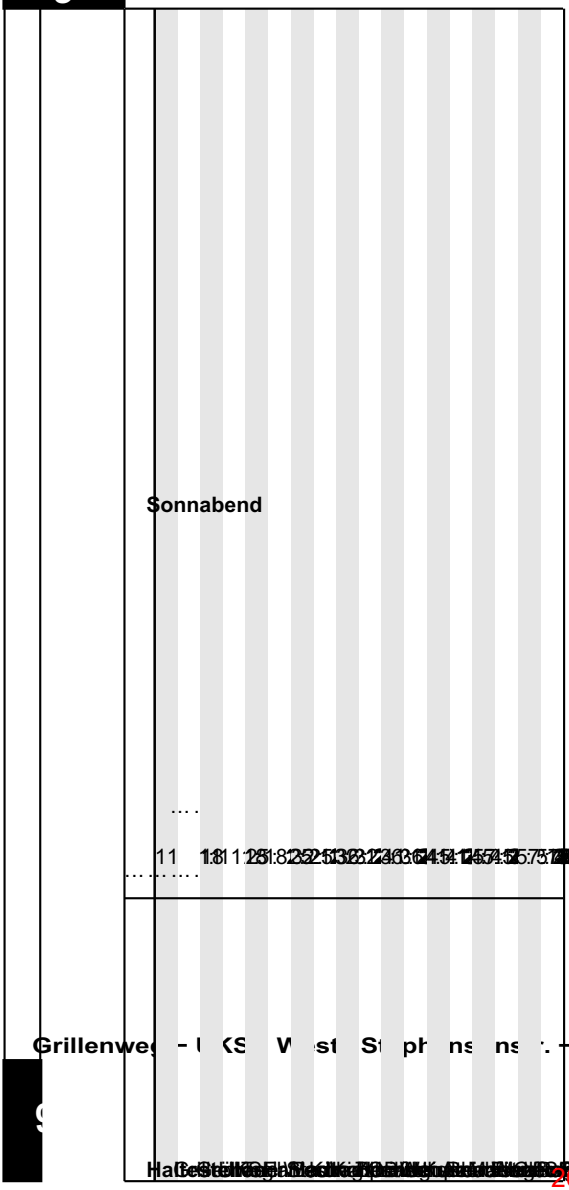
12 : 141

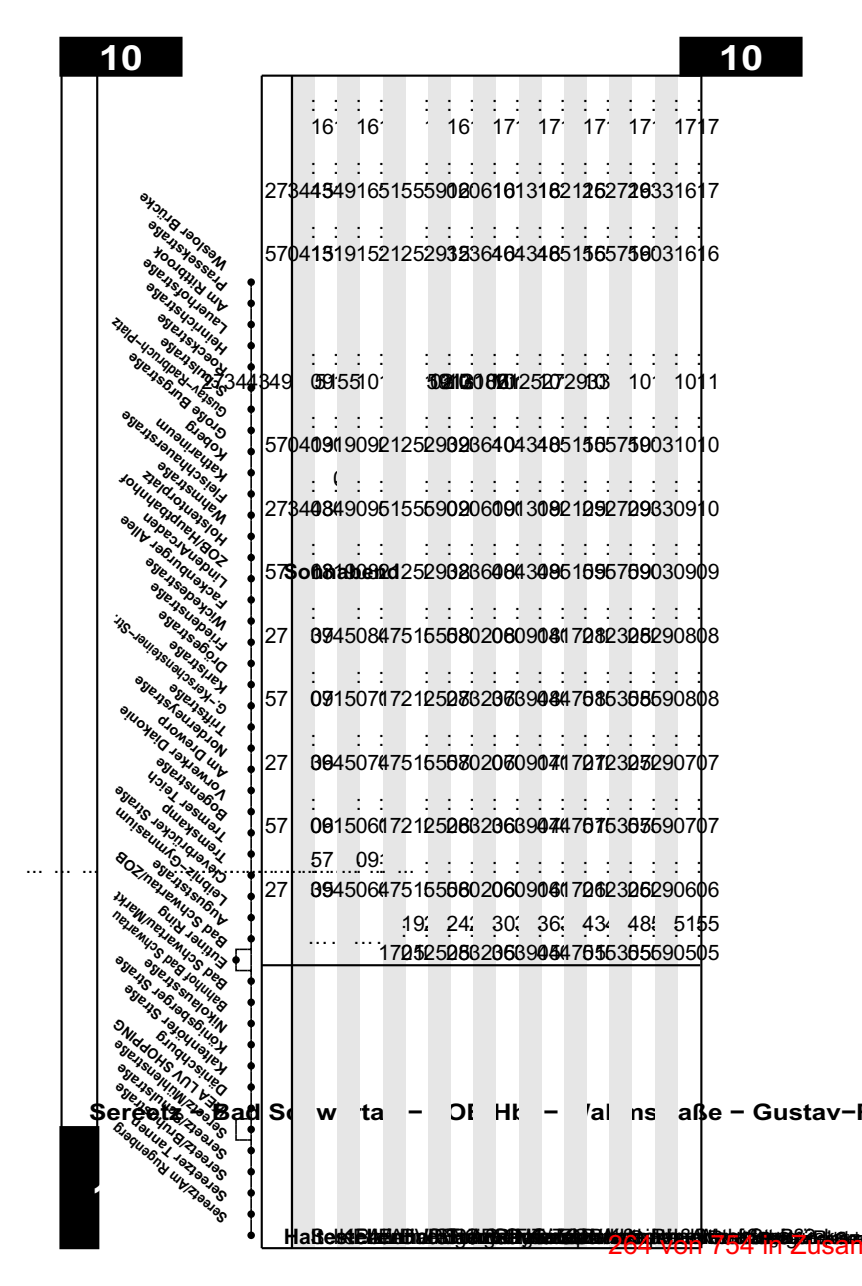
....

22 52 52 39 24 49 45 61 61 24 62 62 38 45 45 35 31 52 52 52 52

Grillenweg – [illegible] West Stephansstr. – Kohlmarkt – ZOB/

9



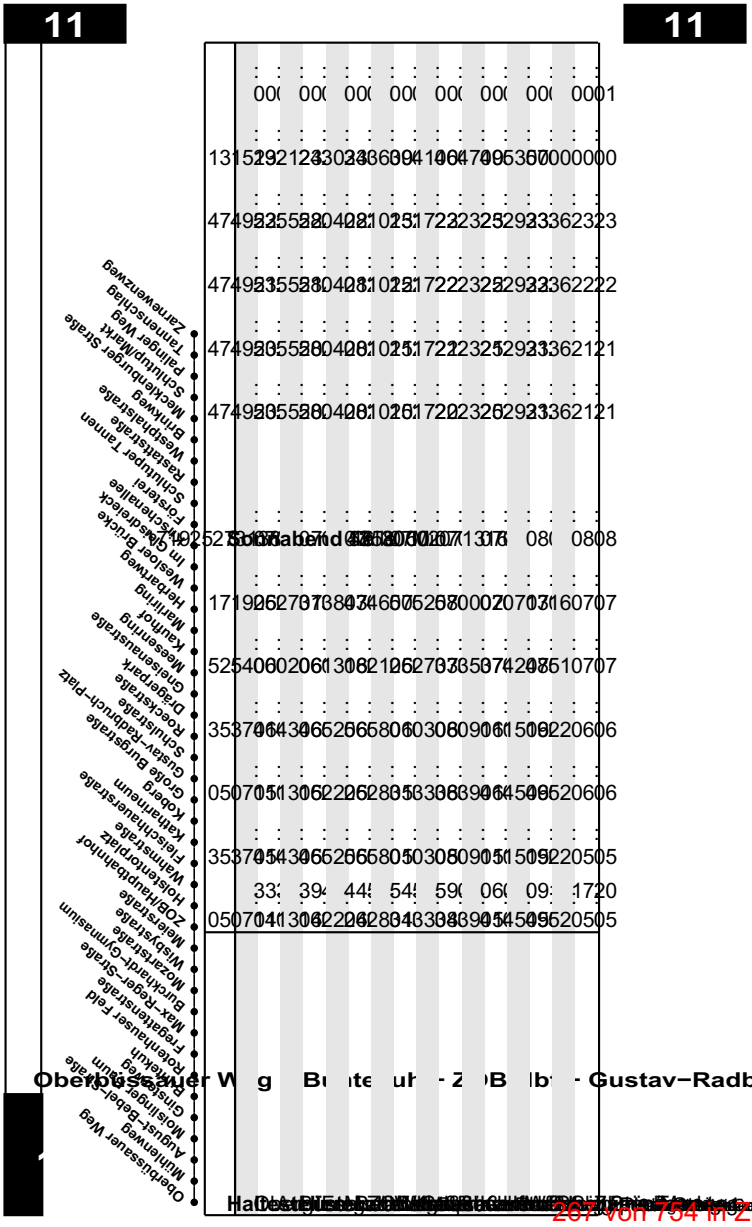

10
10
Gustav-Heinemann-Platz
Große Burgstraße
Kobergstraße
Kathinkenstraße
Fleischhauerstraße
Wahnstraße
Hospitalstraße
ZOB/Haupteingang Allee
Lindenallee
Fackenburger Allee
Wakenitzstraße
Friedenstraße
Dr.-Julius-Leber-Straße
Karlstraße
G.-Kasch-Steinweg-Straße
Trittauer Straße
Nordlandweg
Am Dewoog
Vorwerker Diakonie
Bogenstraße
Tremser Teich
Tremskamp
Tremsbüttler Straße
Leebrink-Gymnasium/ZOB
Ausschwartau/Markt
Bad Schwartauer Ring
Bad Schwartau/Bahnhof
Bahnhofstraße
Nikolausberger Straße
Kolberger Straße
Kalkhorst
Dänischburg
Seeadler-Ufer
Seeadler-Weg
Seeadler/Bussardstraße
Seeadler/Zeisigstraße
Seeadler/Rotkehlchenstraße
Seeadler/Amselstraße
Seeadler/Am Rugenberg
Seeadler/Finkenstraße
Seeadler/Meisenstraße
Seeadler/Zaunkön

10

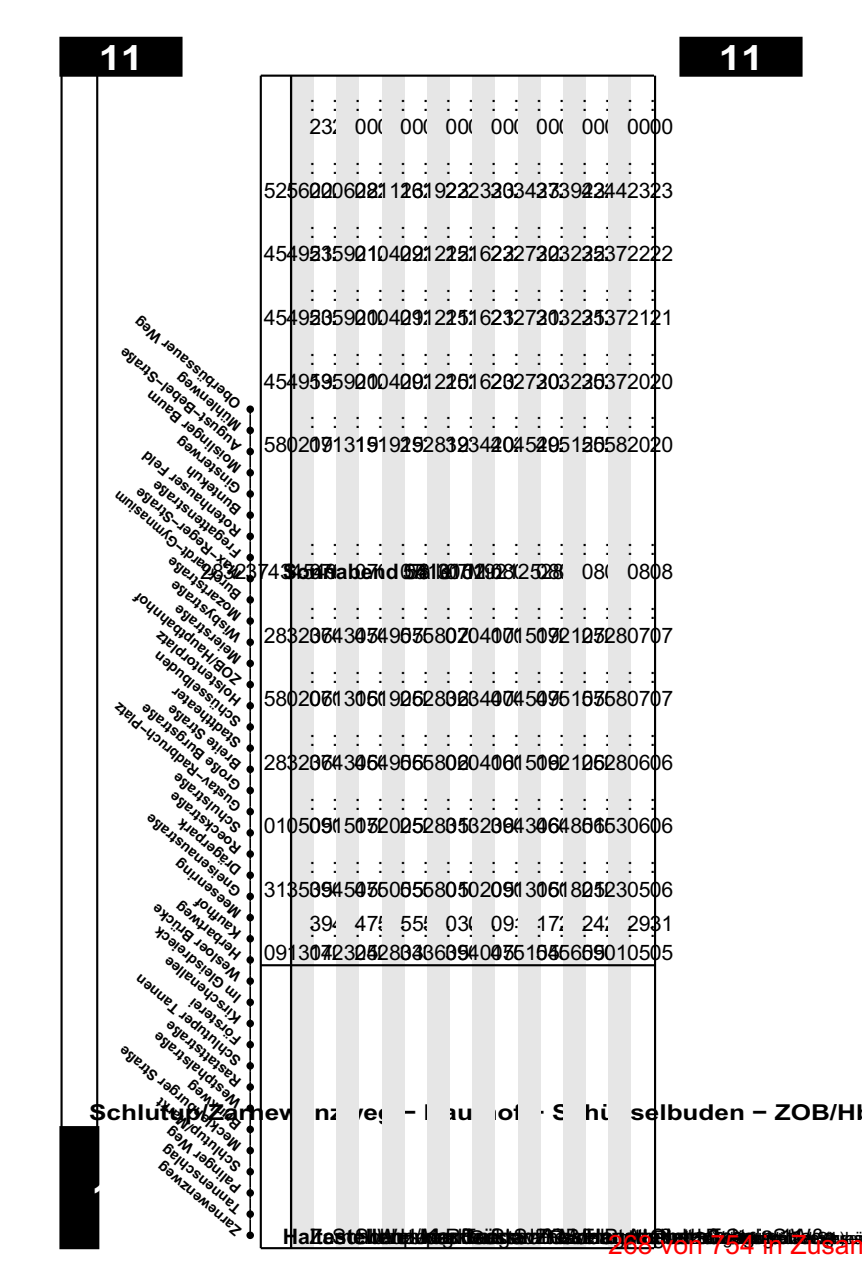
| | | |

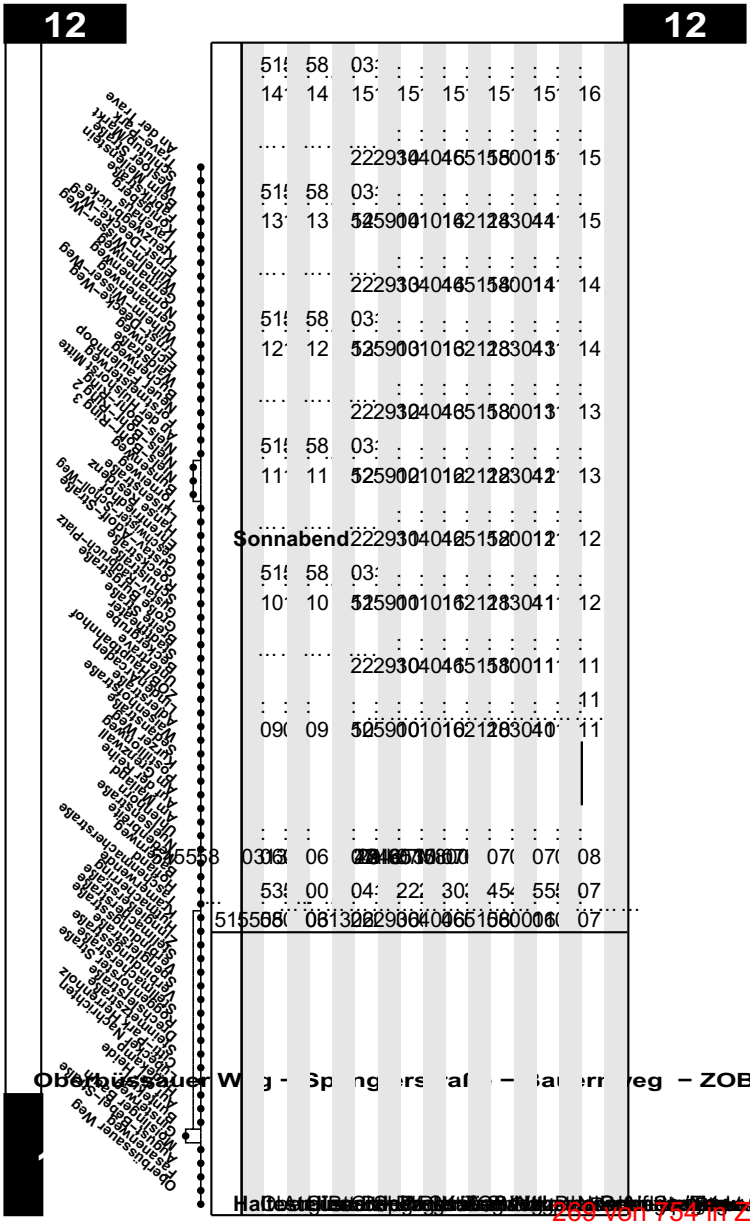
10

Weseler Brücke – Gesta – Fl – Hdl uc – F – Schlesselbuden – ZO



267 von 764 im Zusam

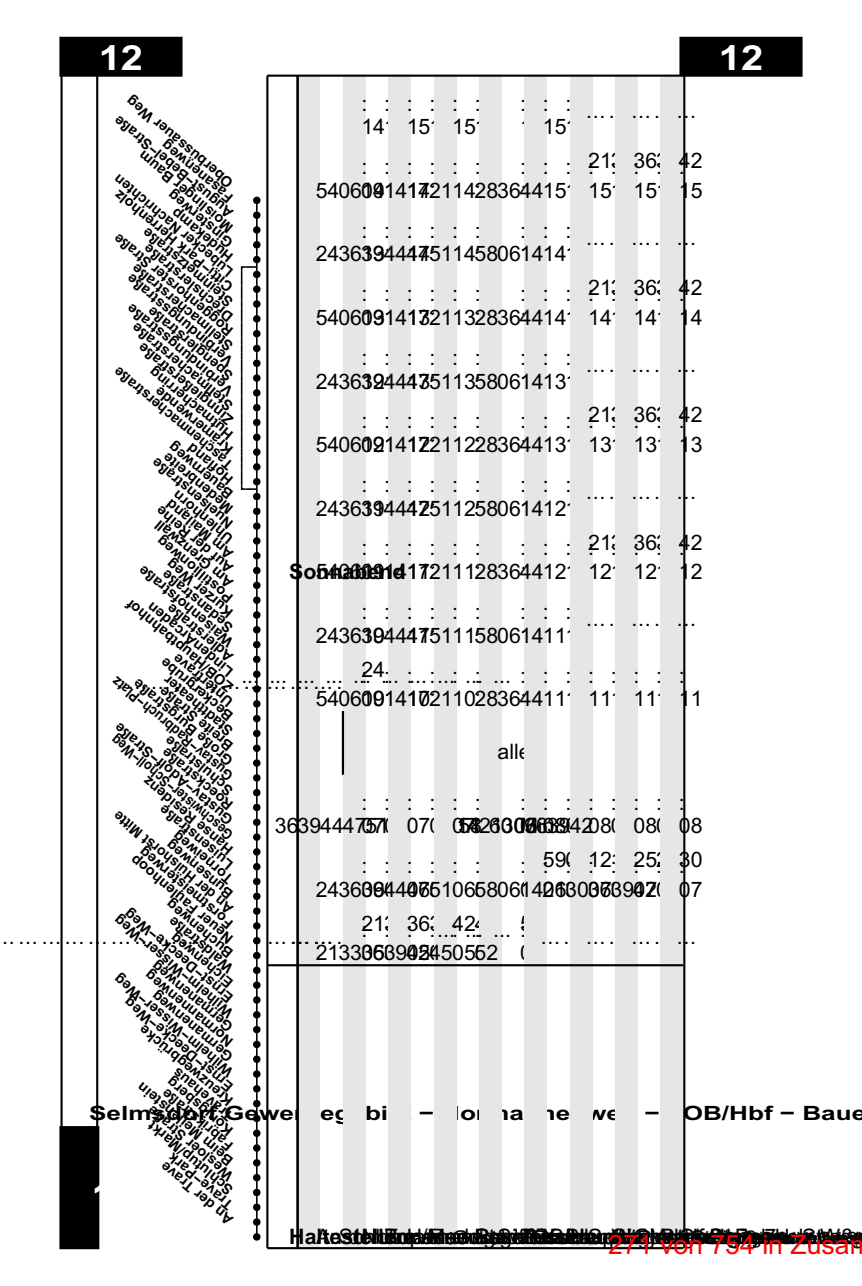

11
11
Schlutup/Zarnevanz – Lauerhof – Schlutupbuden – ZOB/HB
Zarnewanzweg
Tannenschlag
Fahrner Weg
Schlutupbuden
Meisenhof
Rehmkamp
Westhofstraße
Restaurant Schlutupbuden
Schlutupbuden
Kirschenallee
Försterei
Im Gleisdreieck
Westerbuder Straße
Heidbarg
Buckwerk
Meesenring
Kaufhof
Dreiecksplatz
Dreiecksplatz
Rosenstraße
Schlutupbuden
Dreiecksplatz
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstraße
Stadttheater
Schlutupbuden
Hostentorbuden
ZOB/Hauptbahnhof
Meierstraße
Mühlenbahnhof
Mozartstraße
Burgstraße
Fegefeuer-Gymnasium
Fegefeuer-Straße
Rosenhauser Feld
Burtekuh
Glasterweg
Moislingweg
Huguenot-Baum
Mühlenweg
Oberbussauer Weg



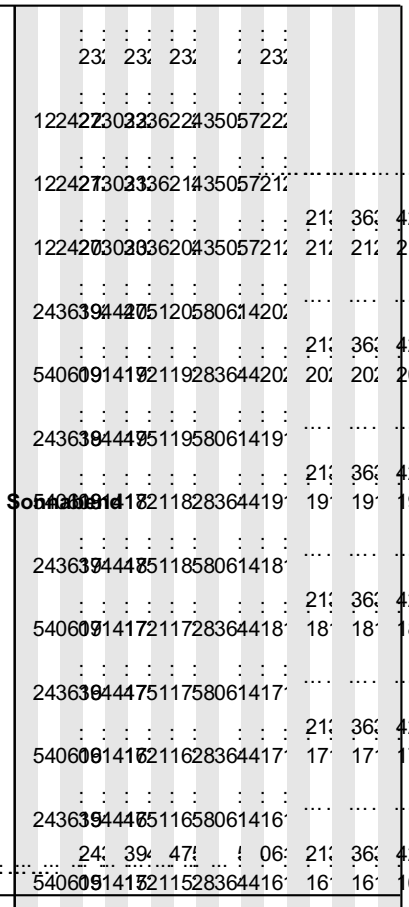
Seite von 754 in Zusam

12

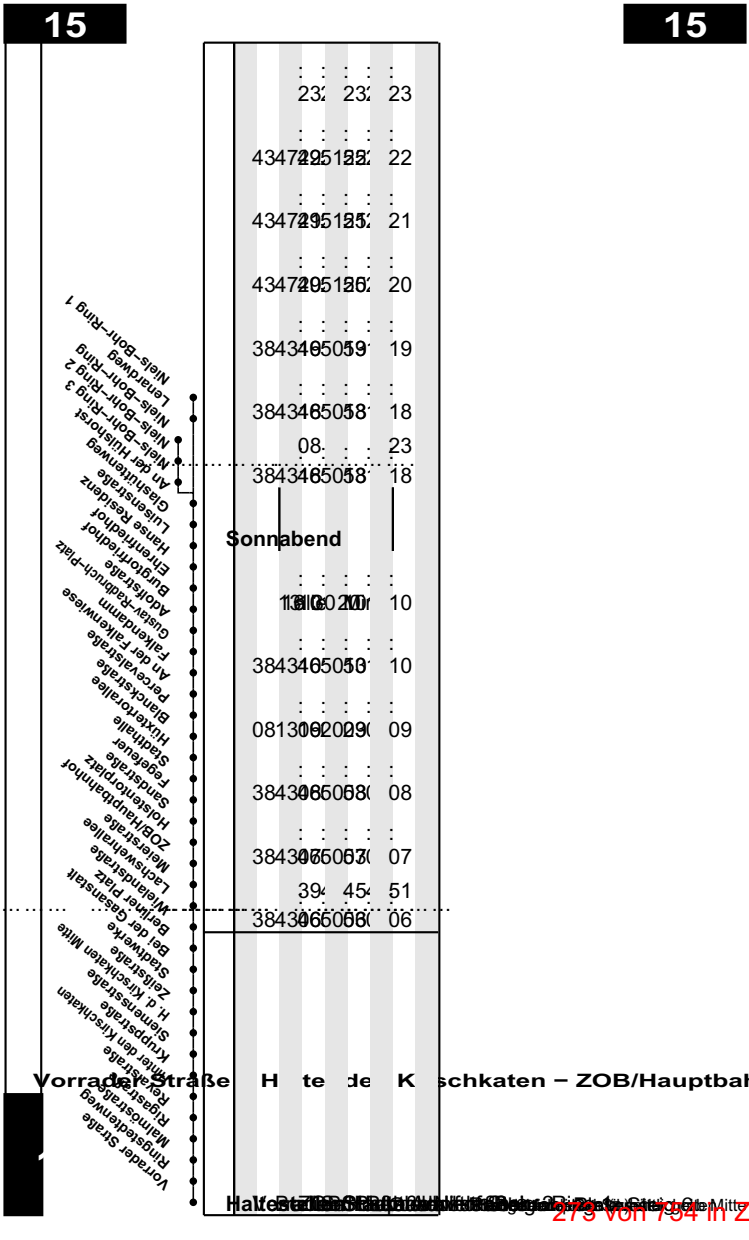
| | | |

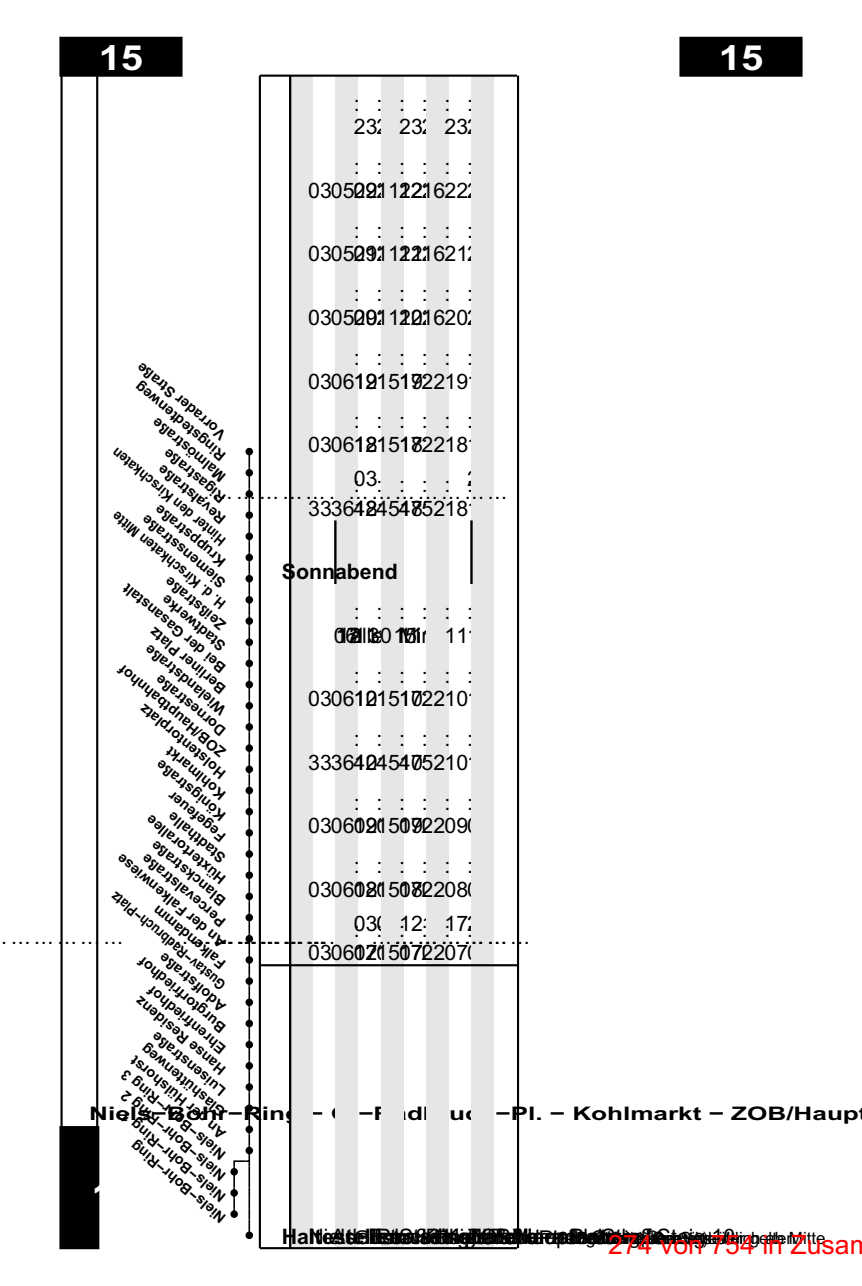

12
12
Selmsdorf Gewe eg bi – lo a ne we – OB/Hbf – Baue
Sonnabend
alle

12

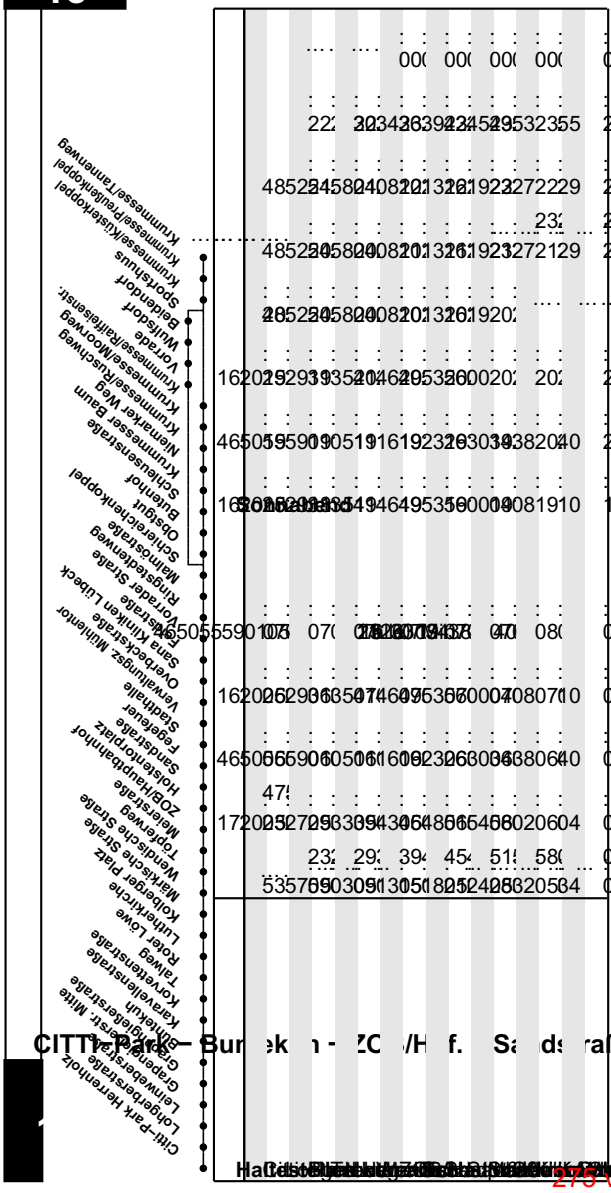


Selmsdor Ge er eg bi – or ar er veg – ZOB/Hbf – Baue

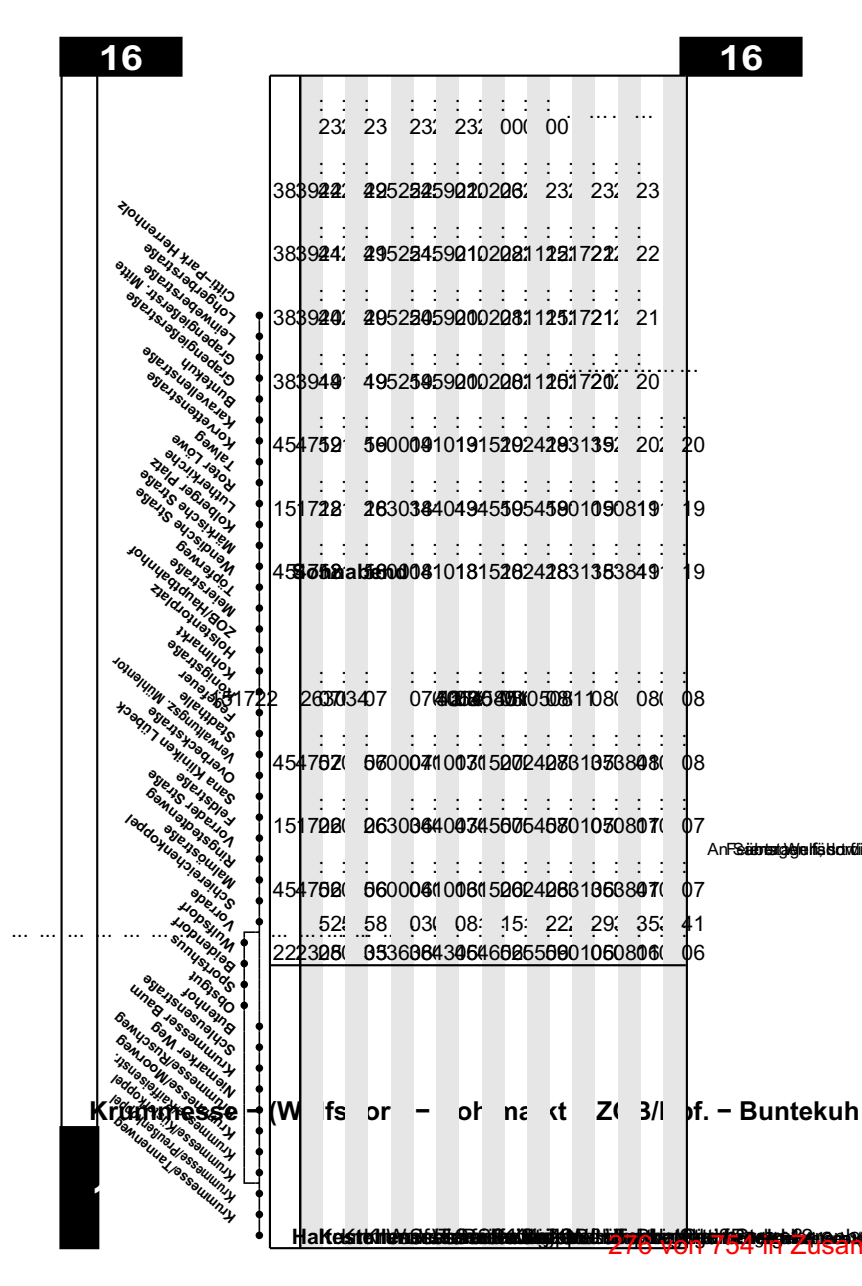

15
15
Sonnabend
Vorrader Straße
Nlels–Bohr–Ring 1
Lerchenweg
Nlels–Bohr–Ring 2
Nlels–Bohr–Ring 3
Nlels–Bohr–Ring 4
Nlels–Bohr–Ring 5
Nlels–Bohr–Ring 6
Nlels–Bohr–Ring 7
Nlels–Bohr–Ring 8
Nlels–Bohr–Ring 9
Nlels–Bohr–Ring 10
Nlels–Bohr–Ring 11
Nlels–Bohr–Ring 12
Nlels–Bohr–Ring 13
Nlels–Bohr–Ring 14
Nlels–Bohr–Ring 15
Nlels–Bohr–Ring 16
Nlels–Bohr–Ring 17
Nlels–Bohr–Ring 18
Nlels–Bohr–Ring 19
Nlels–Bohr–Ring 20
Nlels–Bohr–Ring 21
Nlels–Bohr–Ring 22
Nlels–Bohr–Ring 23
An der Hufbahn
Gasstraße
Luisenstraße
Hanse Residenz
Ehrenfriedhof
Burgforstallee
Adolfstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Falkenwiesenweg
An der Falkenwiese
Percevalstraße
Blanchstraße
Hulxemtorallee
Stadthalle
Fegefeuer
Sandstraße
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Meierstraße
Lachswehrallee
Stadtwerke
Bei der Gemarkung
Wiefelstedter Platz
Bahnhofsplatz
Bei der Gemarkung
Stadtwerke
Zentralfriedhof
Stemmenstraße
Kruppstraße
Rheinstraße
Rheinstraße
Mainstraße
Rheinstraße
Vorrader Straße
Halte
Vorrader Straße – Haltestelle – Schlachtern – ZOB/Hauptbahnhof
Mitte
Mitte
279 von 754 in Zusan


15
15
Sonnabend
Niels–Bohr–Ring – Pl. – Kohlmarkt – ZOB/Haupt

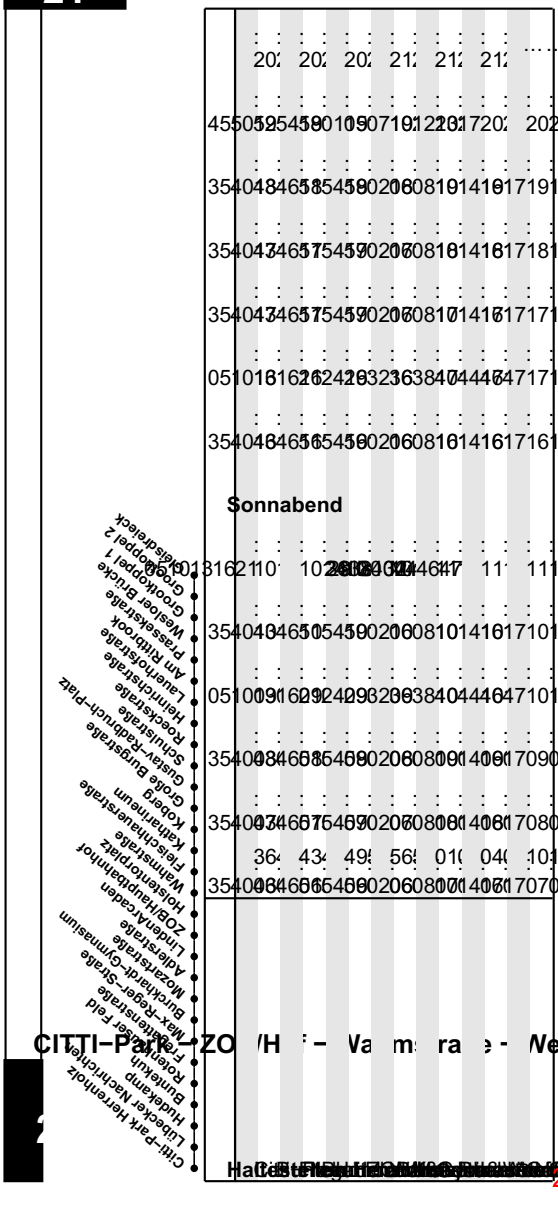
16



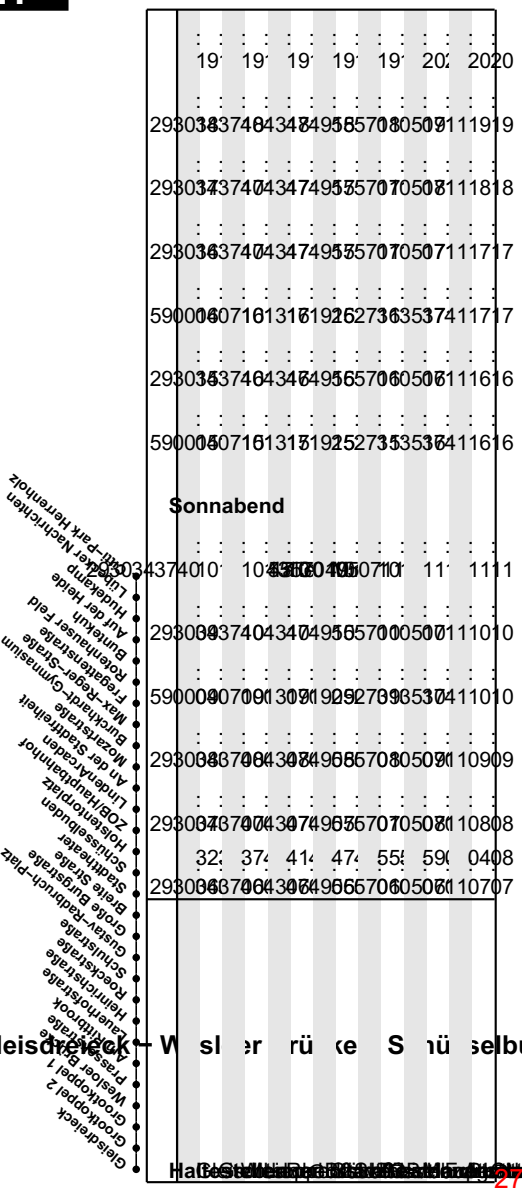
16



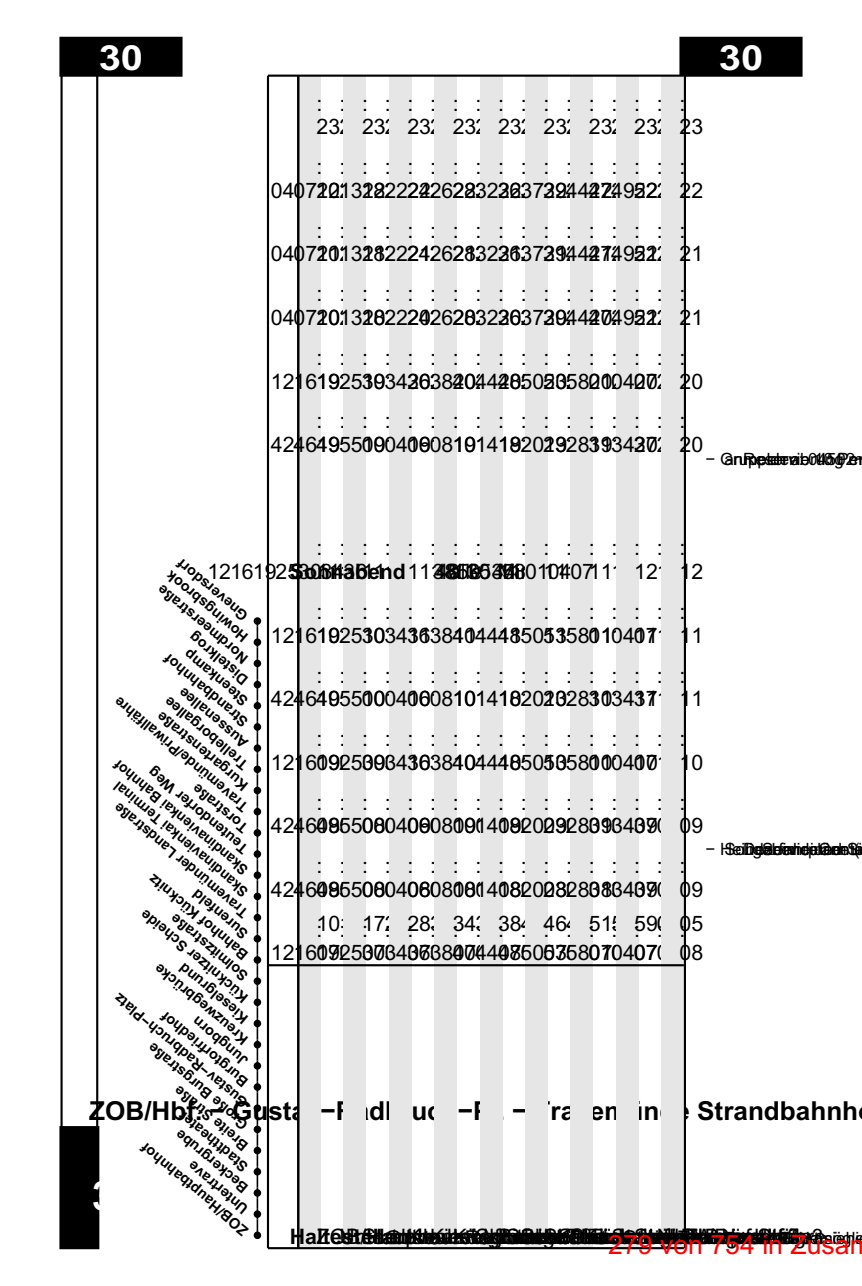
21



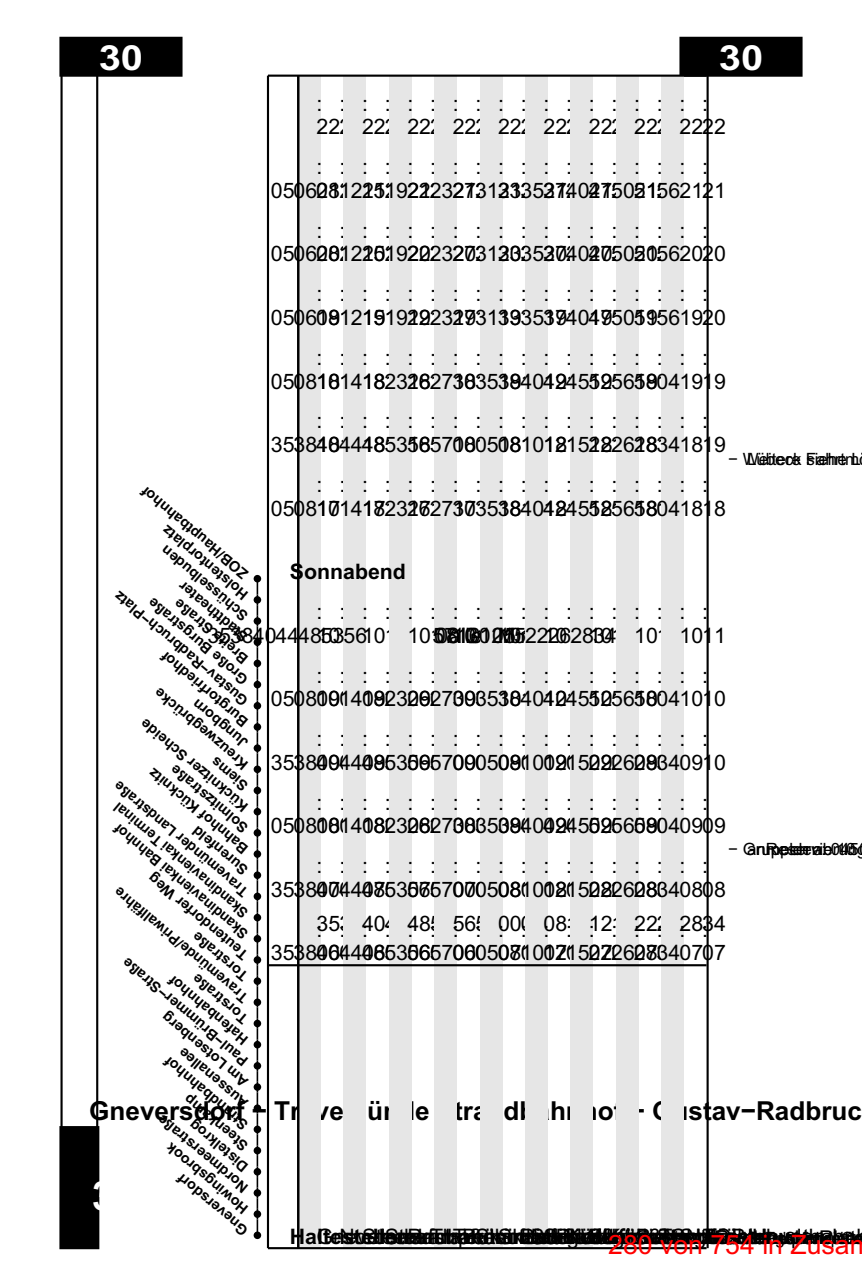
21



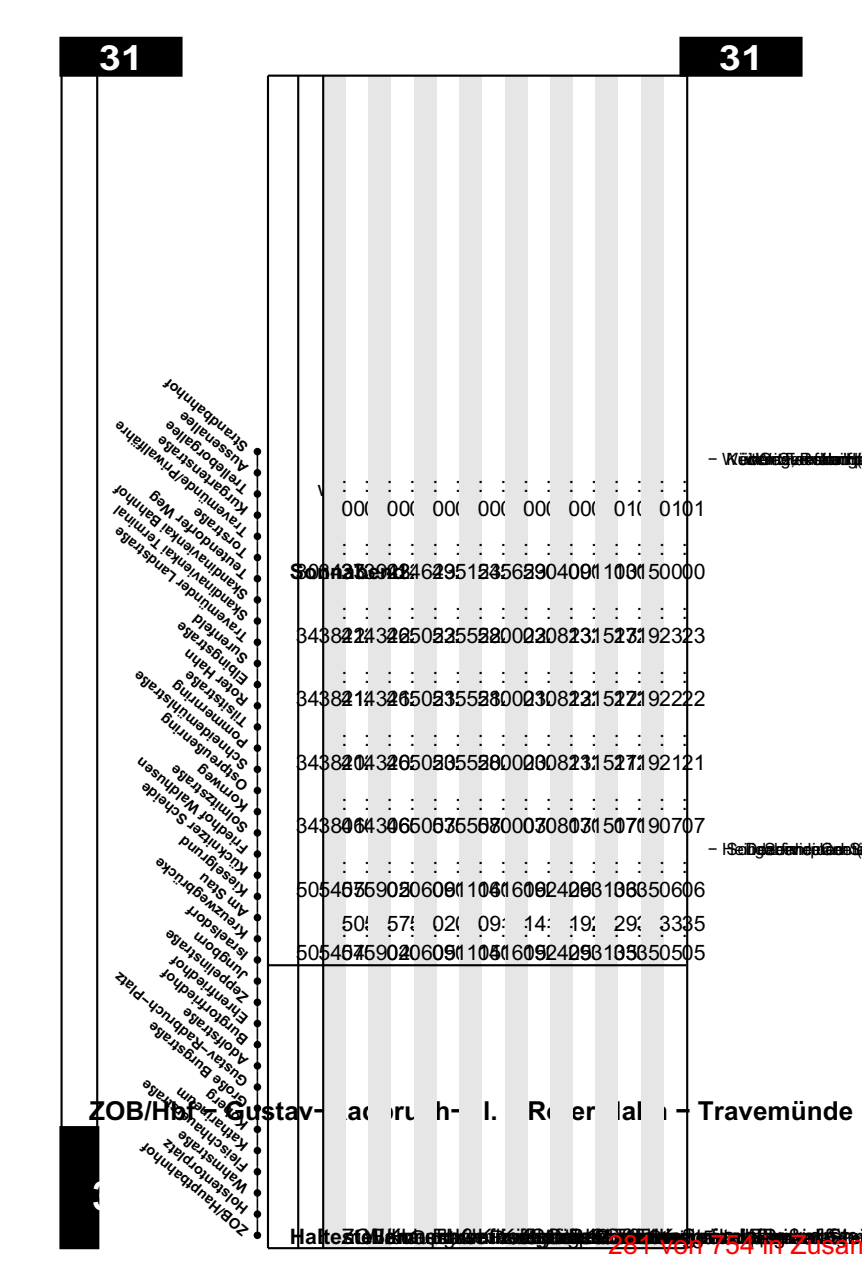
Gleisdreieck – W sl er rü ke S nü selbuden – ZOB/Hbf –


30
30
ZOB/Hbf
Strandbahnhof
Haltestelle
Samstag
Sonntag
Abend
Nachtfahrt
Linie 30
Linie 3
Linie 5
Linie 7
Linie 9
Linie 11
Linie 12
Linie 15
Linie 16
Linie 17
Linie 18
Linie 19
Linie 20
Linie 21
Linie 22
Linie 23
Linie 24
Linie 25
Linie 26
Linie 27
Linie 28
Linie 29
Linie 30
Linie 31
Linie 32
Linie 33
Linie 34
Linie

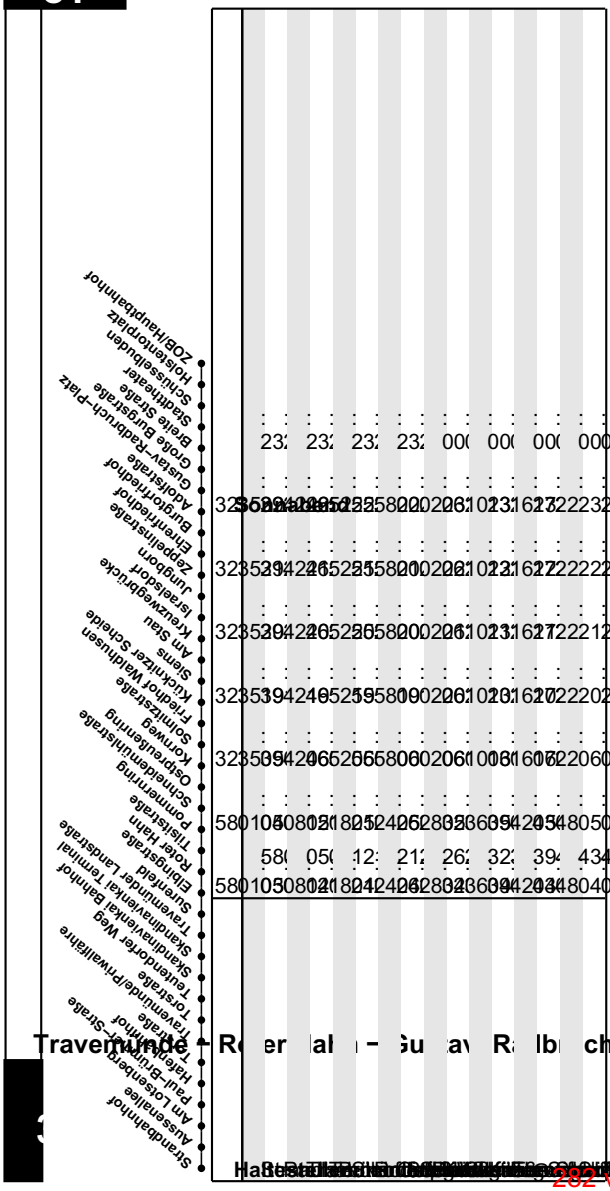
30

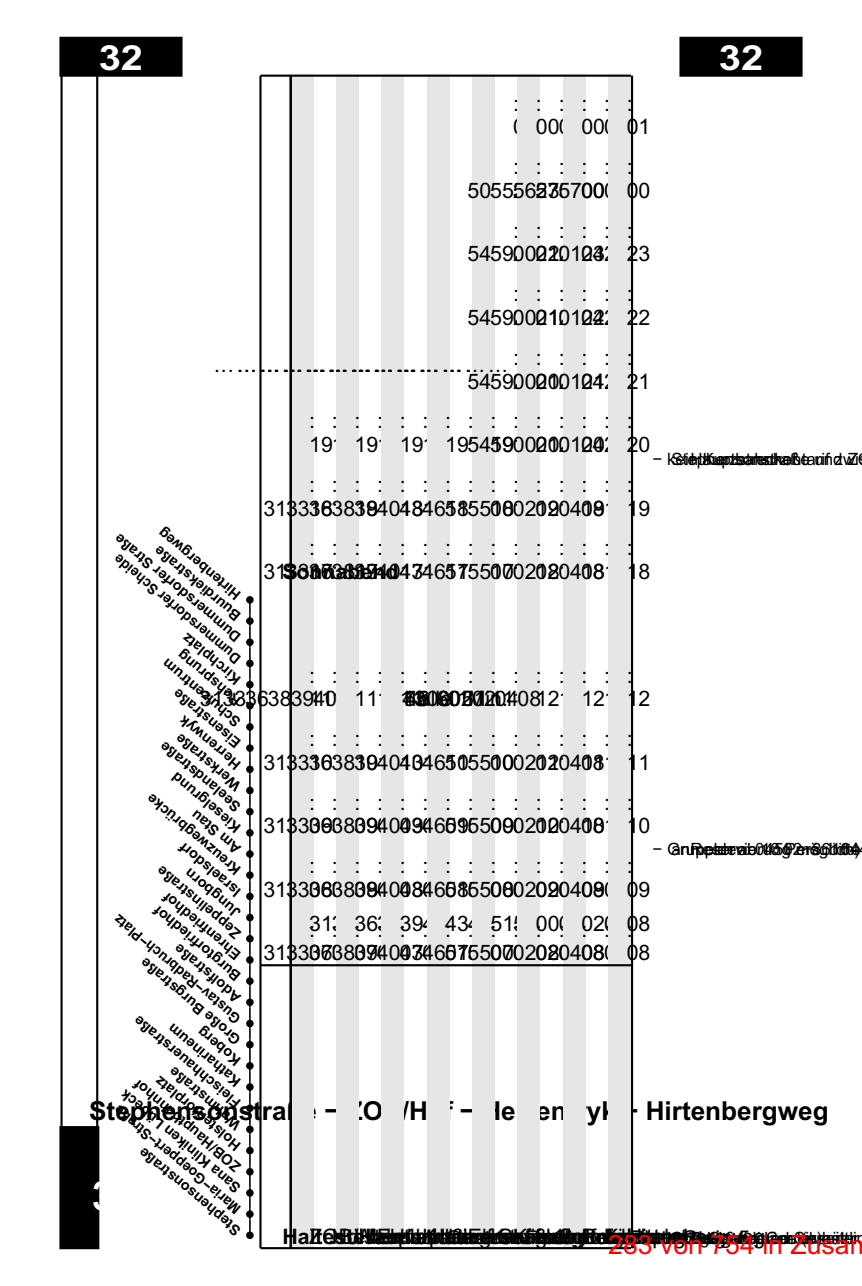

Sonnabend
Gneversdorf – Travemünde über Stockelsdorf – Gustav-Radbruch
Gneversdorf
Howingsbrook
Nordmeerstraße
Dissenkrog
Seestraße
Am Lotsenhaus
Paul-Brunner-Straße
Hebbenhof
Torstraße
Travemünde/Priwallfähre
Teutendorfer Weg
Stockelsdorf/Travemünder Landstraße
Travemünder Landstraße
Surenfeld
Bahnhof Lübeck Hbf
Kückenstraße
Kückenitzer Schleife
Steins
Kreuzwegbrücke
Jungborn
Burgtorfriedhof
Gustav-Radbruch-Platz
Große Burgstraße
Schlüsselbuden
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof

31

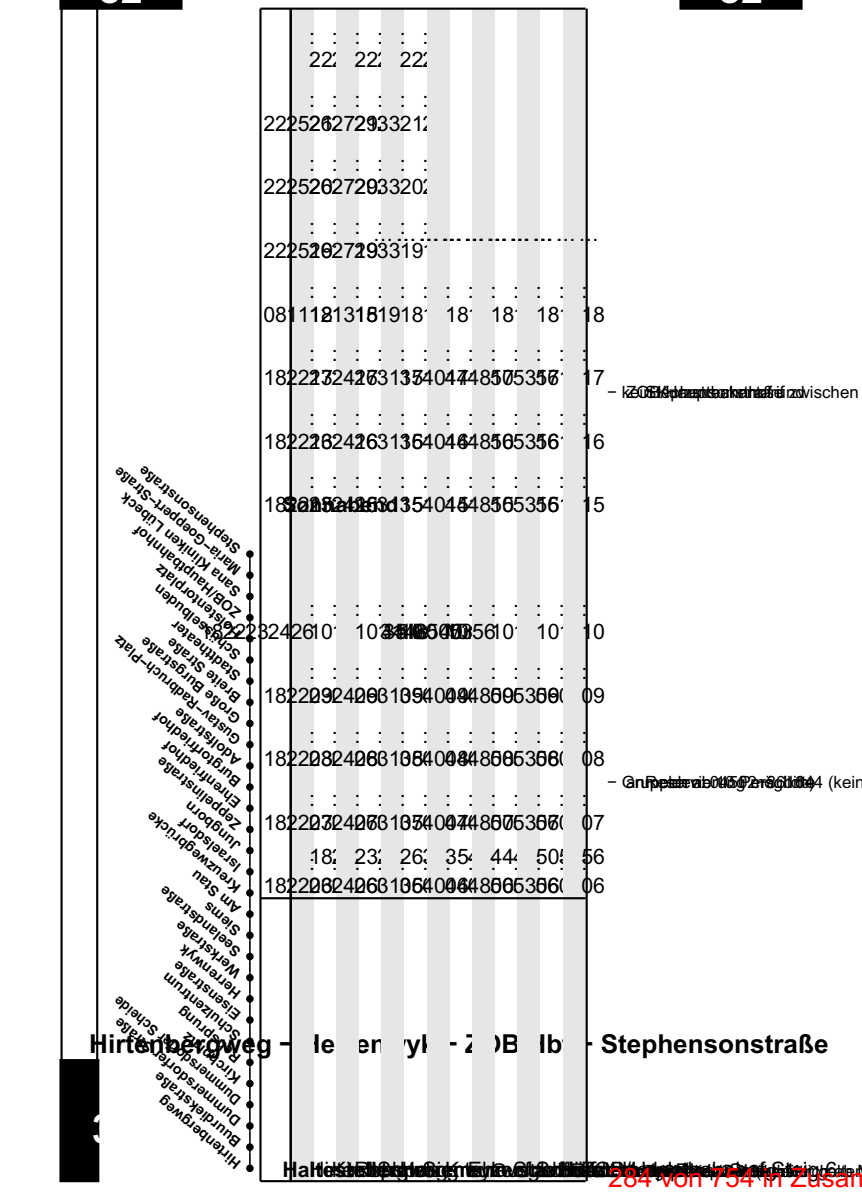

ZOB/Hauptbahnhof
Holstenplatz
Wallstraße
Fleischhauerstraße
Kanalstraße
Große Burgstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Adolfstraße
Burgtorfriedhof
Ehrenfriedhof
Zeppelinstraße
Jungborn
Israelsdorf
Kreuzweg
Klaus-Mehrens-Platz
Am Stau
Kieselgrund
Fackenburger Allee
Schlutupstraße
Kücknitzer Schleife
Ostpreußenstraße
Kornweg
Schlutupstraße
Pommernstraße
Tilsitstraße
Roter Hahn
Elbingstraße
Surrenfeld
Travemünder Landstraße
Stadtbahnhof Travemünde
Teutendorfer Weg
Tolstraße
Travemünde/Priwallfähre
Kurgartenstraße
Tellingstedter Weg
Ausschlägerallee
Strandbahnhof
Travemünde
Travemünde Strandbahnhof
Travemünde Priwallfähre
Travemünde Kurgartenstraße
Travemünde Tolstraße
Travemünde Teutendorfer Weg
Travemünde Tellingstedter Weg
Travemünde Ausschlägerallee

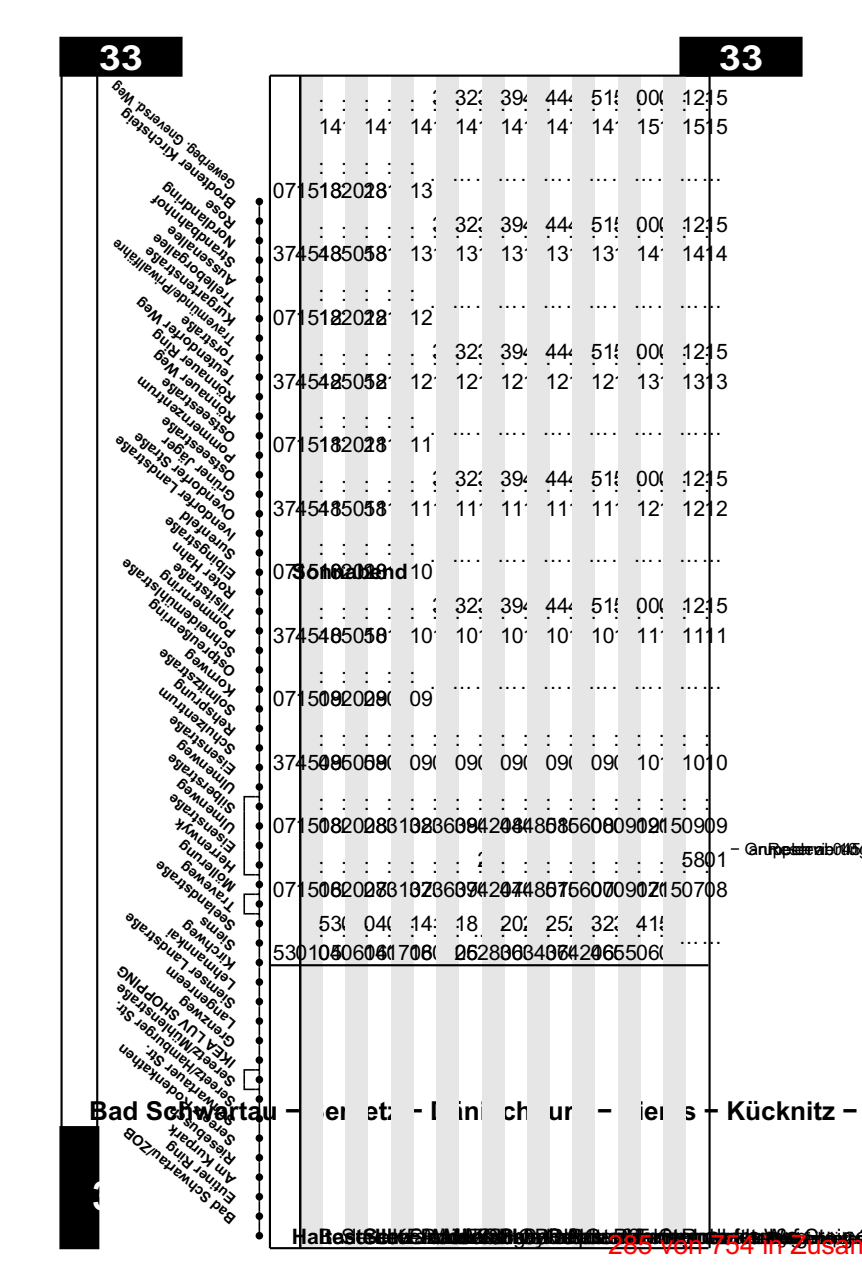
31




32
32
Stephensonstraße
Hirtenbergweg

32



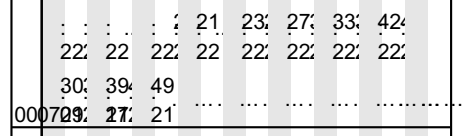

33
33
Bad Schwartau – [illegible] – Kücknitz –

33

| | | |

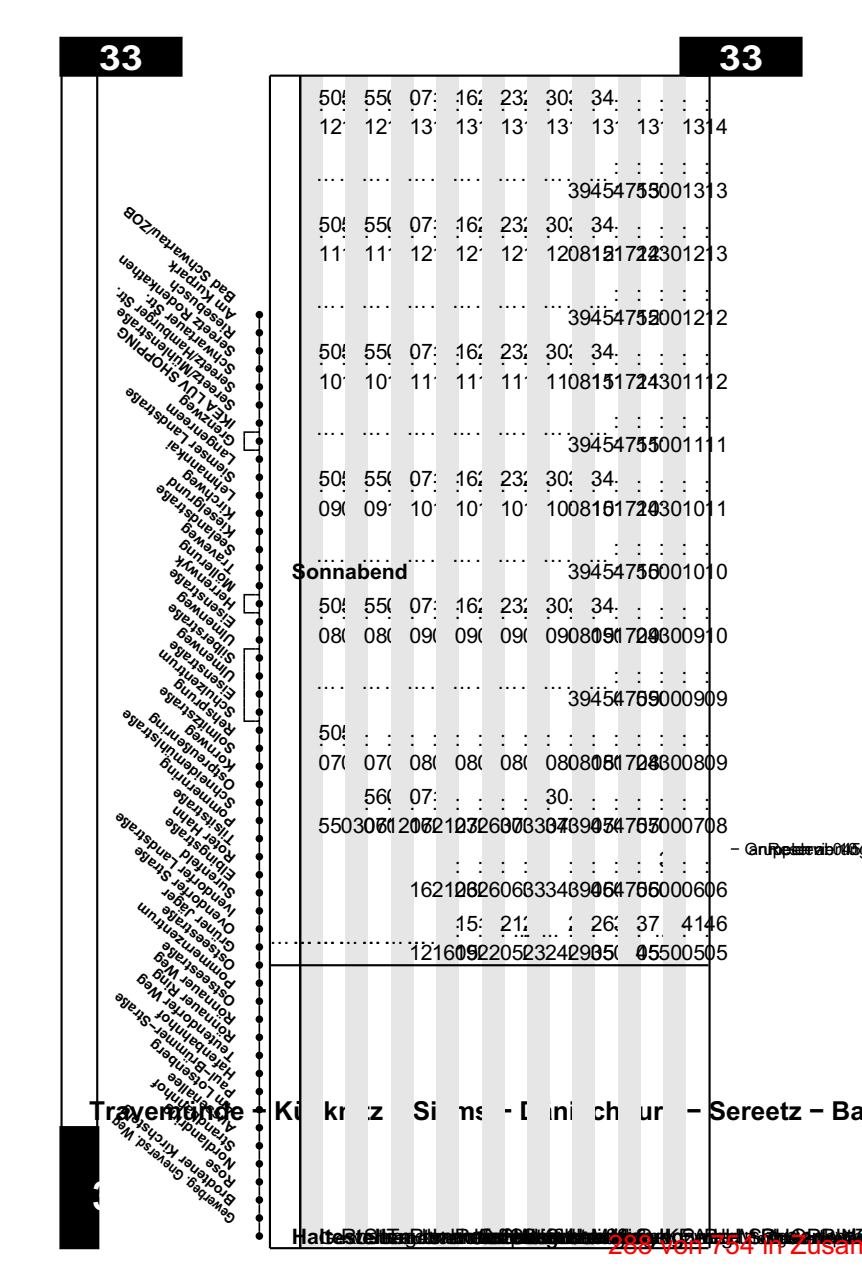
33

Sonnabend



Bad Schw ta – er et - D ni ch ur – Siems – Kücknitz –

33


Sonnabend
Travemünde – Ku kr z Si ns - D ni ch ur – Sereetz – Ba
Halte
Gewerbeg Gewerbeg Weg
Bloßener Kirchsteig
Rosenhof
Nordlandhof
Ahornallee
Buchenhof
Heidbrinker Straße
Tannenberg
Rönnauer Weg
Rönnauer Ring
Ostseestraße
Pommernzeltrum
Gustav-Adolf-Straße
Overdorfer Weg
Overdorfer Straße
Sven-Hedin-Straße
Elbinger Straße
Rolf-Hahn
Tilsiter Straße
Pommernring
Stettiner Straße
Ostpreußenring
Kornweg
Schlitzerstraße
Rennbahn
Schützenstraße
Eisenstraße
Umgehungsstraße
Sibirienstraße
Ulmenweg
Eichenstraße
Herrenstraße
Mühlenweg
Tannenwyk
Seeweg
Kiesbergstraße
Kirchenland
Lehmannweg
Sperlingsland
Lerchenfeld
Gerstenweg
IKEA LOV SHOPPING
Sereetz/Hüttenstraße
Siebenbäumer Str.
Riesebusch
Am Kurpark
Bad Schwartau/ZOB

33

| | | |

33

Sonnabend

| | | |

35

							18	18	18
	04 18	08 18	11 18	20 18	24 18				32 18
						27	16	16	16
	04 16	08 16	11 16	20 16	24 16				32 16
						27	14	14	14
	04 14	08 14	11 14	20 14	24 14				32 14
						27	12	12	12
	04 12	08 12	11 12	20 12	24 12				32 12
						27	10	10	10
	04 10	08 10	11 10	20 10	24 10	27 10			32 10

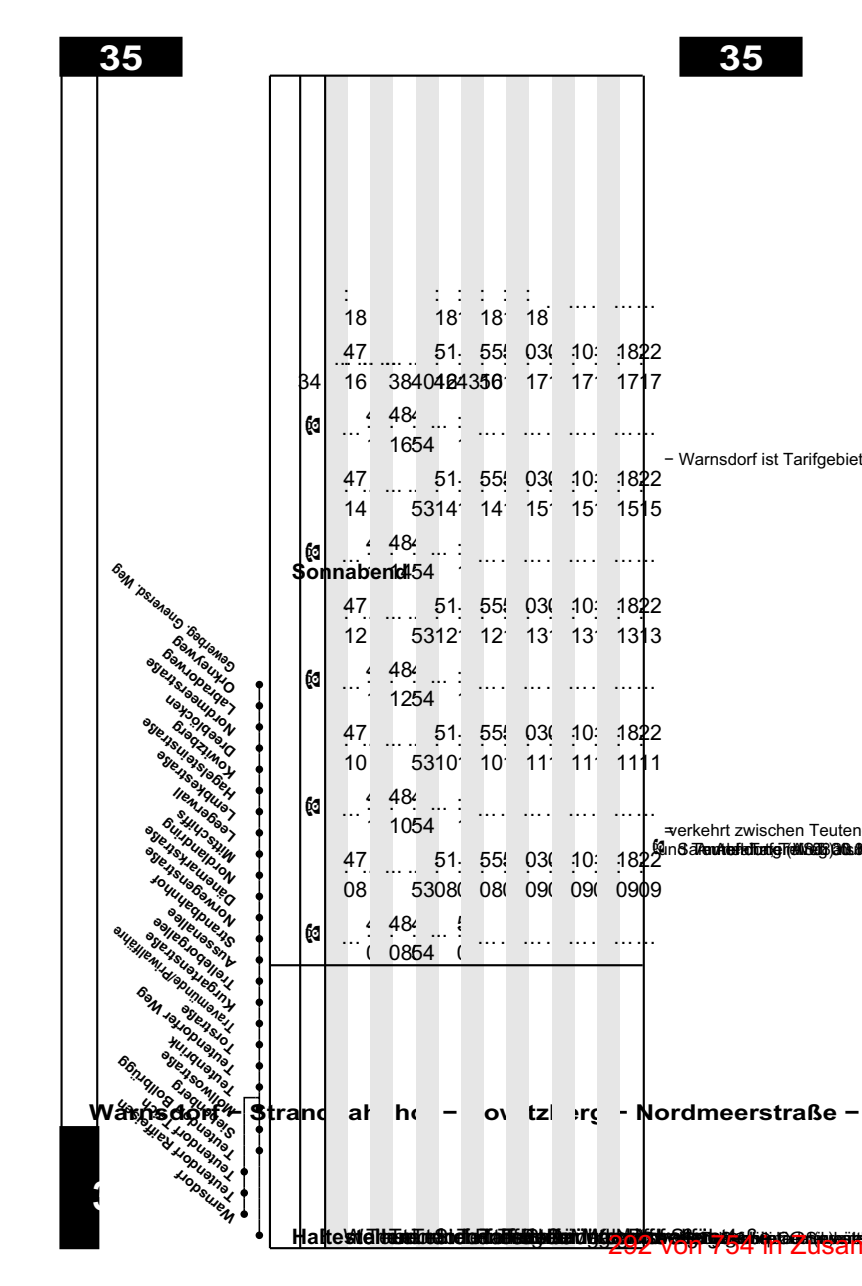
Sonnabend

verkehrt ab Teuten

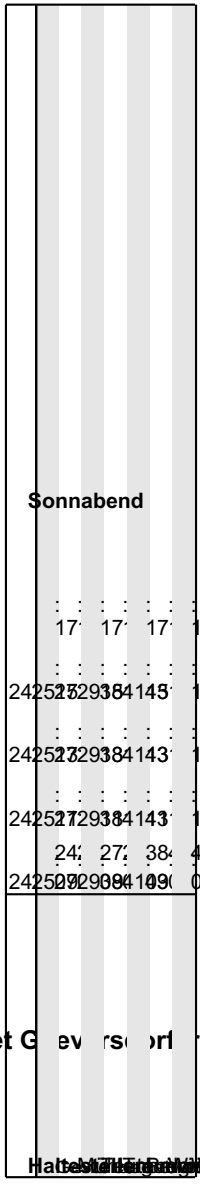
Gewerbegebiet Gn er do er Ve – or m erstraße – Kowitz

Halteste

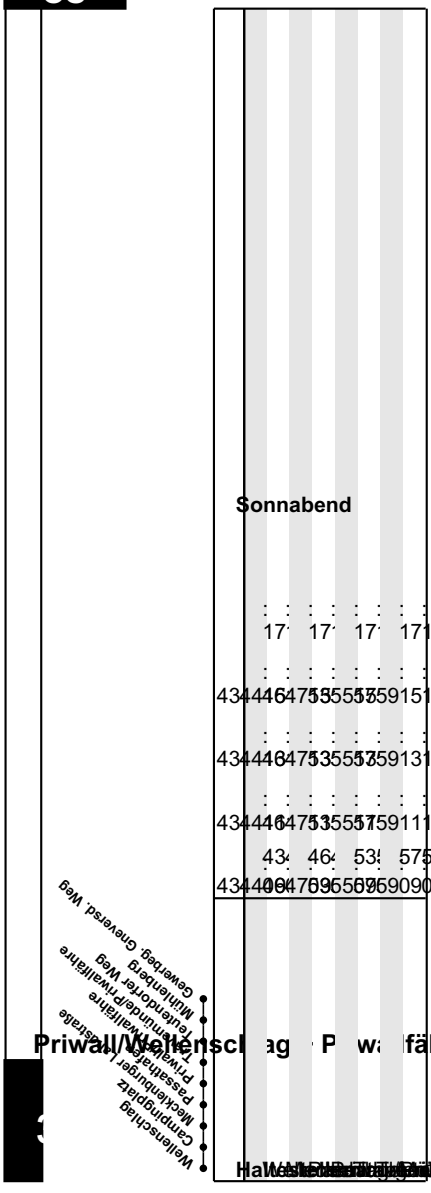
35


Sonnabend
− Warnsdorf ist Tarifgebiet
=verkehrt zwischen Teuten
Warnsdorf – Strand – Nordmeerstraße –
Haltestelle

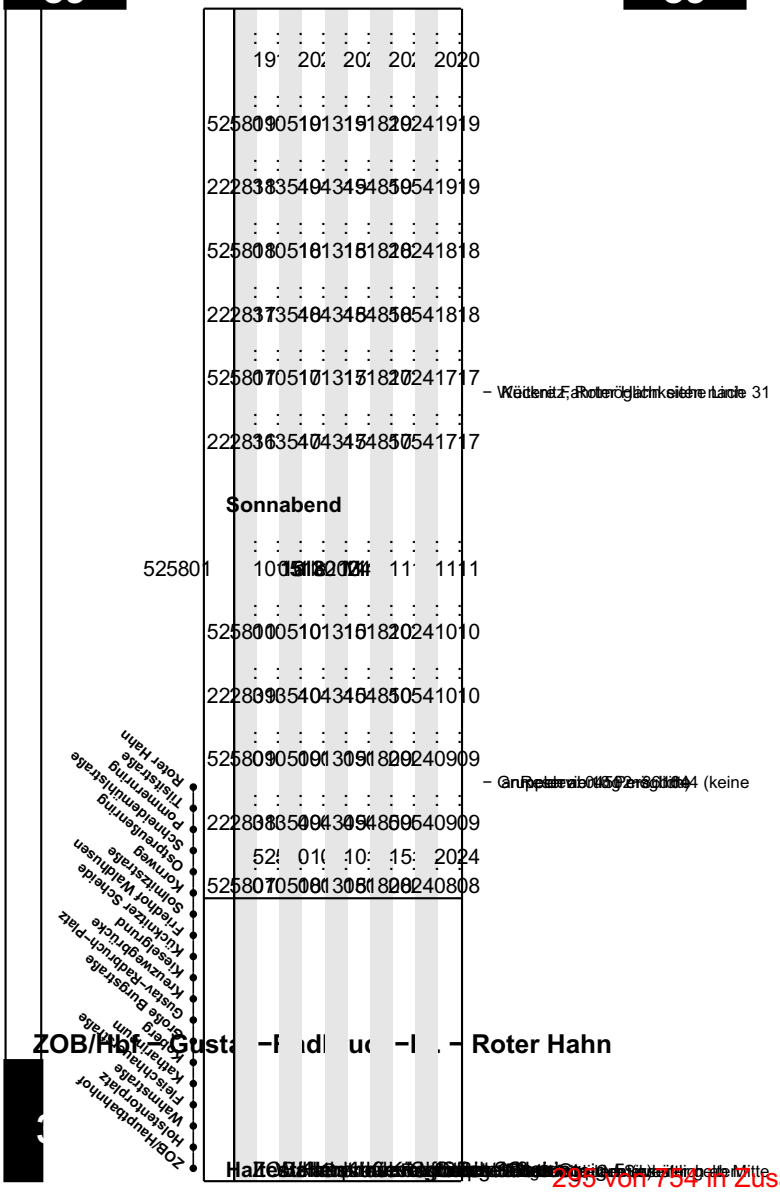
38


Sonnabend
17
17
17
17
17
24
25
27
29
38
41
45
15
24
25
27
29
38
41
43
13
24
25
27
29
38
41
43
11
24
27
38
43
24
25
27
29
38
41
09
09
Für
Gewerbegebiet
Weg
Priwallfähre
Priwall/We
Halt

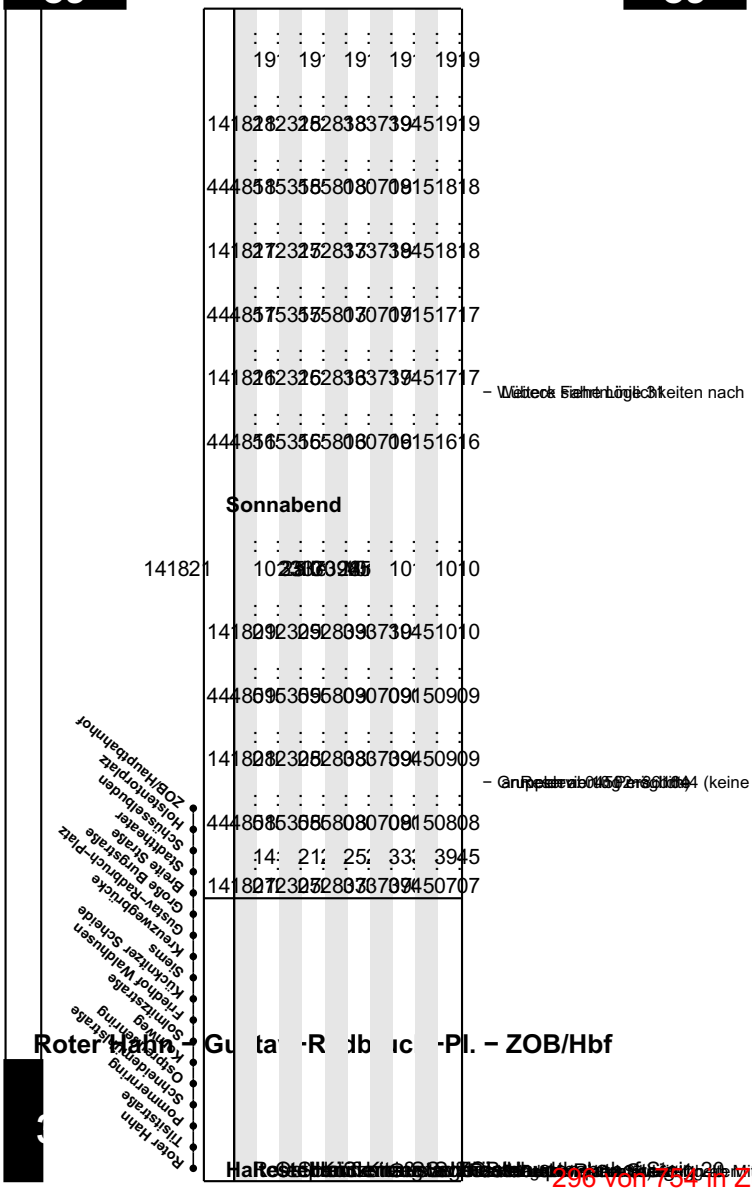
38


Sonnabend
Priwall/Wellenschlag – Priwallfähre – Gewerbegebiet Gneversd
Wellenschlag
Campingplatz
Mecklenburger Straße
Passathafen
Priwallfähre
Teutendorfer Weg
Mühlenberg
Gewerbeg. Gneversd. Weg

39



39


Sonnabend
Roter Hahn – Gu ta -R db ıc -Pl. – ZOB/Hbf
ZOB/Hauptbahnhof
Holsteinplatz
Schlosserbuden
Stadthalle
Breite Straße
Große Bußstraße-Platz
Gustav-Radbruch-Platz
Kreuzweg
Siems
Kückliter Schleife
Friedhof Waldhusen
Sonnenweg
Kopfbahnhof
Schneiderberg
Pommernring
Tilsiter Straße
Roter Hahn

40

ZOB/Hauptbahnhof
Unterstraße
Beekegymnasium
Stadthalle
Bremer Straße
Gustav-Adolf-Straße
Kückenshofer Schleife
Tavernenhof
Standtavelaer Landstraße
Standtavelaer Bahnhof
Teufelsdorfer Weg
Mühlenberg
Brookfeld Weg
Rose
Nordlandring
Kirchsteig
Strandbahnhof
Steinkamp
Distelkrug
Brookeln
Nienort Bodelner Str.
Nienort Parlstraße
Nienort Siedlung
Hayen
Warnsdorf
Hayen
Nienort Siedlung
Nienort Schwimmhalle
Nienort Apotheke
Nienort Hafen
Nienort Poswieg
Nienort Rodenbergstraße
Seeschlößchen
Timmendorf ZOB
Bahnhof
Bahnhofstraße
Bahnhof
Seniorenheim Feddersen
Rathaus Altenhof
Bürgerhaus
Bürgerhaus Burgwerk
HH Ring/Seestr.
Schaarbeutz Bahnhof

| | | |

40

Sonnabend

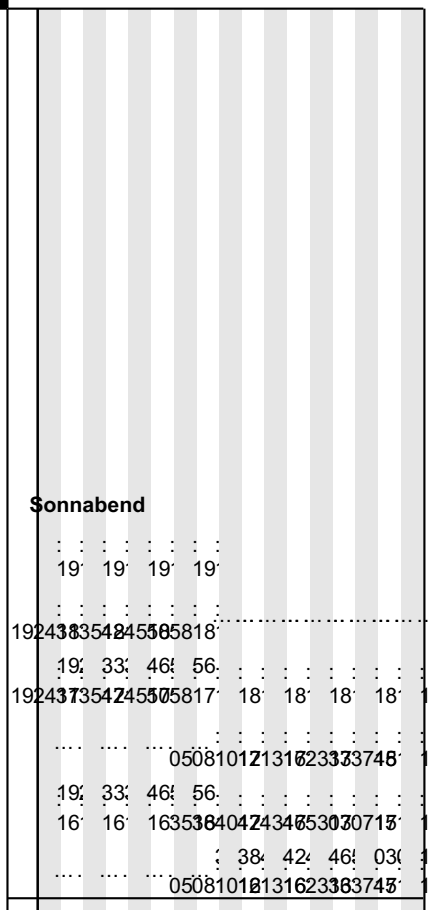
	18	18	19	19	19	…	…	…	…				
						09	16	29	42				
505	457	021	816	192	282	181	19	19	19	19			
						…	…	…	…				
202	427	324	746	485	158	031	8						
						09	16	29	42				
505	457	021	716	192	272	281	7	18	18	18	18		
						…	…	…	…				
202	427	324	646	485	158	031	7						
	20	27	41	49	53	09	16	29	42				
505	457	021	616	192	282	161	7	17	17	17	17		

ZOB/Hbf – Gustav-Radbruch-Platz – Gustav-Adolf-Straße – Timmendorf

40

Schrabeutz – Tim ne do er tr nd - l av ni de – Gustav–R

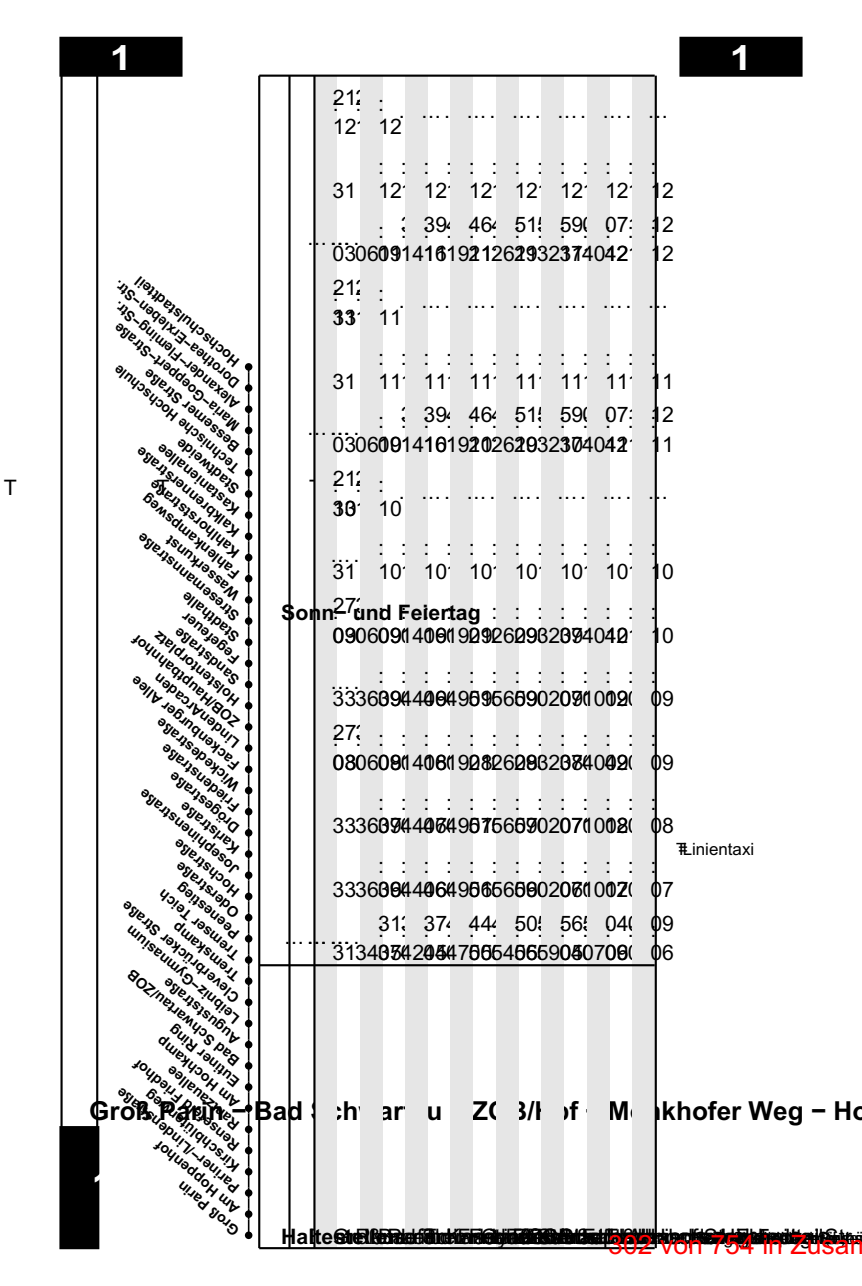
40



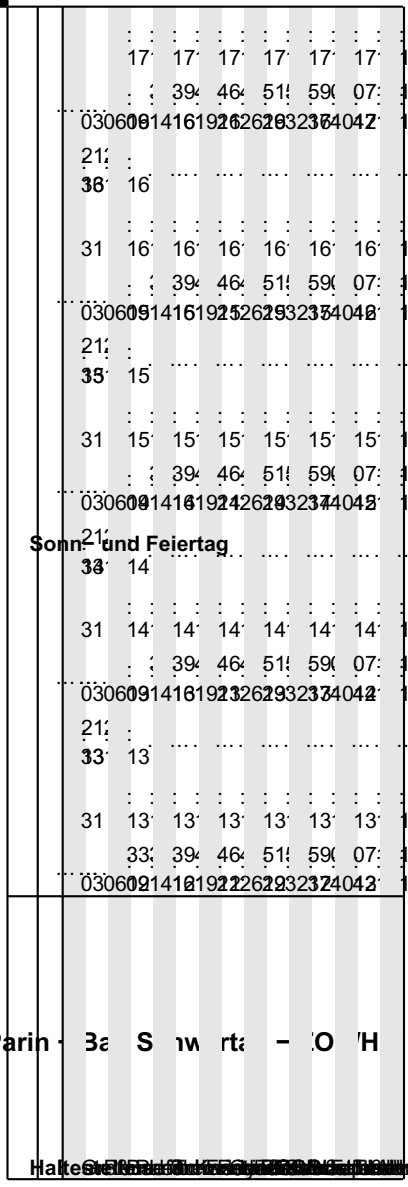
Sonnabend

Scharbeu − im e lo er tra d T vemünde − Gustav−R

Sonn- und feiertags


1
1
Sonn- und Feiertag
Linientaxi
Groß Parin – Bad
ZO
Weg – Ho
Halte
Groß Parin
An Hopfenhof
Parin-Linde
Kirchbüh
Am Hochkamp
Bad Schwanau/ZOB
Cleverbrücker Straße
Trenkamp
Pfennigteich
Odestieg
Hochstraße
Josephinenstraße
Dr9gestraße
Friedenstraße
Wickedestraße
Fockenburger Allee
Lindenallee
ZOB/Hauptbahnhof
Holstentorplatz
Sandstraße
Federstraße
Stadtwald
Stresemannstraße
Wasserturmst
Kahlenkampweg
Kahlhorststraße
Kastanienallee
Stadtweide
Technikerstraße
Besserer Schule
Alexander-Coppert-Straße
Mark-Coppert-Straße
Dorothea-Fleming-Straße
Hochschulsaatkeil

1



Groß Parin - Ba S w rta - O H - Mönkhofer Weg - Ho

1

Halte

1

1

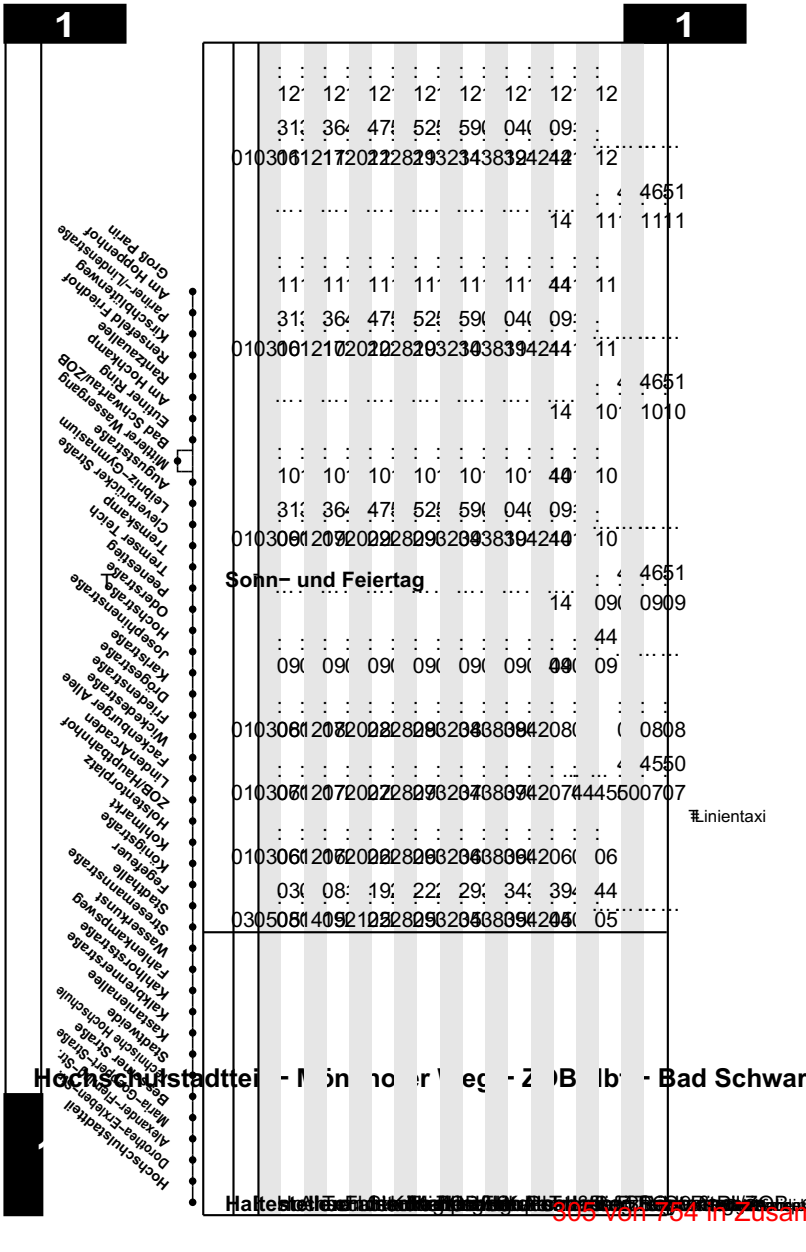
Sonn- und Feiertag

Linientaxi

Groß Parin - Ba S w rta - O H - Mönkhofer Weg - Ho

1

T Haltest


1
1
Sonn- und Feiertag
Linienta
Hochschulstadtteil - Bad Schwar
Halte
Hochschulstadtteil
Dorotheen-Erlebnis-Straße
Alexander-Fleming-Straße
Maria-Curie-Straße
Bergstraße
Technische Hochschule
Straßenbahn
Kastanienallee
Kalkberner Straße
Fallenhorststraße
Wasserhahnsweg
Straßenkunst
Stadthalle
Fegefeuer
Königstraße
Kohlmarkt
Holsterkorpark
ZOB/Hauptbahnhof
Lindenallee
Fackenburger Allee
Wickedestraße
Friedensstraße
Drogestraße
Kaiserstraße
Josephinenstraße
Hochstraße
Odenstraße
Pensberg
Tremser Teich
Cleverbuxer Kamp
Leibniz-Gymnasium
Augustastraße
Müller Wasserweg
Bad Schwartau/ZOB
Elmer Ring
Am Hochkamp
Rantzauallee
Kronsberg
Kensefeld Friedhof
Parner-/Lindenstraße
Am Hoppenhof
Groß Parin
1
1
T
T
365 von 764 in Zusa

1

	31	36	47	52	59	04	09	.				
	16	16	16	16	16	17	17	17				
								.	4	4651		
	....	....	....	....	....	....	....	....				
							14	16		1616		
	:	:	:	:	:	:	:	:				
	16	16	16	16	16	16	46	16				
	31	36	47	52	59	04	09	.				
01030	06	12	17	22	28	33	38	42	46	16		
								.	4	4651		
	....	....	....	....	....	....	....	....				
							14	15		1515		
	:	:	:	:	:	:	:	:				
	15	15	15	15	15	15	45	15				
	31	36	47	52	59	04	09	.				
01030	06	12	17	22	28	33	38	42	45	15		
								.	4	4651		
	....	....	....	....	....	....	....	....				
							14	14		1414		
Sonn- und Feiertag								:				
	14	14	14	14	14	14	44	14				
	31	36	47	52	59	04	09	.				
01030	06	12	17	22	28	33	38	42	44	14		
								.	4	4651		
	....	....	....	....	....	....	....	....				
							14	13		1313		
	:	:	:	:	:	:	:	:				
	13	13	13	13	13	13	43	13				
	31	36	47	52	59	04	09	.				
01030	06	12	17	22	28	33	38	42	43	13		
								44	4	4651		
	....	....	....	....	....	....	....	....				
							14	12		1212		

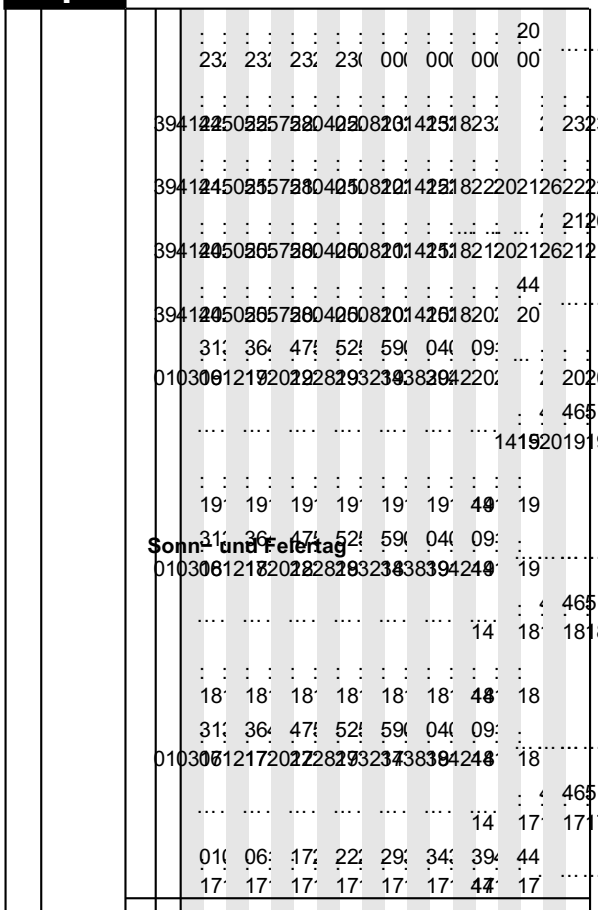
Linientaxi

Hochschuls dt il M nk of W g Z(3/Hbf – Bad Schwar

1

T

Haltestellen



Hochschuls dt il M nk of W g Z(3/Hbf – Bad Schwar

1

1

Sonn− und Feiertag

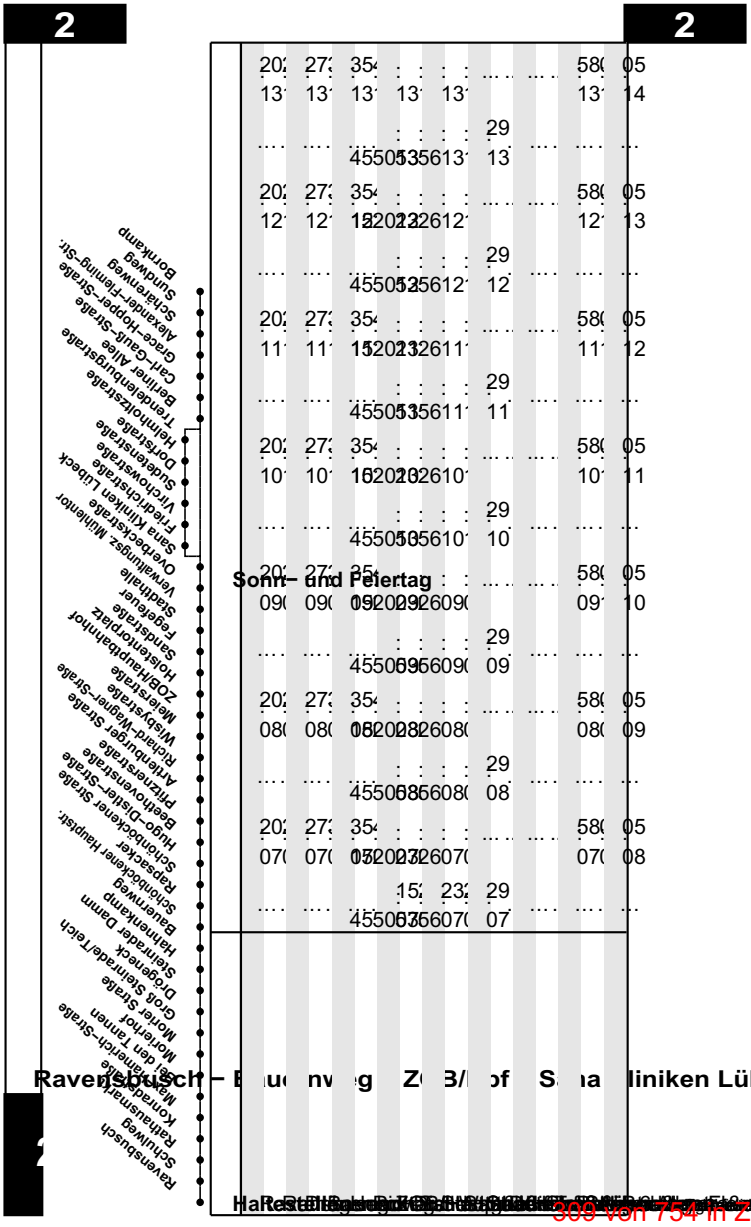
05(10: 21: 24: 31: 36: 41: 46
00(00(00(00(00(00(00(00

……

Hochschu ta tte − lö ch er Ve − OB/Hbf − Bad Schwar

1

Hal


2
2
Sonn– und Feiertag
Ravensbusch – Bu nv g Z B/ of S a liniken Lübeck
Ravensbusch
Rathausmarkt
Kohlhasenbrück
Mühlenstraße
Mörel den Tannen
Mörel Straße
Groß Steinrade/Fleck
Drögenteck
Steinrader Damm
Hahnenkamp
Bauernweg
Schlankbockener Hauptstr.
Rapsacker
Schlankbockener Straße
Hugo-Distler-Straße
Beethovenstraße
Pfitznerstraße
Arthur-Hagen-Straße
Richard-Wagner-Straße
Wispystraße
Meierstraße
ZOB/Hauptbahnhof
Holstentorplatz
Sandstraße
Fegefeuer
Stadtteile
Verwaltungsz Mühlenhof
Overbeckstraße
Sana Kliniken Lübeck
Friedrichsthaler
Virchowstraße
Sudetenstraße
Dorfstraße
Hellmholtzstraße
Tendelenburgstraße
Berliner Allee
Carl-Gauß-Straße
Grace-Hopper-Straße
Alexander-Fleming-Straße
Schleinweg
Sundweg
Bornkamp
20 27 35 58 05
13 13 13 13 13 13 13 14
29
45505 5356 13
20 27 35 58 05
12 12 12 12 12 12 12 13
29
45505 5256 12
20 27 35 58 05
11 11 11 11 11 11 11 12
29
45505 5156 11
20 27 35 58 05
10 10 10 10 10 10 10 11
29
45505 5056 10
20 27 35 58 05
09 09 09 09 09 09 09 10
29
45506 4956 09
20 27 35 58 05
08 08 08 08 08 08 08 09
29
45506 4856 08
20 27 35 58 05
07 07 07 07 07 07 07 08
15 23 29
45506 4756 07

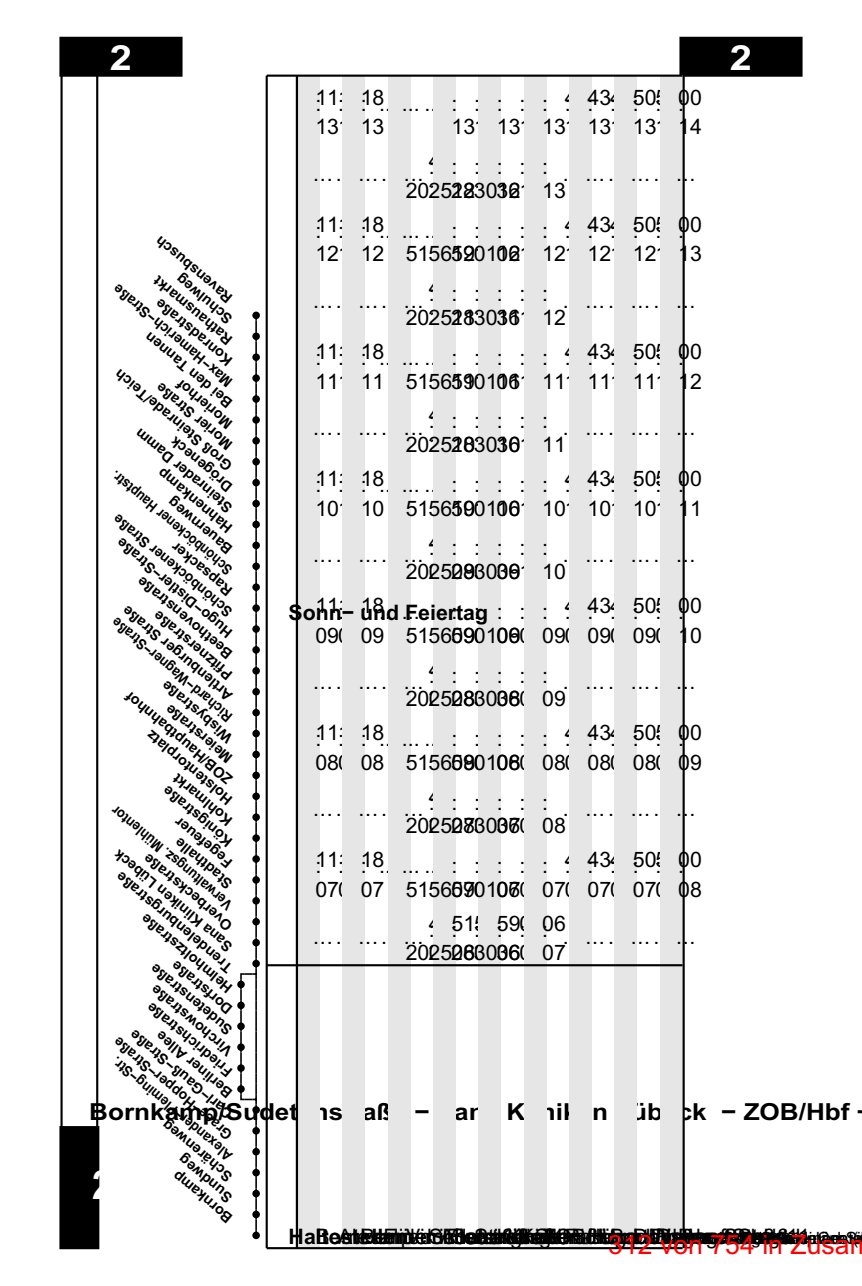
2

| | | |

2

38	45	53	:	....	....	....	....	....	...
23	23	23	00						
Sonn- und Feiertag				49	55	56	59	06	
....	....	02	23	23	23	23	23	00	
38	45	53	:	....	....	....	....	....	...
22	22	22	23						
....	....	....	:	49	55	56	59	06	
		02	22	22	22	22	22	23	
38	45	53	:	....	....	....	....	....	...
21	21	21	22						
....	....	....	:	49	55	56	59	06	
		02	21	21	21	21	21	22	
38	45	53	02	....	....	....	....	....	...
20	20	20	21						

Ravensbu ch E ue w g ZO 3/h f Sana Kliniken Lübeck

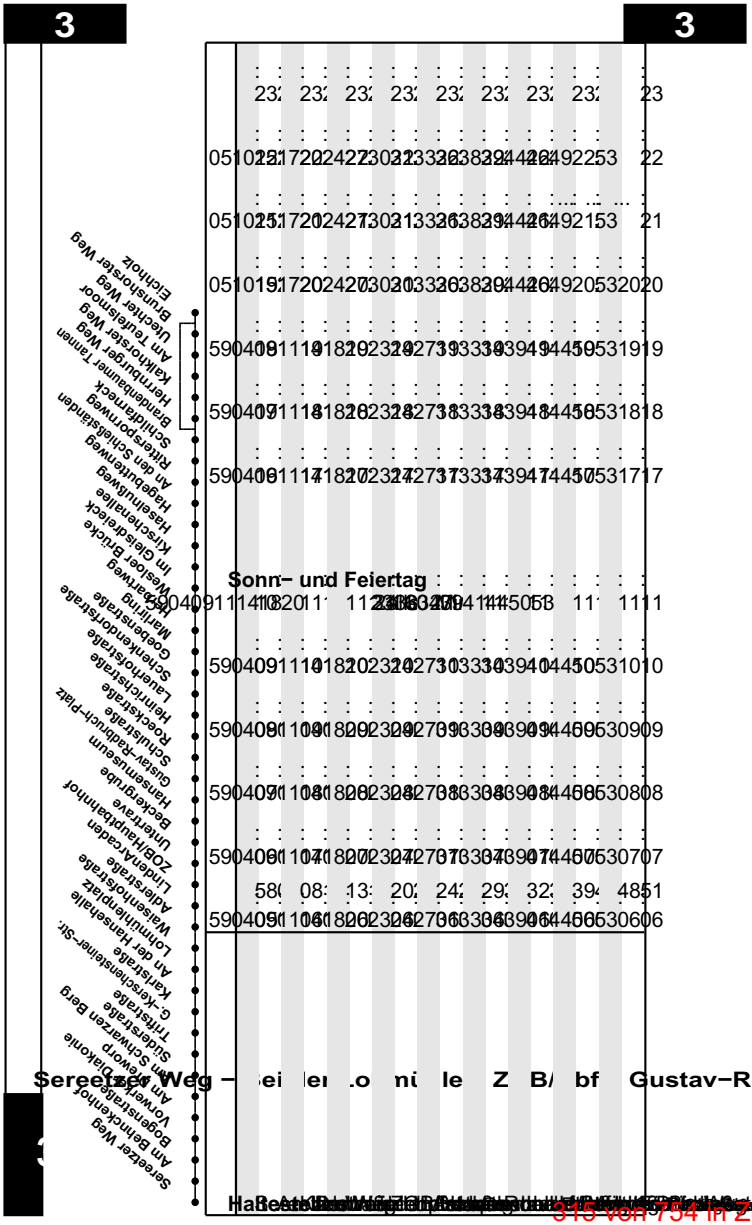

2
2
Bornkamp
Sundweg
Schäferweg
Alexanderweg
Gerhart-Hauptmann-Straße
Bertolt-Brecht-Straße
Friedrich-Ebert-Allee
Viktoriastraße
Sudetenstraße
Dorfstraße
Heimholzstraße
Treidelleitenstraße
Sana Kliniken Lübeck
Overbeckstraße
Verwaltungsstraße
Seestraße
Fegetasche
Kohlgrabenstraße
Holstentor/Markt
ZOB/Hauptbahnhof
Meierstraße
Wisbystraße
Richard-Wagner-Straße
Attilahügel
Fritz-Reuter-Straße
Beethovenstraße
Hugo-Distler-Straße
Schlutupker Straße
Schlutupker Straße
Bauernweg
Hahnenkamp
Steinrader Damm
Drögenack
Große Steinrade/Teich
Morlenstraße
Morlenhof
Bei den Tannen
Max-Hamelich-Straße
Kortenhofer Straße
Rathausmarkt
Schulweg
Ravensbusch
11: 18 : : : : 43 50 00
13 13 13 13 13 13 13 14
2025 2830 13
11: 18 : : : : 43 50 00
12 12 5156 5901 12 12 12 13
2025 2830 12
11: 18 : : : : 43 50 00
11 11 5156 5901 11 11 11 12
2025 2830 11
11: 18 : : : : 43 50 00
10 10 5156 5901 10 10 10 11
2025 2830 10
Sonn- und Feiertag
11: 18 : : : : 43 50 00
09(09 5156 5901 09(09(09(10
2025 2830 09
11: 18 : : : : 43 50 00
08(08 5156 5901 08(08(08(09
2025 2830 08
11: 18 : : : : 43 50 00
07(07 5156 5901 07(07(07(08
51 59 06
2025 2830 07
Bornkamp/Sudetenstraße – Karlshorst – Lübeck – ZOB/Hbf
Haltestellen
342 von 754 in Zusammenstellung

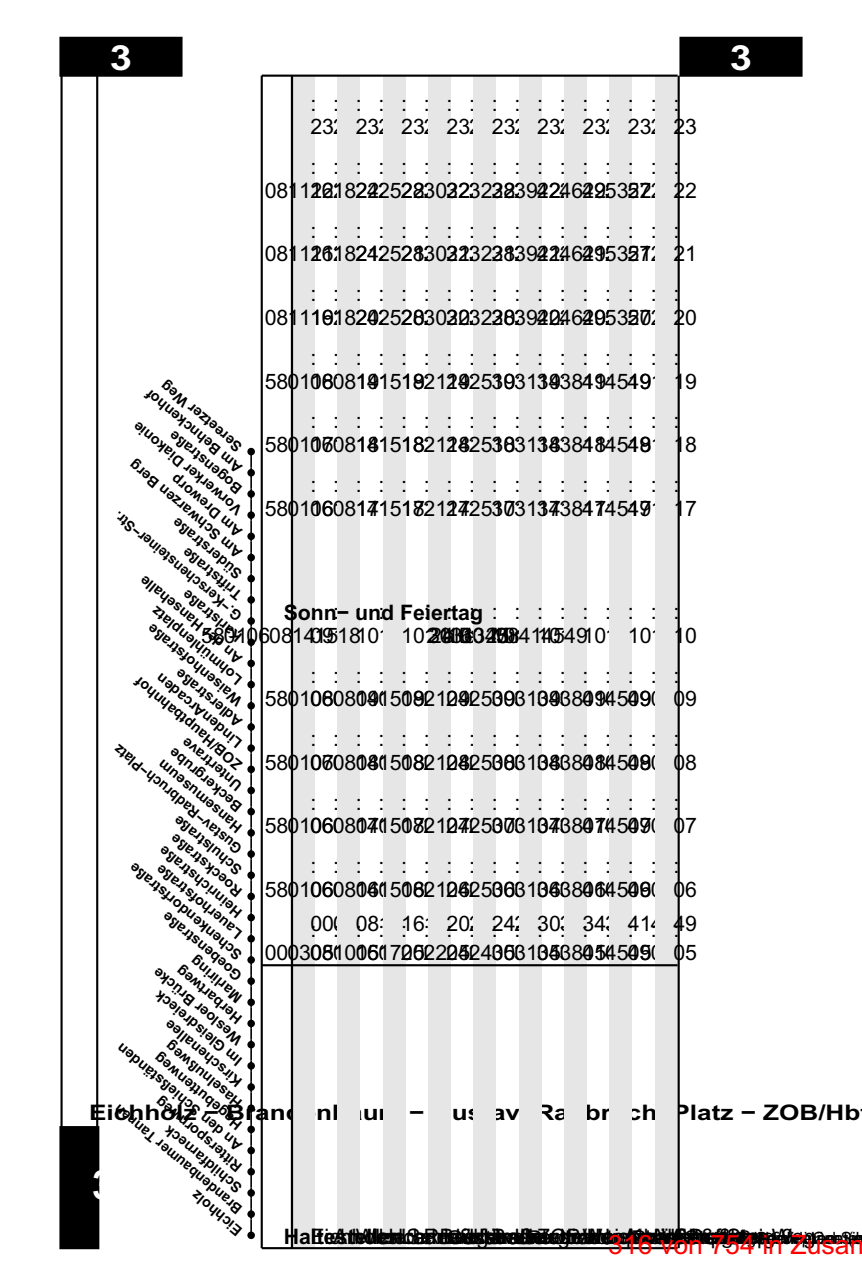
2

| | | |

2

| | | |


3
3
Sonn– und Feiertag
Sereetzer Weg – Gustav–Radbr

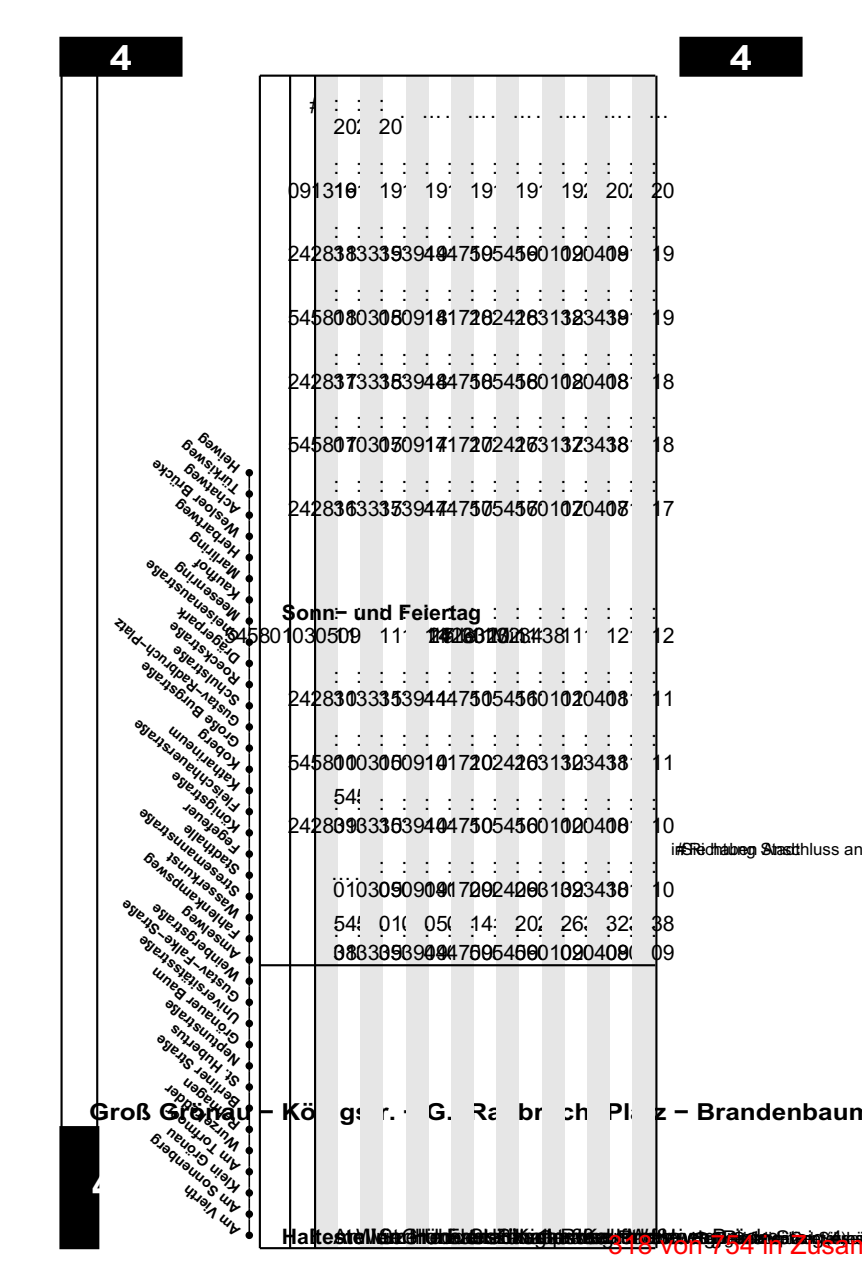

3
3
Sonn– und Feiertag
Eichholz – Brandenburger Tannen – Schützenplatz – Rittersporneck – An der Feldmark – Gebenstraße – Kirschenallee – Kirschenweg – Im Gleisdreieck – Heidestraße – Meßbahnweg – Meßtrift – Heidestraße – Lauenhagener Straße – Helmholtzstraße – Roecknitzstraße – Schulstraße – Gustav-Radbruch-Platz – Hansenstraße – Becker-Gruhe – Untergrube – ZOB/Hauptbahnhof – Lindenarcaden – Adenauerdamm – Wasserstraße – Lohmühlenstraße – An der Hansemauer – Tiefstraße – G.-Kerschensteiner-Straße – Südenstraße – Am Schwarzen Berg – Vorwerker Diakonie – Bogenstraße – Am Behnckenhof – Seresterer Weg
Eichholz – Brandenburger Tannen – Schützenplatz – Rittersporneck – An der Feldmark – Gebenstraße – Kirschenallee – Kirschenweg – Im Gleisdreieck – Heidestraße – Meßbahnweg – Meßtrift – Heidestraße – Lauenhagener Straße – Helmholtzstraße – Roecknitzstraße – Schulstraße – Gustav-Radbruch-Platz – Hansenstraße – Becker-Gruhe – Untergrube – ZOB/Hauptbahnhof – Lindenarcaden – Adenauerdamm – Wasserstraße – Lohmühlenstraße – An der Hansemauer – Tiefstraße – G.-Kerschensteiner-Straße – Südenstraße – Am Schwarzen Berg – Vorwerker Diakonie – Bogenstraße – Am Behnckenhof – Seresterer Weg
Eichholz – Brandenburger Tannen – Schützenplatz – Rittersporneck – An der Feldmark – Gebenstraße – Kirschenallee – Kirschenweg – Im Gleisdreieck – Heidestraße – Meßbahnweg – Meßtrift – Heidestraße – Lauenhagener Straße – Helmholtzstraße – Roecknitzstraße – Schulstraße – Gustav-Radbruch-Platz – Hansenstraße – Becker-Gruhe – Untergrube – ZOB/Hauptbahnhof – Lindenarcaden – Adenauerdamm – Wasserstraße – Lohmühlenstraße – An der Hansemauer – Tiefstraße – G.-Kerschensteiner-Straße – Südenstraße – Am Schwarzen Berg – Vorwerker Diakonie – Bogenstraße – Am Behnckenhof – Seresterer Weg

4

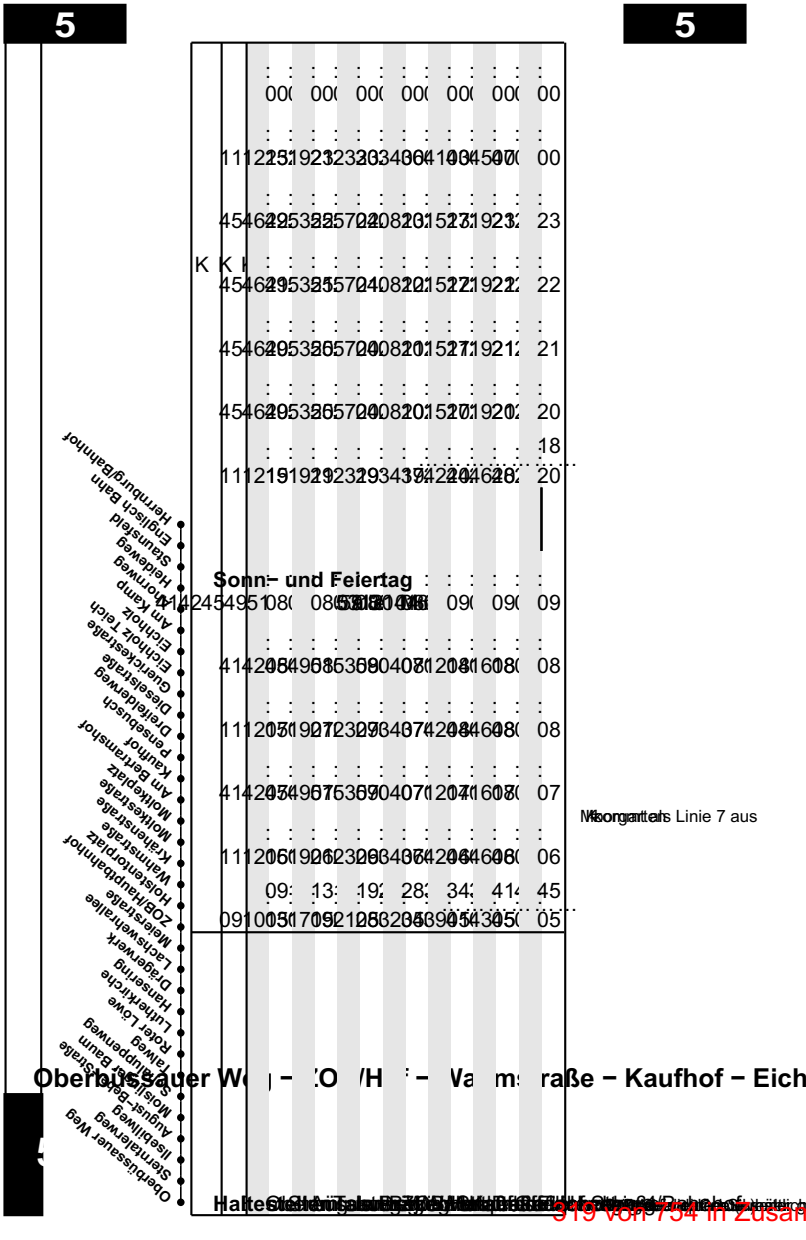
Sonn− und Feiertag

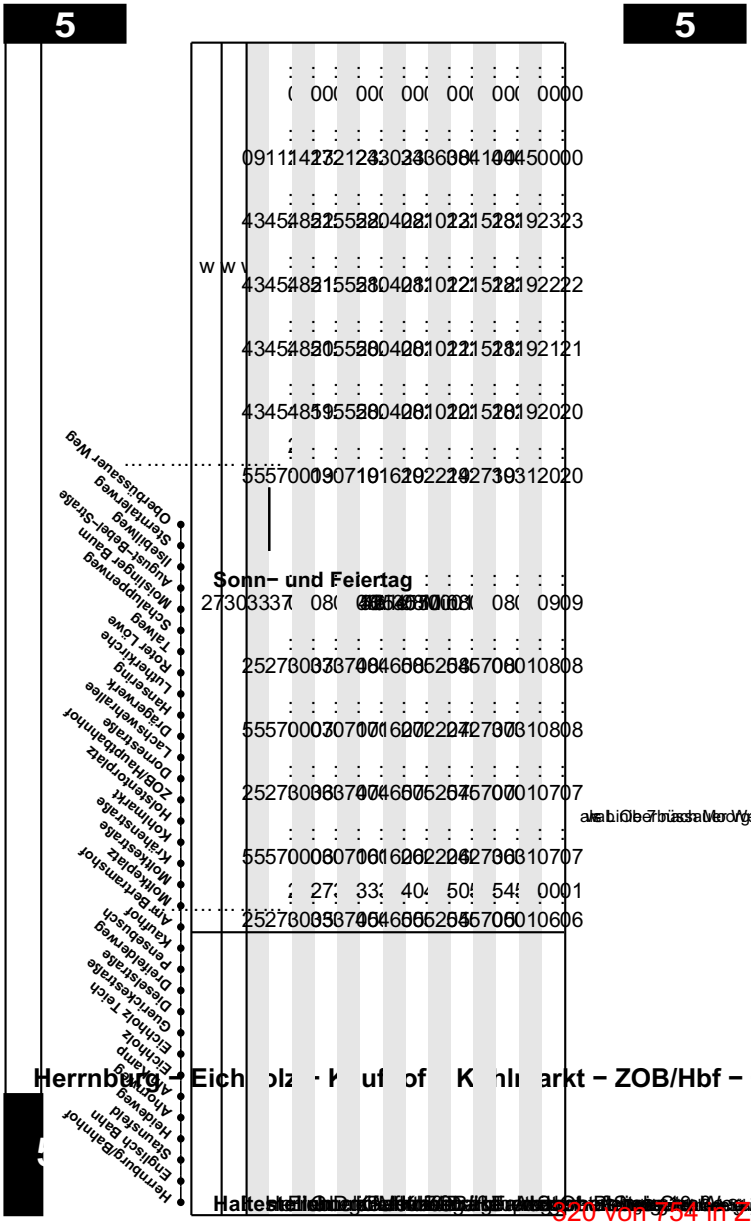
Heiweg Weslo B ic − Br nd ba m G.−Radbruch−Pla

4



818 von 754 in Zusan


5
5
Sonn- und Feiertag
Oberbüssauer W
Halte
319 von 754 in Zusa



920 von 954 in Zusam

6

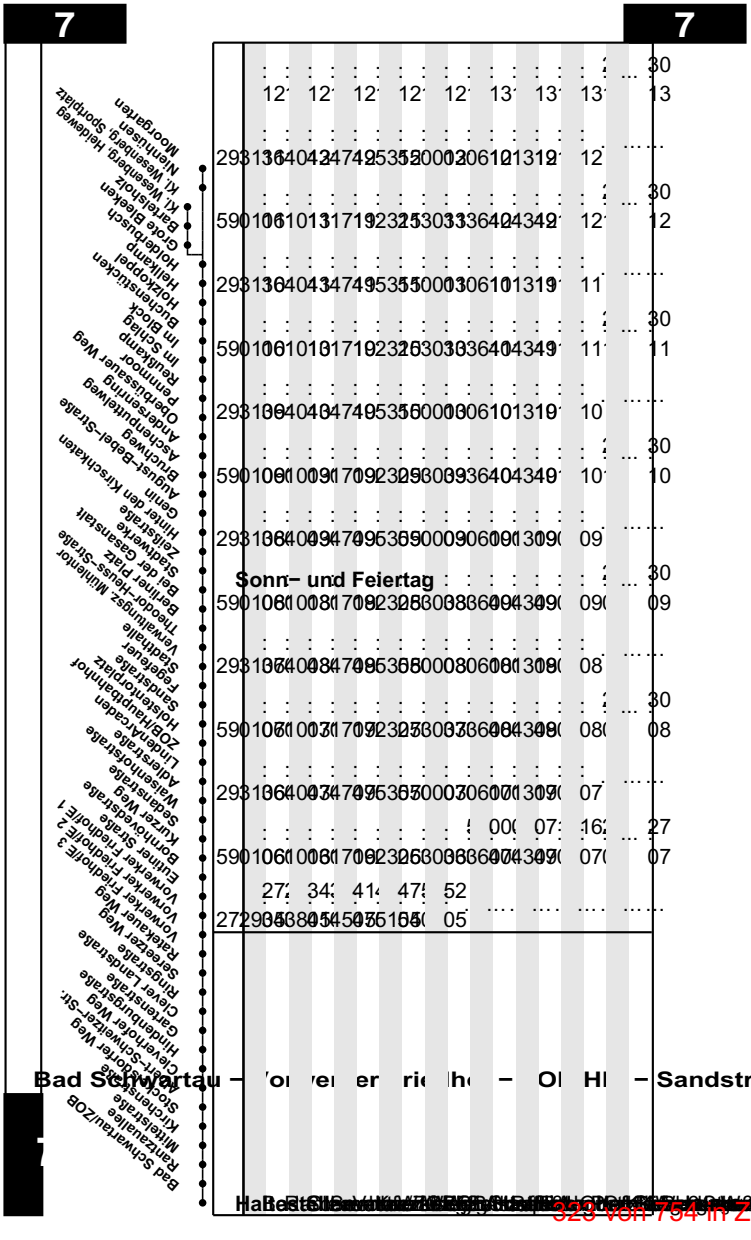
Hamburger Stra e Bu te uh - DE Hbf – Sandstraße – St. H

Sonn- und Feiertag

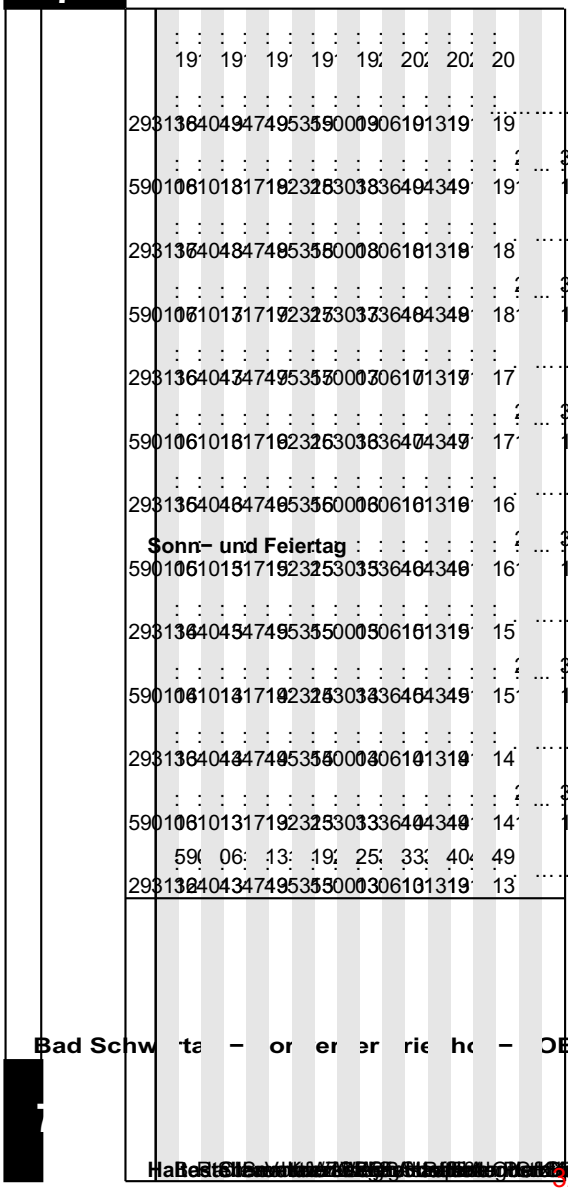
6

Blankensee – S H pe us · K hl ar t – ZOB/Hbf – Buntekuh

Sonn– und Feiertag


7
7
Bad Schwartau – Vorwerker Friedhof – Oldenburger Allee – Sandstraße
Sonn- und Feiertag
Bad Schwartau/ZOB
Rantzauallee
Kirchenstraße
Mittelstraße
Schwartauer Allee
Lübecker Weg
Chevalier-Schwartz-Weg
Hindenburgstraße
Gartenstraße
Ringstraße
Cleverstraße
Landstraße
Seretzer Weg
Riekenser Weg
Vorwerker Weg
Vorwerker Friedhof 3
Vorwerker Friedhof 2
Vorwerker Friedhof 1
Bornhövedstraße
Kurzer Weg
Sedanstraße
Wiesenstraße
Alleestraße
Lindenallee
ZOB/Hauptbahnhof
Holsteinhofplatz
Sandstraße
Fegefeuer
Stadtmitte
Verwaltungsgebäude
Theodor-Heuss-Straße
Berliner Platz
Bei der Gasanstalt
Stawerke
Zollstraße
Hinter den Kirschkaten
Genin
Auguste-Bebel-Straße
Brunnenweg
Ascheberg
Anderstettweg
Oeversenring
Pennmoor
Reuterkamp
Im Schleg
Buchenblock
Hollerbusch
Hollkamp
Hopfenstuckern
Glove Beekern
Barkenhoff
Kl. Wesenberg
Heidewegs Sportplatz
Moorgarten
Nienhusen

7



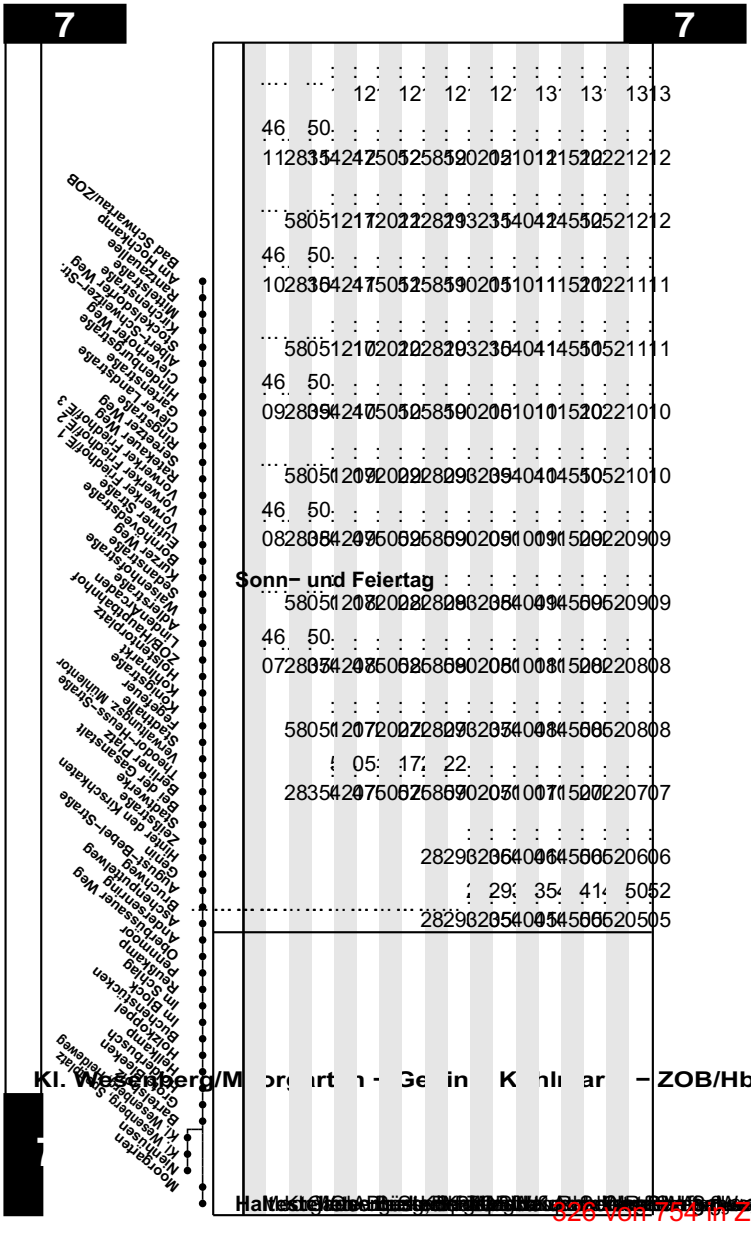
Bad Schw ta – or er er rie h – OB/Hbf – Sandstraße

7

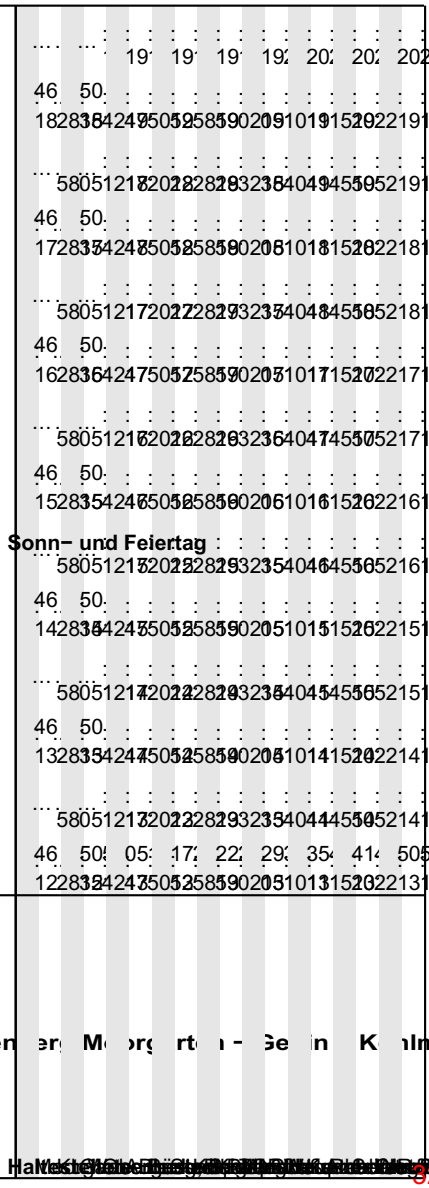
7

7

| | | |


7
7
Sonn- und Feiertag
Kl. Wesenberg/M
– ZOB/Hbf – V
Hal
326 von 754 in Zusa

7



Kl. Wesen er Mo org rt n - Ge in K lmarkt – ZOB/Hbf – V

Ha

7

7

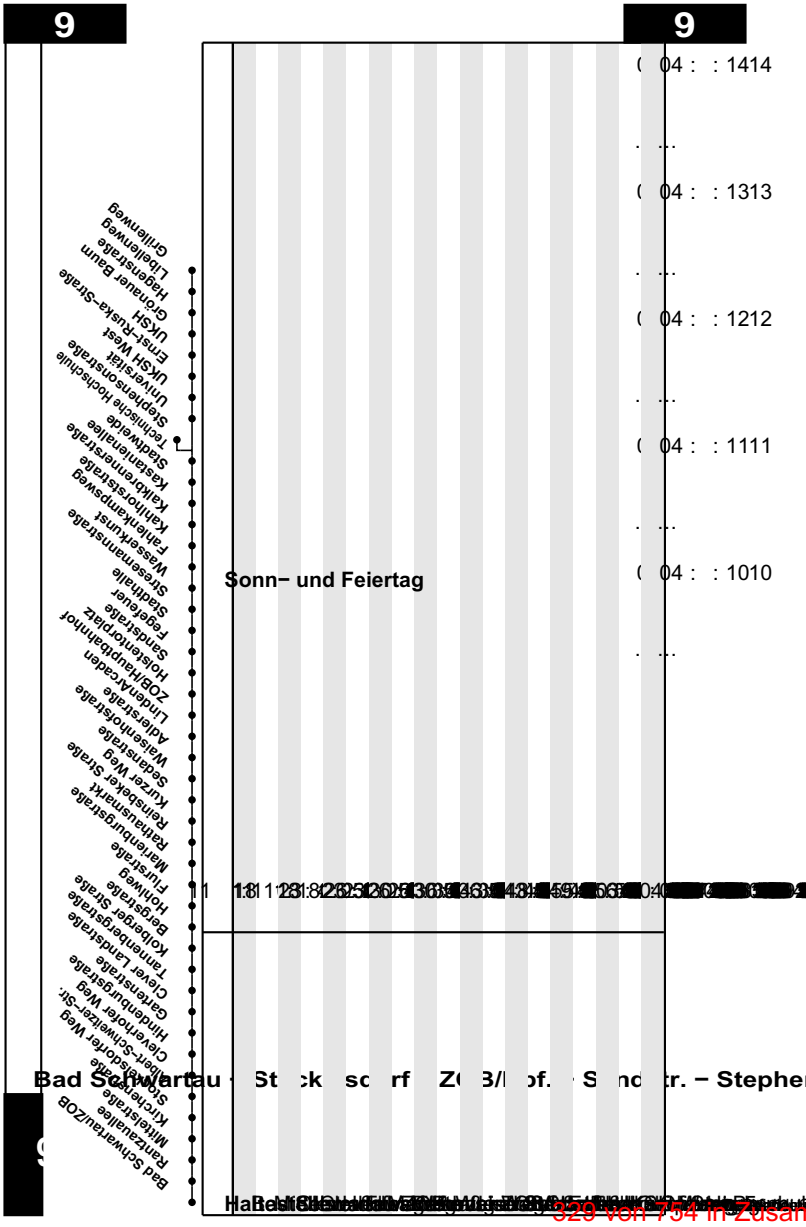
Sonn- und Feiertag

Weiter als Linie 5 in Rich

Kl. Wesenbe g/l oc ga en C ni – oh narkt – ZOB/Hbf – V

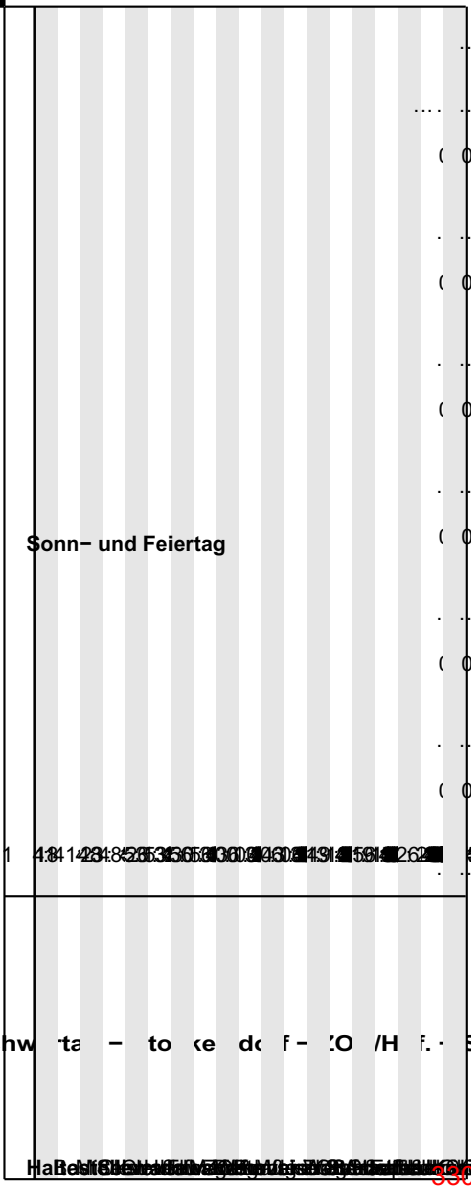
7

Halte



329 von 754 in Zusa

9



Bad Schw ta – to ke dc F – :O /H f. Sandstr. – Stephe

9



Bad Schw ta − to ke dc f − O /H f. Sandstr. − Stephe

9

14 : 31

14 : 21

14 : 11

14 : 01

Sonn- und Feiertag

Grillenweg – UK H es / S ep en or tr. K hlmarkt – ZOB/

9

14 : 202

....

14 : 191

....

14 : 181

....

14 : 171

....

14 : 161

Sonn– und Feiertag

....

14 : 151

....

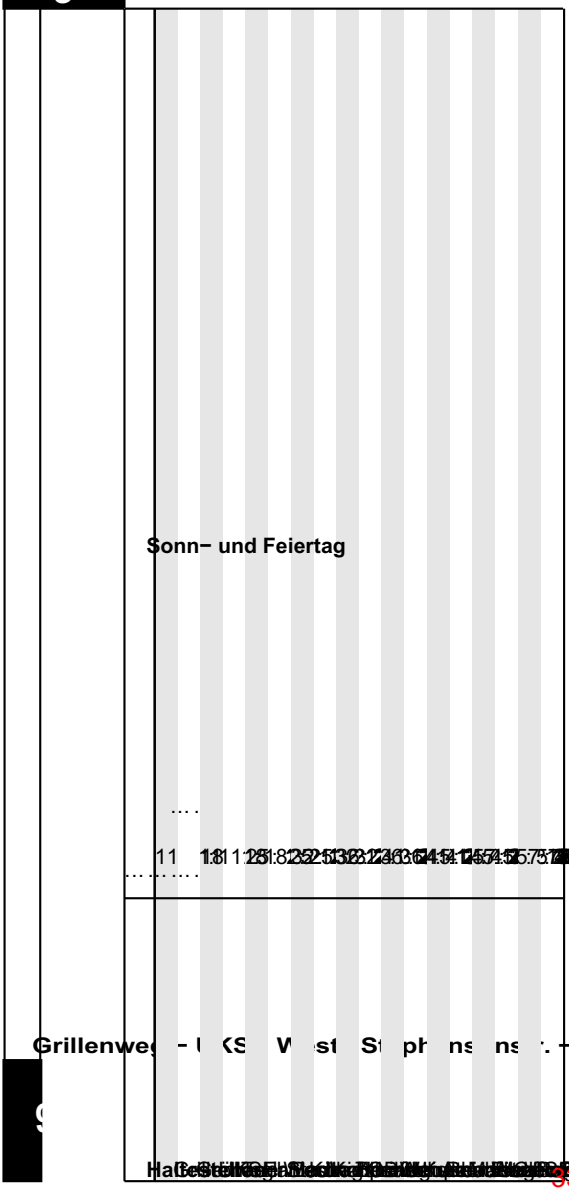
14 : 141

....

23 56 53 00 04 08 56 52 52 52 19 14 14

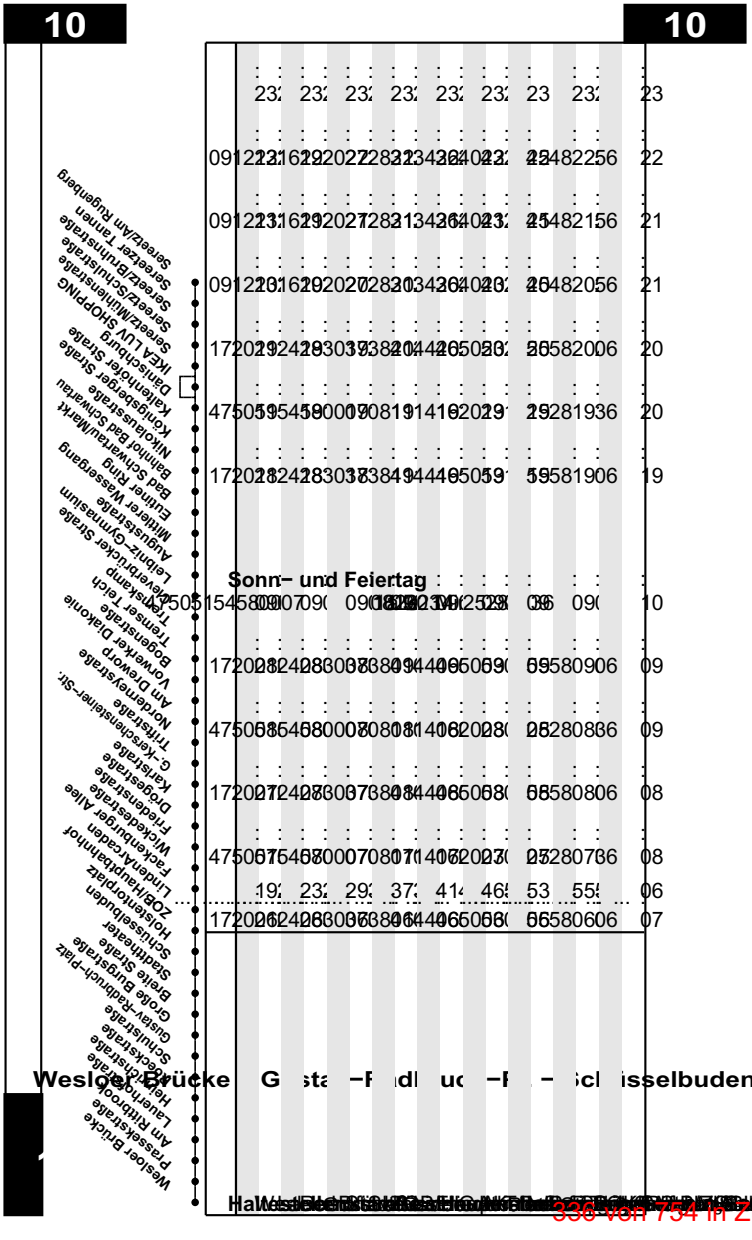
Grillenweg – K S W st St ph ns ns . – Kohlmarkt – ZOB/

9

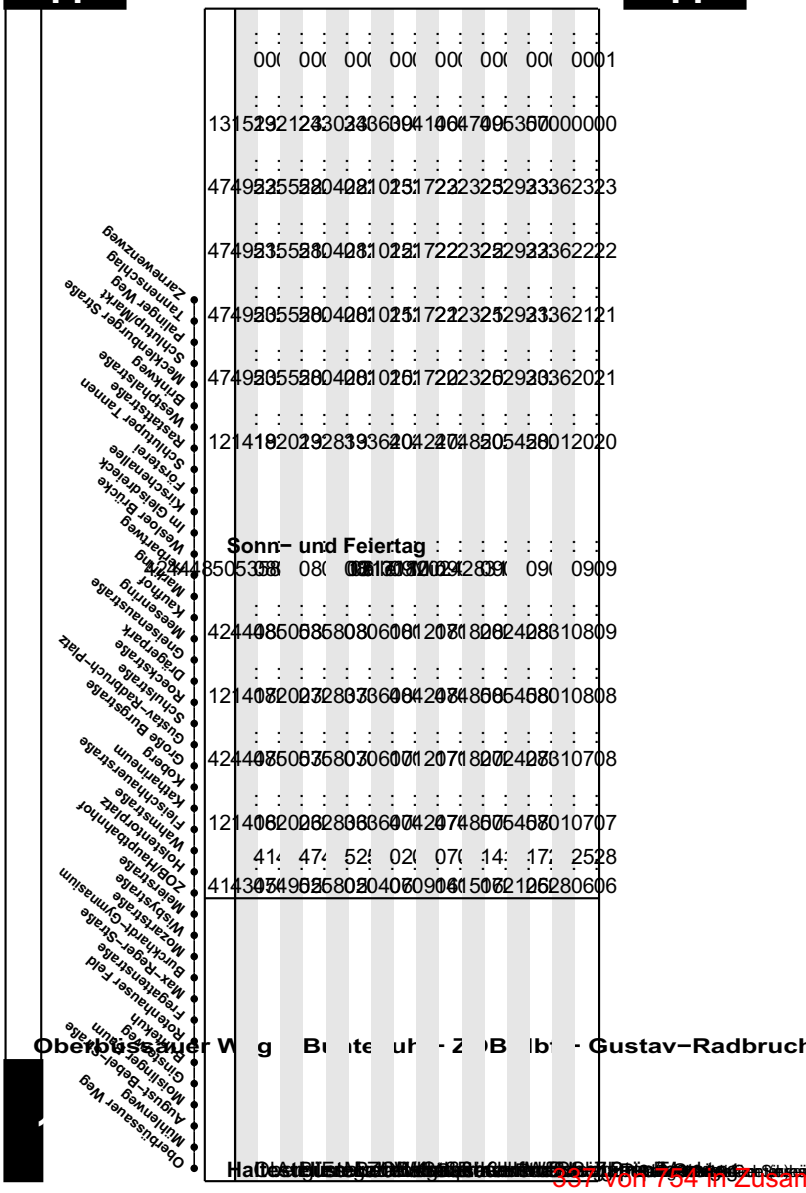

Sonn- und Feiertag
11
23
Grillenweg – K W st St ph ns ns . – Kohlmarkt – ZOB/

Seregélyes, Bad Schandau u. Z(3/l of Wanntra3e – Gustav–

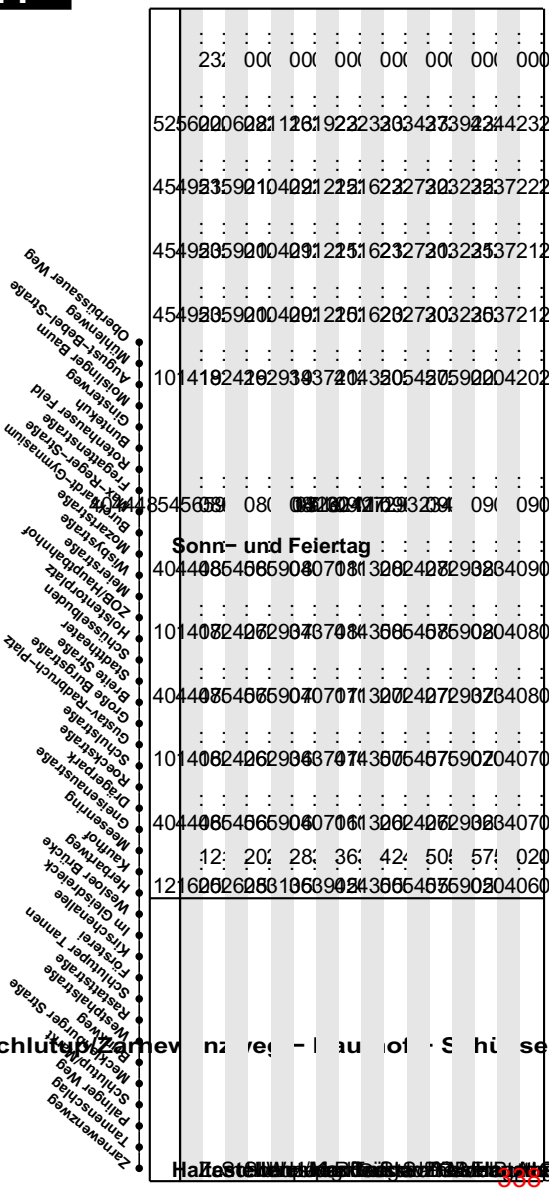
Halte

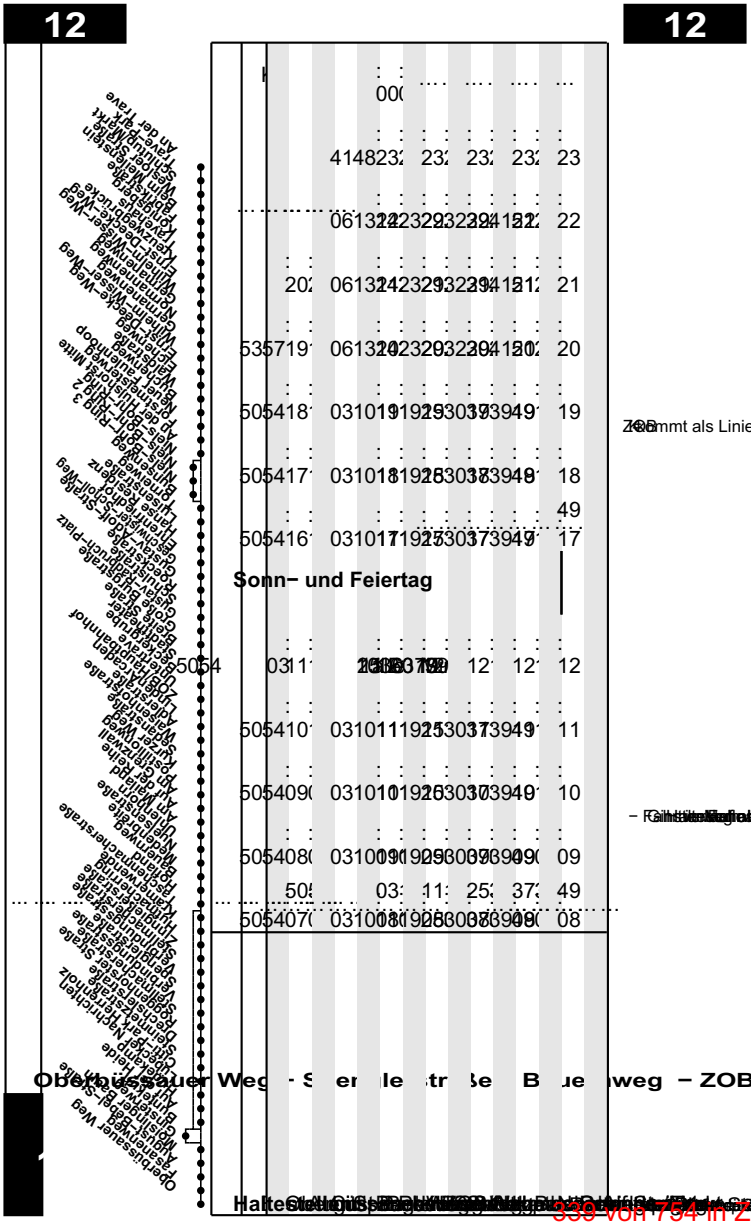

10
10
Sonn– und Feiertag
Weseler Brücke
Halt
336 von 754 in Zusan

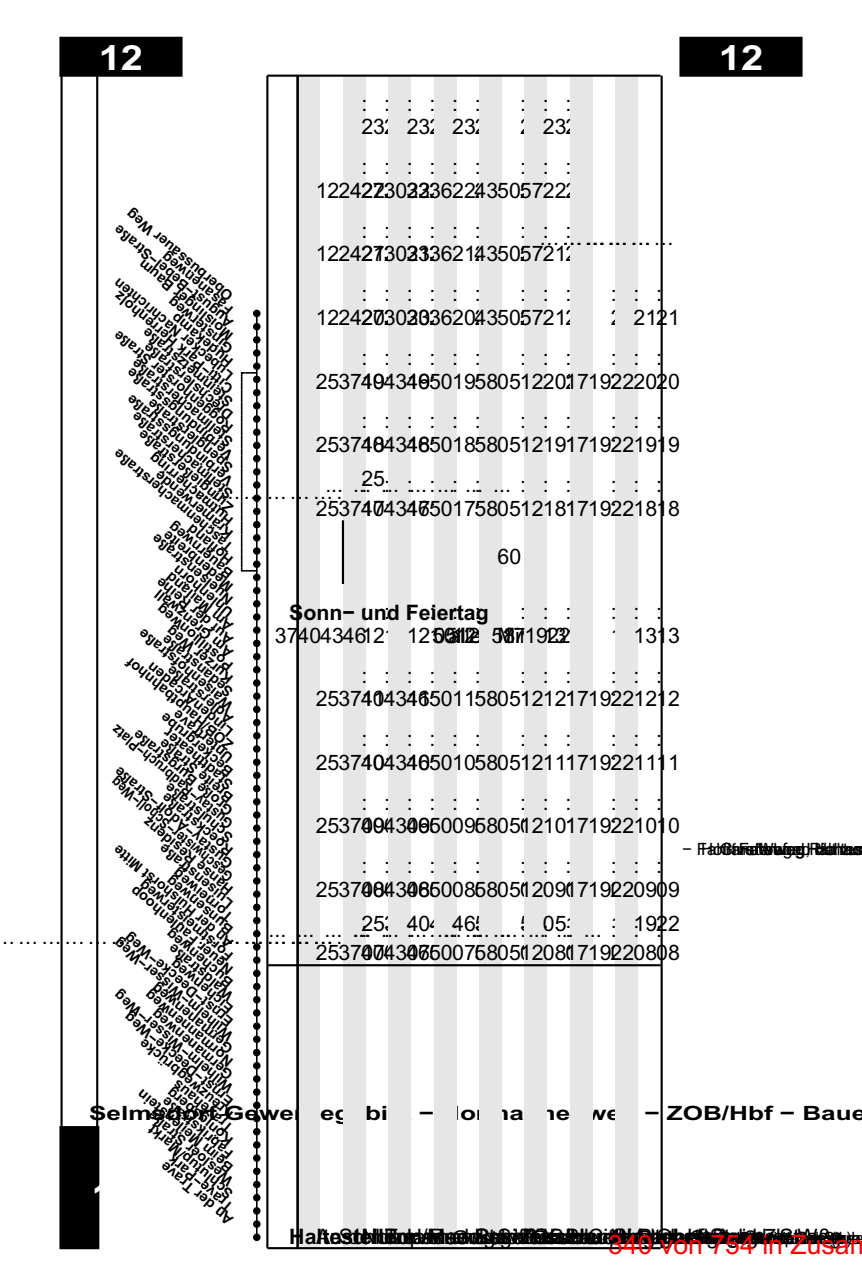
11

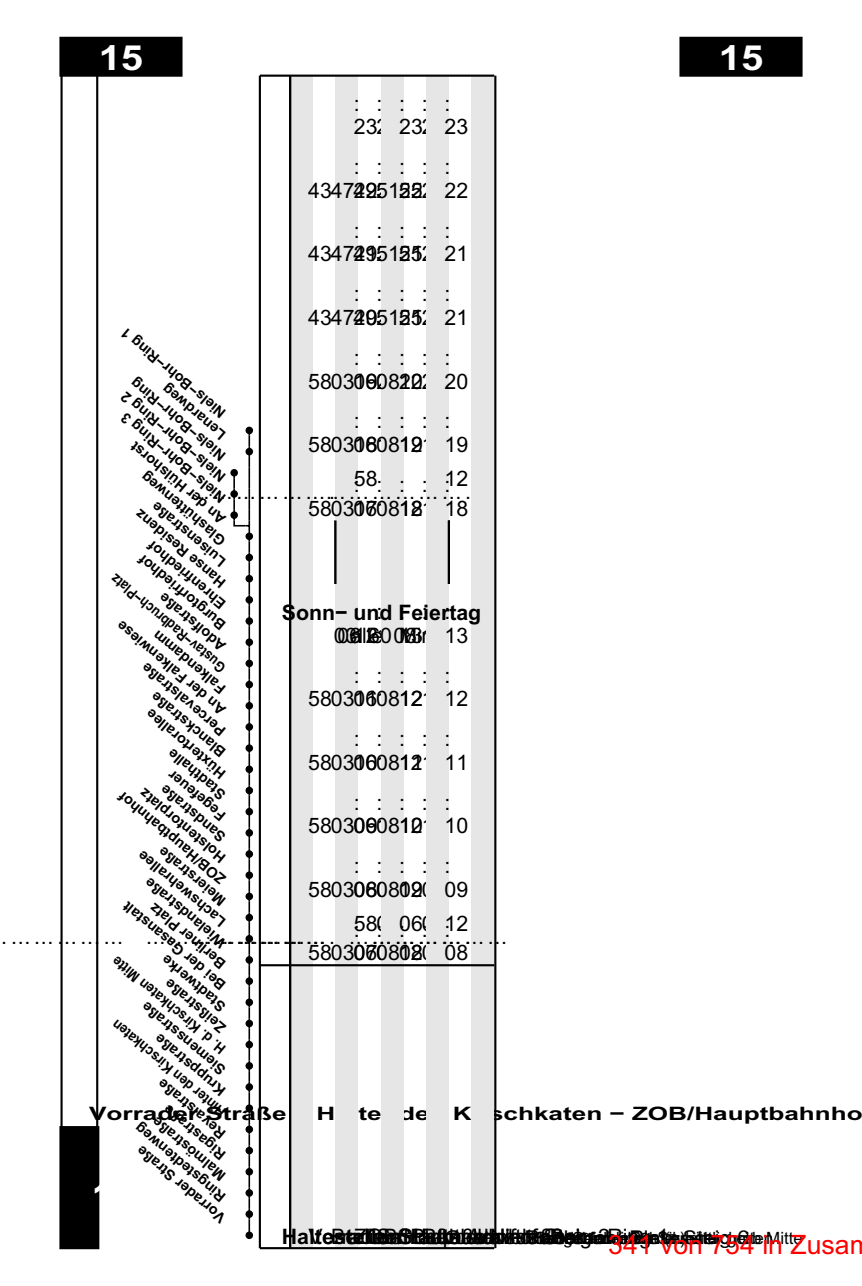

Sonn– und Feiertag
Oberbüssauer Weg
Mühlenweg
August–Bebel–Straße
Glasbrenner Platz
Roelckstraße
Roelckstraße
Fregattenhauser Feld
Max–Regel–Straße
Buckhardt–Straße
Mozartstraße
Wilsbystraße
Meesestraße
ZOB/Hauptbahnhof
Hostenstraße
Wahnsdorfplatz
Fleischhauerstraße
Kathlanheun
Koberg
Große Burgstraße
Gustav–Radbruch–Platz
Schulstraße
Rosenstraße
Dreiggerpark
Gielenhausstraße
Meesenring
Kuehof
Wartburg
Weimarer Straße
Kiefernweg
In Gielsdreieck
Fichtenallee
Fichtenallee
Kiefernweg
Schulhof
Rastatter Tannen
Westphalstraße
Brinkweg
Meckenbuger Straße
Schlumpfmarkt
Palmer Weg
Tannenschlag
Zahnweinzweg

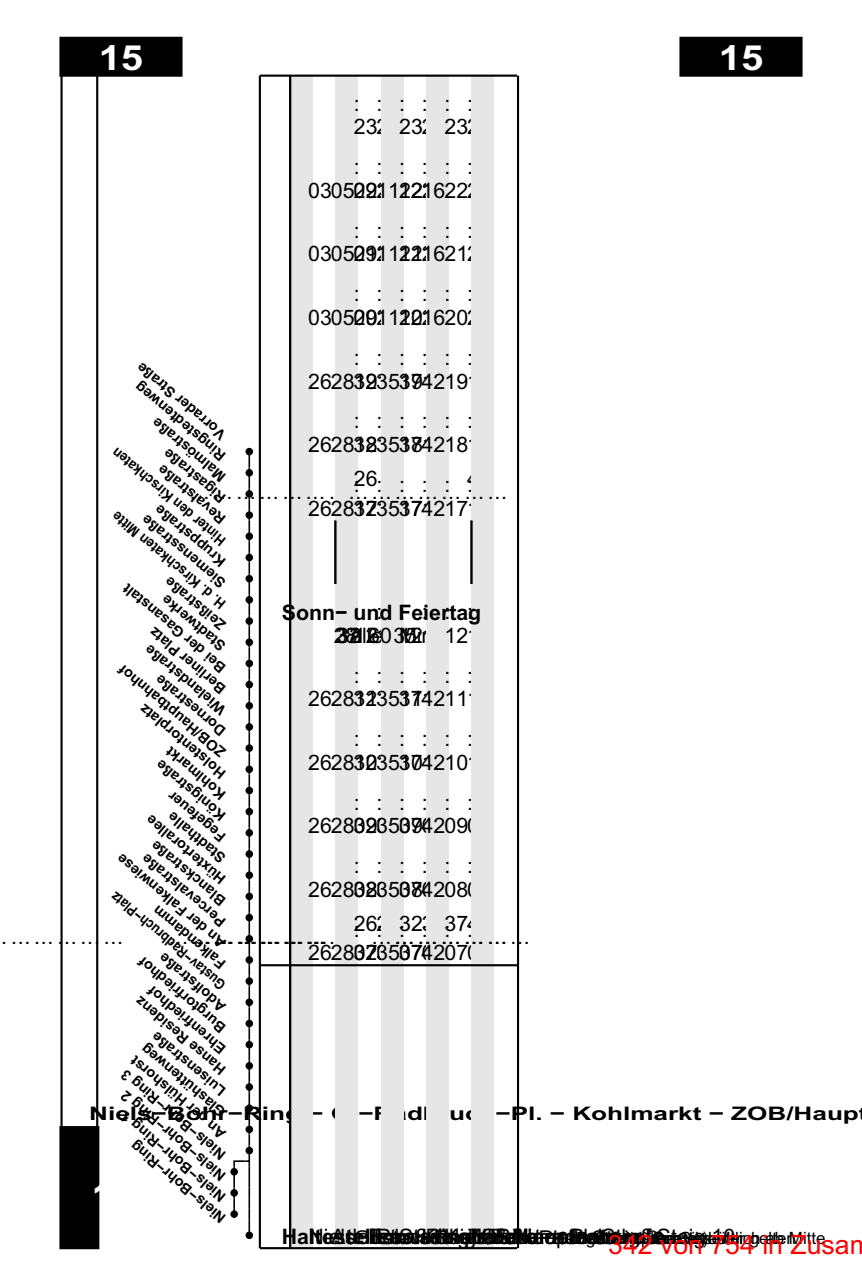
11


Sonn– und Feiertag
Schlutup/Zarnevanzweg – Lauerhof – Schlutupe selbuden – ZOB/HB

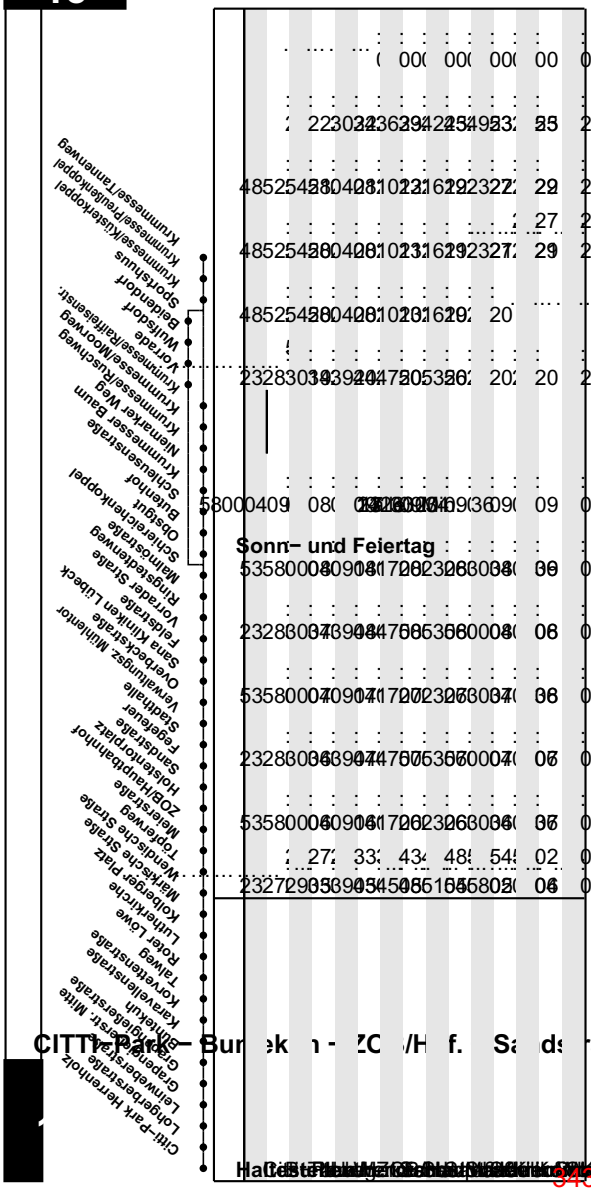

12
12
Oberbussauer Weg – S e le tr Be B ue weg – ZOB/Hbf
Sonn– und Feiertag
Halte
Linie 2 aus

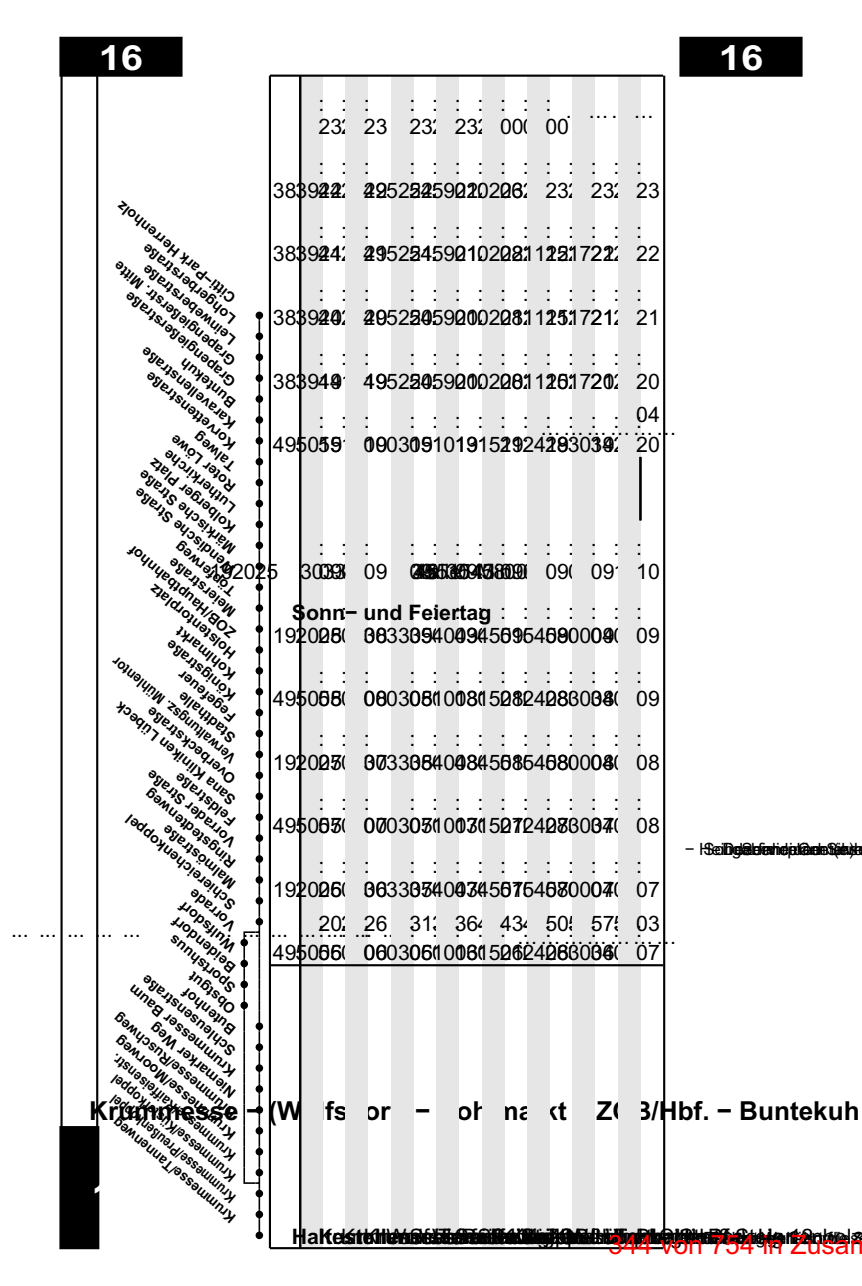

12
12
Sonn- und Feiertag
Selmsdorf Gewe eg bi – lo a ne we – ZOB/Hbf – Baue

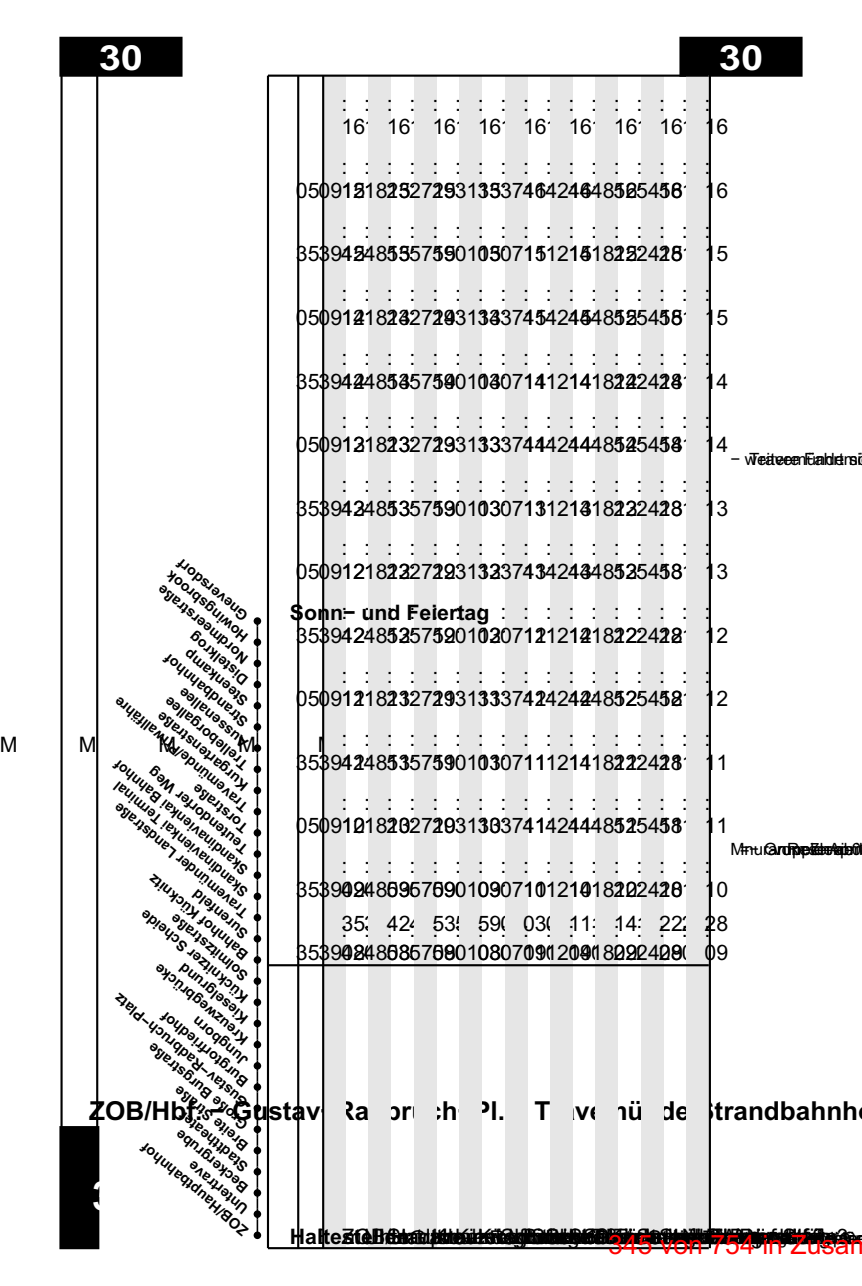

15
15
Sonn− und Feiertag
Vorrader Straße
Halte
Kirschkaten – ZOB/Hauptbahnho
Niels−Bohr−Ring 1
Niels−Bohr−Ring 2
Niels−Bohr−Ring 3
Lerchenweg
Niels−Bohr−Ring
Niels−Bohr−Ring
Niels−Bohr−Ring

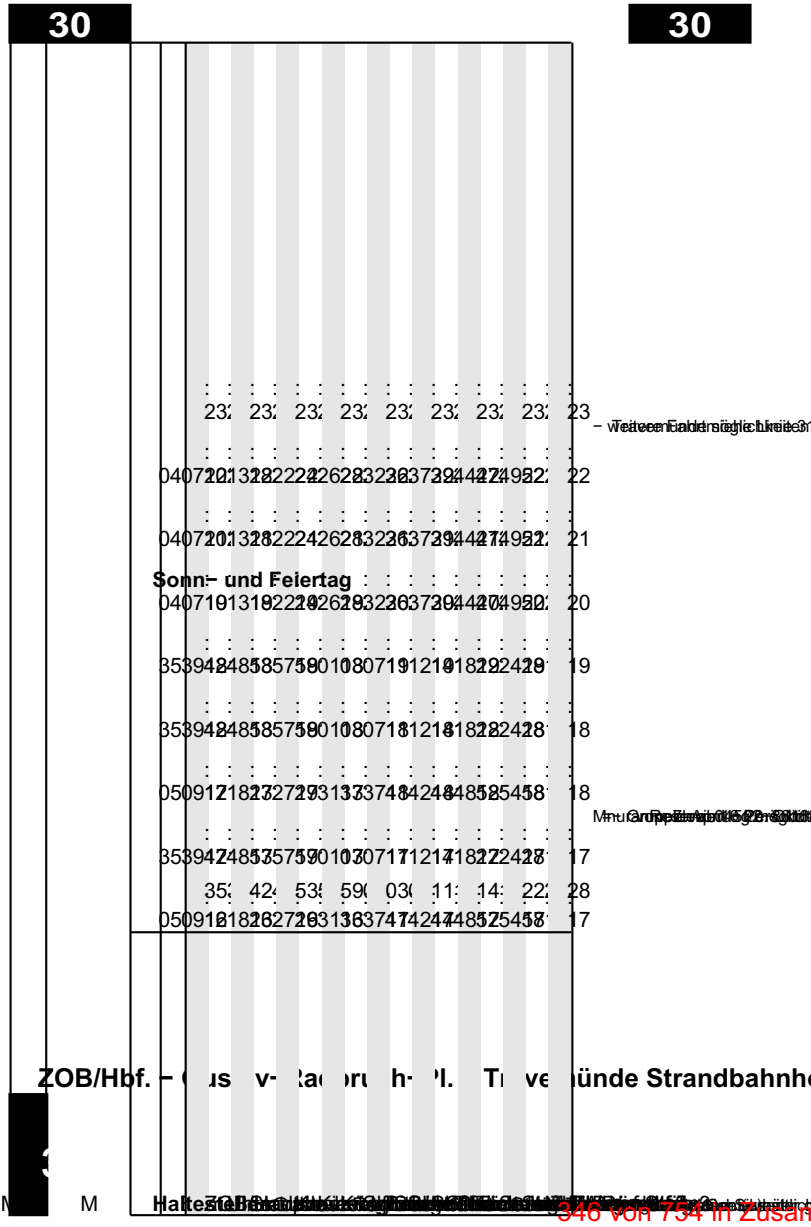

15
15
Sonn– und Feiertag
Niels–Bohr–Ring – (–Pl. – Kohlmarkt – ZOB/Haupt
Niels–Bohr–Ring
Niels–Bohr–Ring 2
Niels–Bohr–Ring 3
Hallenbad Mitte

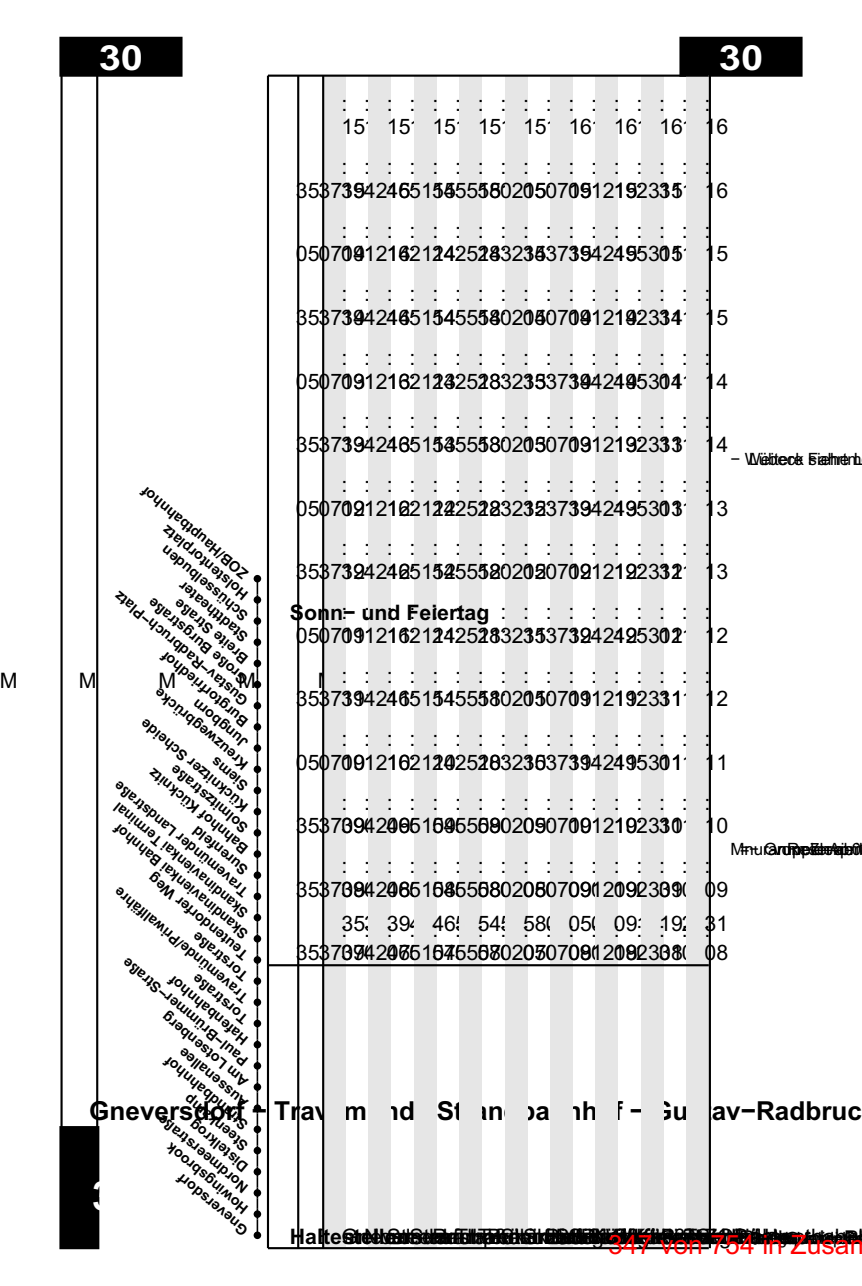
16

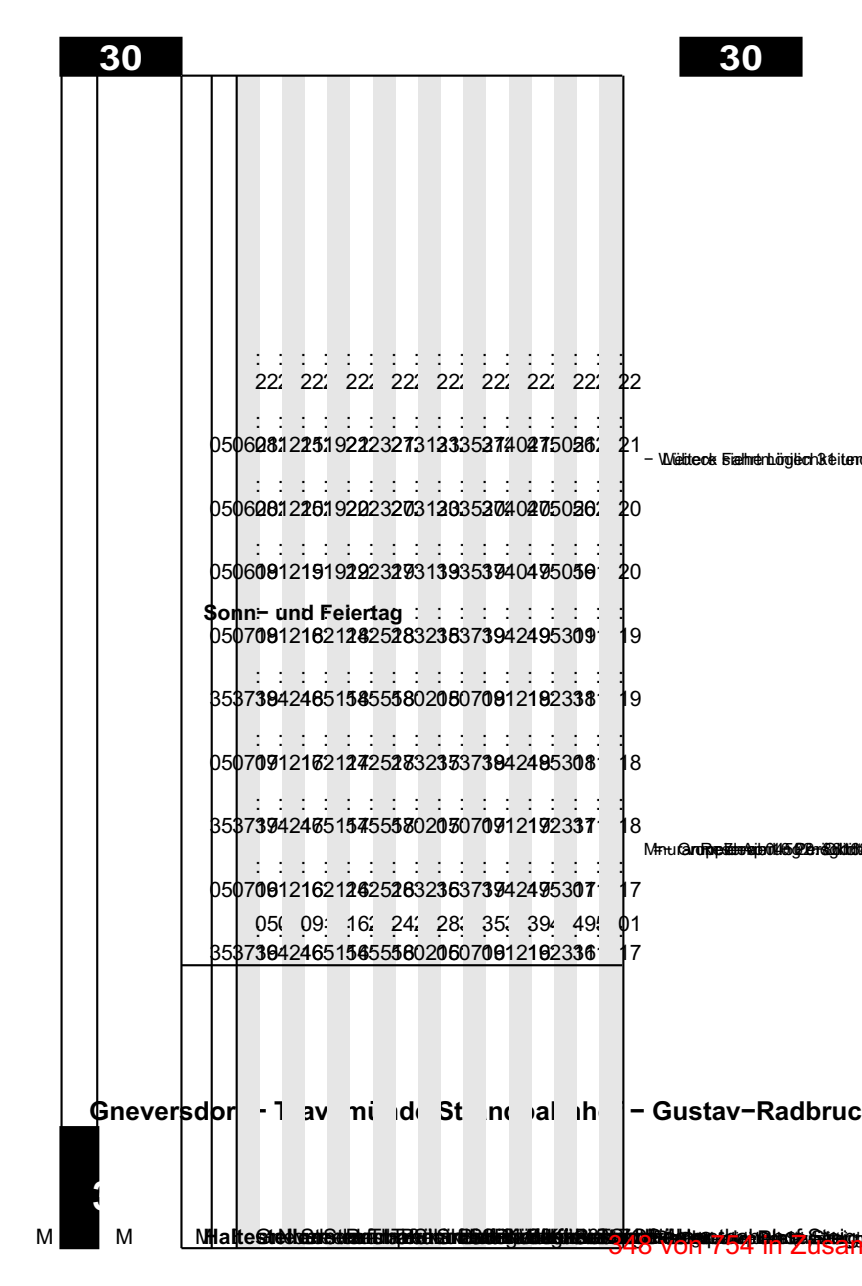

Sonn− und Feiertag
CITTI-Park − Bur ek n - ZC /H f. Sa ds raße − (Wulfsdorf)


16
16
Sonn− und Feiertag
Krummesse − (W fs or − oh na kt Z(B/Hbf. − Buntekuh
Krummesse/Tannenweg
Krummesse/Neuhauser Koppel
Krummesse/Mühlenstr.
Krummesse/Moorweg
Krummesse/Kirchenstieg
Krummesse/Hauptstr.
Krummesse/Fuchsweg
Krummesse/Dorfstr.
Krummesse/Buchenweg
Krummesse/Bergstr.
Krummesse/Am Moorweg
Krummesse/Am Kirchenstieg
Krummesse/Am Hauptstr.
Krummesse/Am Dorfstr.
Krummesse/Am Buchenweg
Krummesse/Am Bergstr.
Nienmarker Weg
Kummerfelder Weg
Schlesenstraße
Kummerfelder Baum
Blekendorf
Obstgut
Sportstruus
Beidendorf
Wulfsdorf
Vorrade
Schreiberichkoppel
Mühlenstraße
Ringstedter Weg
Vorsteder Straße
Falkenstraße
Sana Klinikum
Overbeckstraße
Verwaltungsz. Mühlentor
Stadthalle
Fegefeuer
Königstraße
Kohlmarkt
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Meierstraße
Tonndorfer Straße
Mühlenstraße
Kolberger Straße
Lübecker Platz
Roter Löwe
Talweg
Kopfweidenweg
Karavellenstraße
Buntekuh
Grapengießerstraße
Leinebergerstraße
Lohgerberstraße
Mitte
Citti-Park Herrenholz
Haltestellen
Linie 12 Nahverkehrsplan
344 von 754 in Zusammenstellung

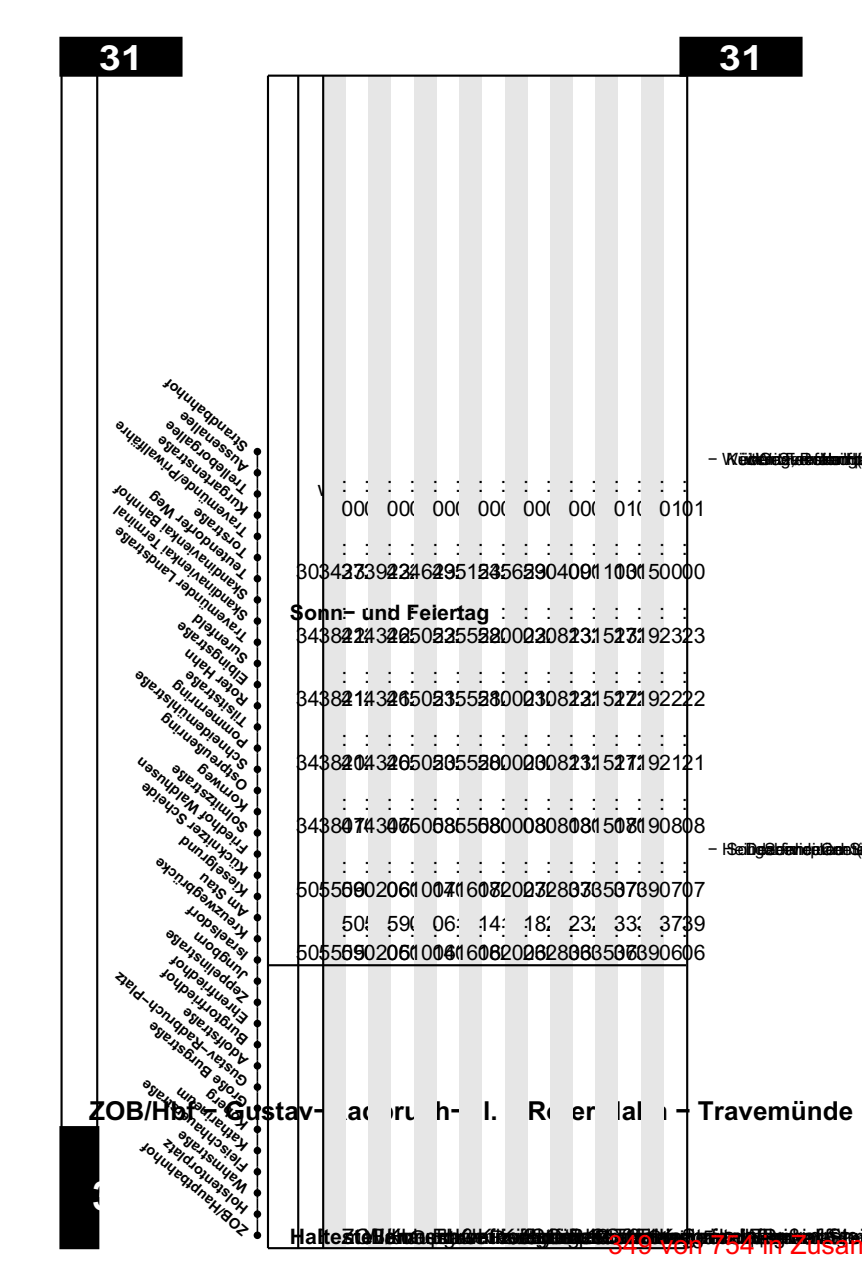

30
30
Sonn- und Feiertag
ZOB/Hbf
Gustav
Pl.
Strandbahnhof
Halteste


30
30
Sonn- und Feiertag
ZOB/Hbf. – Haltestelle Strandbahnhof

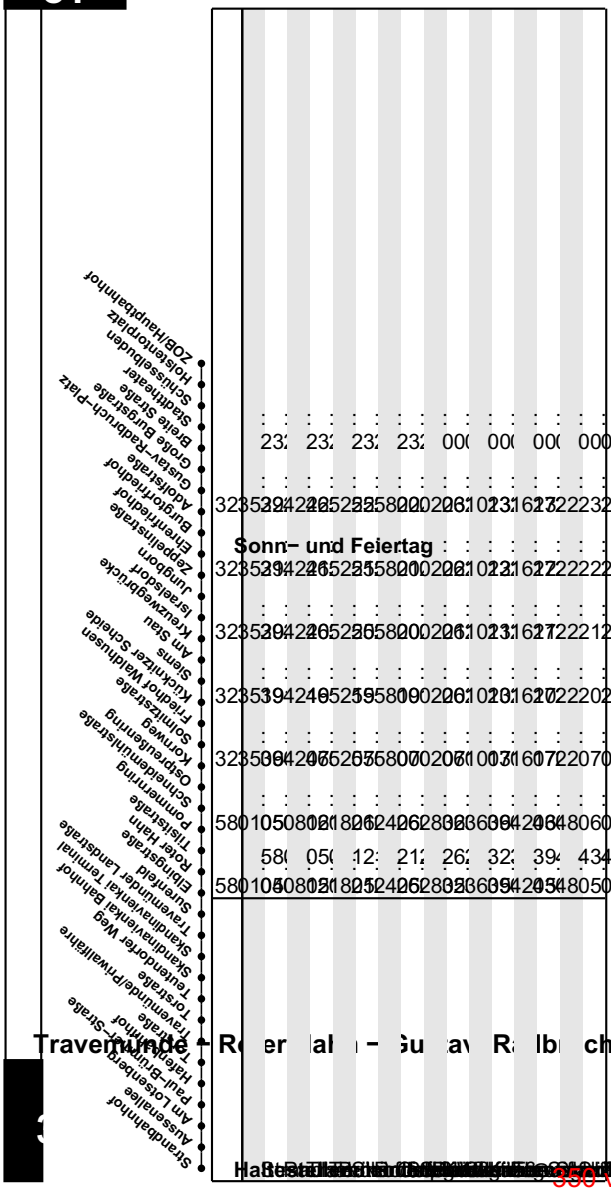

30
30
Sonn- und Feiertag
Gneversdorf – Travemünde Strand – Travemünde Skandinavienkai – Travemünde Bahnhof – Travemünde Bahnhof Landstraße – Travemünde Surendamm – Travemünde Schützenplatz – Travemünde Kückallee – Travemünde Kückallee – Travemünde Stens – Travemünde Kreuzweg – Travemünde Jungbornbrücke – Travemünde Burgtorfriedhof – Travemünde Gustav-Radbruch-Platz – Travemünde Brahmsstraße – Travemünde Buddenkamp – Travemünde Schützenplatz – Travemünde Holstentorplatz – Travemünde ZOB/Hauptbahnhof
Gneversdorf – Travemünde Strand
Gneversdorf
Hövlingsbrook
Nordtangsteig
Dissenkrog
Seedorf
Am Lüsseteich
Am Lüsseteich
Paul-Brunnemann-Straße
Heidenhof
Torstraße
Travemünder Allee
Travemünder Weg
Skandinavienkai
Travemünde Bahnhof
Travemünde Bahnhof Landstraße
Surendamm
Schützenplatz
Kückallee
Stens
Kreuzweg
Jungbornbrücke
Burgtorfriedhof
Gustav-Radbruch-Platz
Brahmsstraße
Buddenkamp
Schützenplatz
Holstentorplatz
ZOB/Hauptbahnhof
Travemünde Strand
Travemünde Strand
Travemünde Strand


30
30
Sonn- und Feiertag
Gneversdor - Gustav-Radbruc
348 von 754 in Zusa

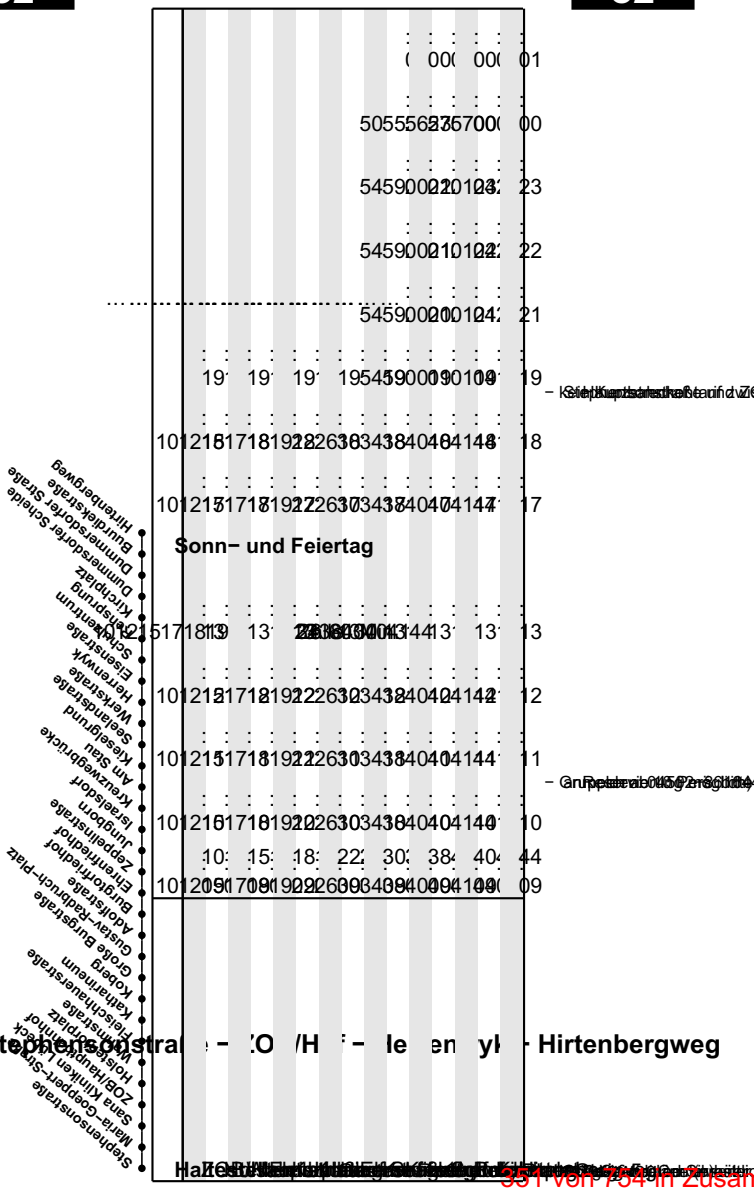
31



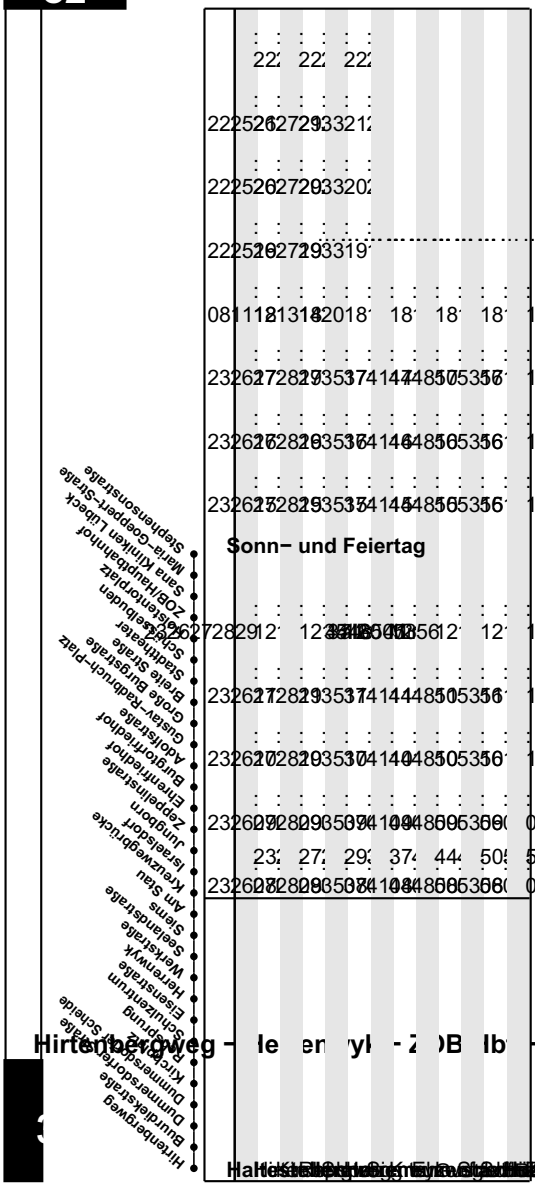
31



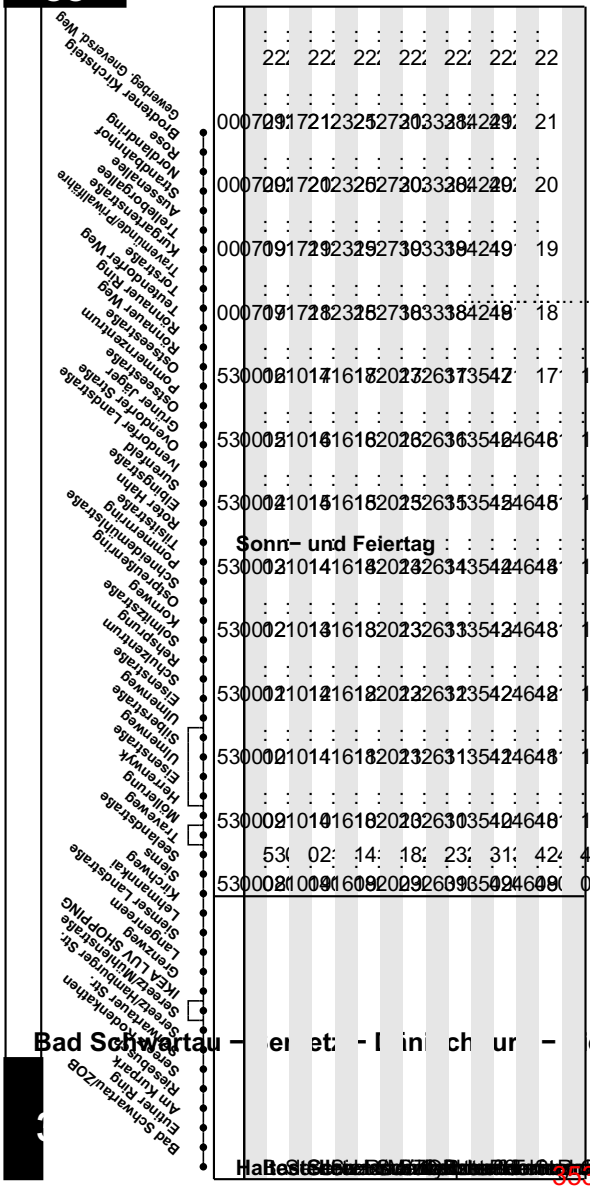
32


Sonn− und Feiertag
Stephensonstraße
Marie-Goeppert-Straße
Sana Klinikum Lübeck
ZOB/Hauptbahnhof
Hoisdorfer Landstraße
Kahlhauerstraße
Fleischhauerstraße
Kahlhauerstraße
Koberg
Große Burgstraße
Gustav-Radbruch-Platz
Adolfstraße
Burgtorfriedhof
Elfenbeinhof
Zeppelinstraße
Hansaring
Kreuzweg
Am Stau
Kieselgrund
Seelandstraße
Werkstraße
Eisenwyk
Schwalbenstraße
Kirchplatz
Dummersdorfer Straße
Dummersdorfer Scheide
Buntekstraße
Hirtenbergweg
Stephensonstra − ZO /H − le en yl − Hirtenbergweg

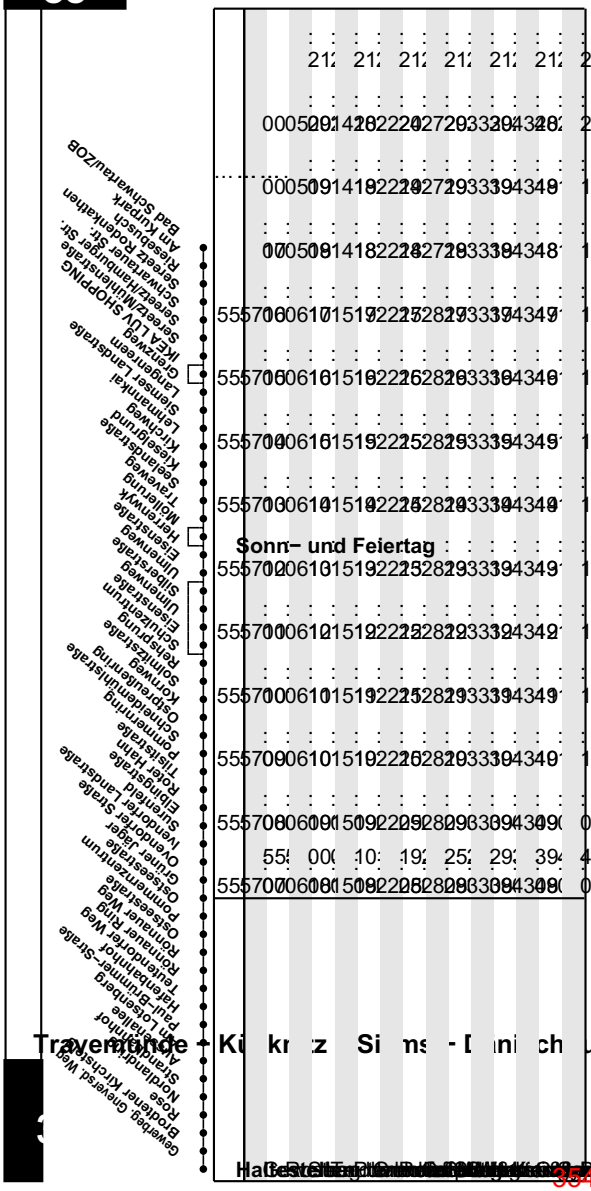
32



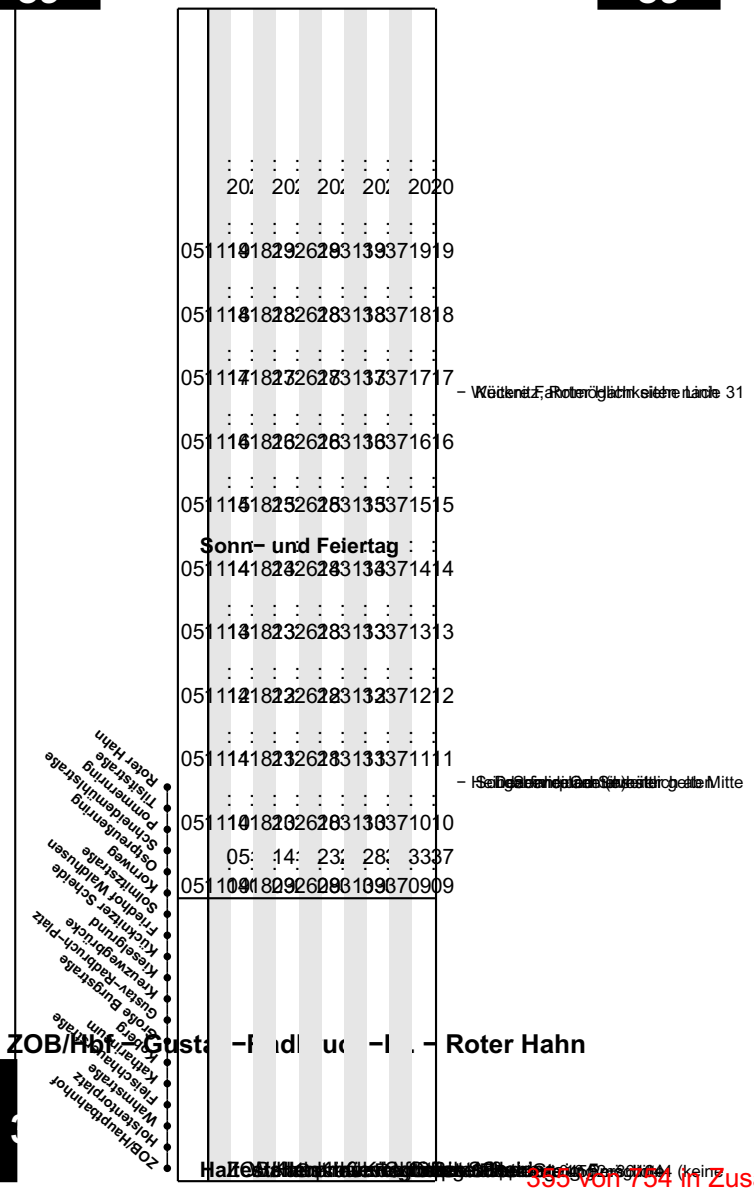
33



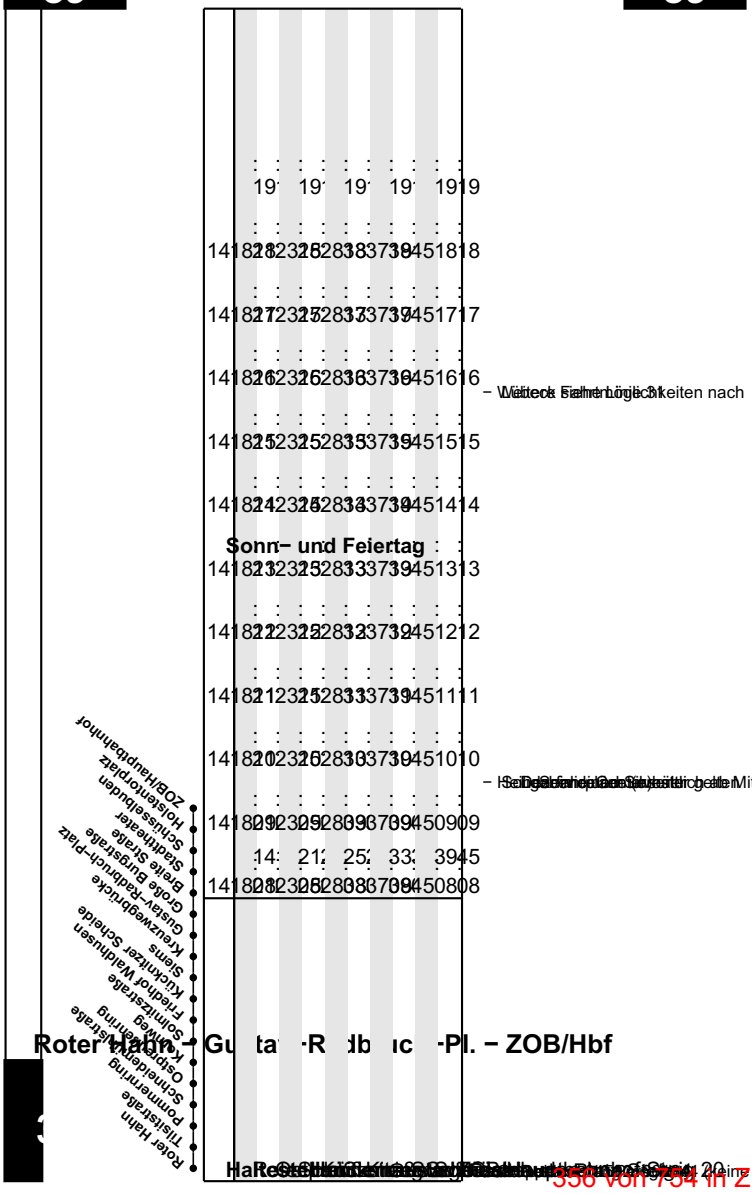
33


Sonn− und Feiertag
Travemünde − Ku kr z Si ns - D ni ch urg − Sereetz − Ba

39

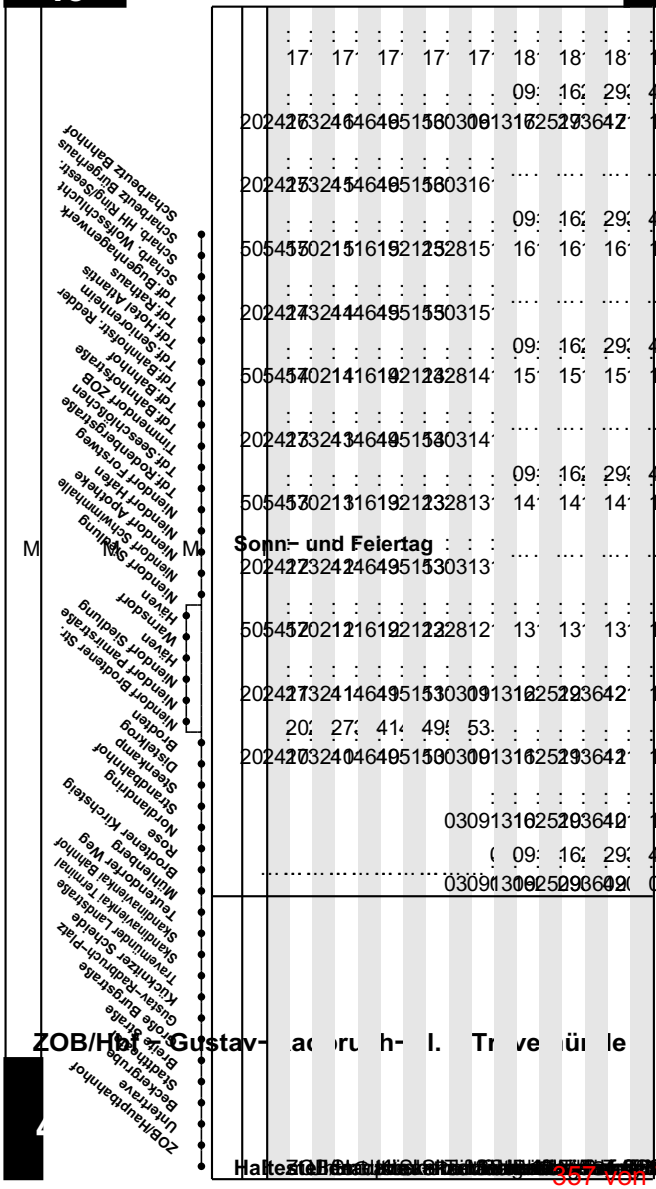


39



Seite 336 von 754 in Zusammenarbeit mit Verkehrsverbund Region Braunschweig

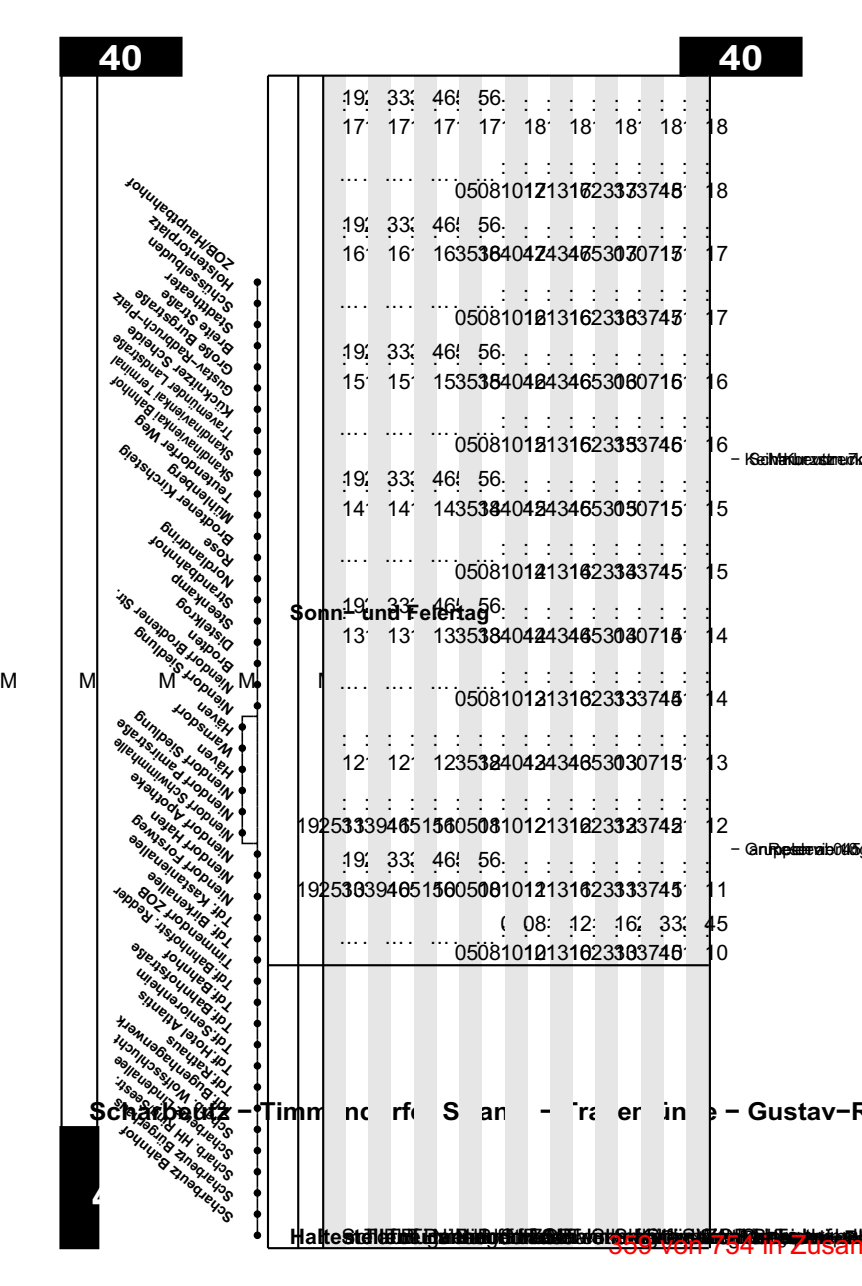
40



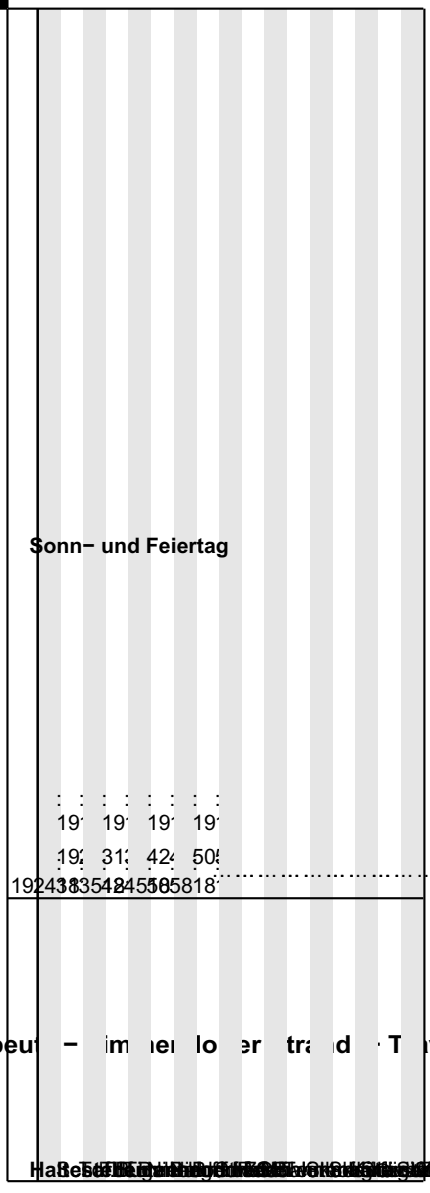
40



ZOB/Hbf − Gustav-Radbruch-Platz − Travemünde − Timmendorf


40
40
Sonn- und Feiertag
Schanzbautz – Timmendorf Strand – Travemünde – Gustav-R
Haltestellen
Schanzbautz Bahnhof
Schanzbautz Hin Riegel
Schanzbautz Wolfsgrund
Schanzbautz Bugenhagenweg
Schanzbautz Hotel Atlantis
Schanzbautz Seniorenheim
Schanzbautz Bahnhofstraße
Schanzbautz Bahnhof
Schanzbautz Immendorf ZOB
Schanzbautz Rodder
Schanzbautz Kastanienallee
Schanzbautz Bitzenalle
Schanzbautz Forstweg
Schanzbautz Haben
Schanzbautz Apotheke
Schanzbautz Schwimmhalle
Schanzbautz Parkstraße
Schanzbautz Siedlung
Schanzbautz Hayen
Schanzbautz Warnsdorf
Schanzbautz Hayen
Schanzbautz Siedlung
Schanzbautz Brodten
Schanzbautz Brodtener Str.
Schanzbautz Steenkamp
Schanzbautz Nordlandring
Schanzbautz Rose
Schanzbautz Brodtener Weg
Schanzbautz Mühlenberg
Schanzbautz Teufelsbrücke
Schanzbautz Kirchsteig
Schanzbautz Skandinavienhaus
Schanzbautz Travemünder Bahnhof
Schanzbautz Kückentzer Landstraße
Schanzbautz Gustav-Radbruch-Platz
Schanzbautz Große Burgstraße
Schanzbautz Bleeke Straße
Schanzbautz Stadthalle
Schanzbautz Schulzentrum
Schanzbautz Holstentorplatz
Schanzbautz ZOB/Hauptbahnhof

40



Scharbeu − im e lo er tra d T vemünde − Gustav−R

Fahrplan 2019, gültig 9.12.2018 bis 14.12.2019

Lübeck Hbf - Ankunfts-/Abfahrtzeiten der DB mit Übergang zu Busanschlüssen zwischen 5 und 24 Uhr

Abfahrt	Zeiten	Ankunft	Zeiten
RE8/80 Hamburg	Mo-Sa 5:08, täglich 6:**08** – 23:**08** stündlich, Mo-Fr 5:**43** stündlich	**RE8/80 Hamburg**	Mo-Sa 5:48, täglich 6:**48** – 20:**48** stündlich, Mo-Fr 7:**20** stündlich, täglich 21:50, 22:50, 0:05
RE83 Kiel	Mo-Fr 5:04, 6:06, täglich 7:04, 8:**06** – 21: **06** stündlich	**RE83 Kiel**	Mo-Fr 6:53, täglich 7:**52** – 20:**52** stündlich, täglich 21:53
RB84 Kiel	Sa 5:01, Mo-Fr 5:28, Sa+So 6:01, Mo-Fr 6:28, täglich 7:**28** – 20:**28** stündlich, täglich 22:01, 23:01, 0:17	**RB84 Kiel**	Mo-Fr 5:52, 6:33, 7:32, Sa+So 5:58, 6:58, täglich 8:**32** – 21:**32** stündlich, Ausnahme Mo-Do **18:33** täglich 22:58, 23:58, 0:58
RE83 Lüneburg	Mo-Fr 5:05, 6:05, 7:07, Sa+So 6:09, 7:09, täglich 8:**09** – 22:**09** stündlich, täglich 23:29 nur bis Büchen	**RE83 Lüneburg**	Mo-Fr 5:36, 6:36, 7:37, Sa 6:52, täglich 7:**52** – 20:**52** stündlich, täglich 21:54, 0:11, Sa+So 22:52
RB85 Neustadt	Mo-Fr 4:42, 5:12, täglich 6:**12** – 23:**12** stündlich Ausnahmen: Sa+So 6.4.-3.11.2019 **9:19**, **15:08,** täglich 5.4.-3.11.2019 **13:08**	**RB85 Neustadt**	Mo-Fr 5:54, 7:24, täglich 6:**54** – 22:**54** stündlich, täglich 23:48
RB85 Fehmarn	Mo-Fr 5:12, täglich 7:**12** – 23:**12** zweistündlich Ausnahmen: Sa+So 6.4.-3.11.2019 **9:15**, **15:15,** täglich 5.4.-3.11.2019 **13:08**	**RB85 Fehmarn**	täglich 6:54, Mo-Fr 7:54, täglich 8:**54** – 22:**54** zweistündlich Ausnahmen: Sa+So 6.4.-3.11.2019 **12:42**, **18:42**
RB86 Travemünde	Mo-Fr 5:03, Mo-Sa 6:03, täglich 7:**03** – 23:**03** stündlich Ausnahmen: Sa+So 6.4.-3.11.2019 8:**01** – 22:**01** stündlich	**RB86 Travemünde**	Mo-Fr 5:56, Mo-Sa 6:56, täglich 7:**56** – 23:**56** stündlich Ausnahmen: Sa+So 6.4.-3.11.2019 8:**58** stündlich
RE4 Bad Kleinen	täglich 5:02, Mo-Fr 6:02, täglich 7:**03** – 21:**03** zweistündlich, täglich 8:**02** – 20:**02** zweistündlich, täglich 22:06, 23:07	**RE4 Bad Kleinen**	Mo-Fr 5:25, 6:24, täglich 6:**56** – 21:**56** stündlich, täglich 23:00

An Wochenfeiertagen verkehren die Züge wie sonntags. Heiligabend und Silvester verkehren die Züge wie sonnabends mit Einschränkungen in den Abendstunden.

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

- equem und sicher
  zu Tür.
- Einfach per App bestellen und bezahlen.
- Samstags, sonntags und an Feiertagen von 1.00 bis 5.00 Uhr.
- Im Pilotprojekt zwischen Lohmühle, Altstadt und Hochschulstadtteil.

Jetzt kostenlos herunterladen!

Laden im App Store

JETZT BEI Google Play

Apple und das Apple-Logo sind Marken der Apple Inc., die in den USA und weiteren Ländern eingetragen sind. App Store ist eine Dienstleistungsmarke der Apple Inc.

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

NAH.SH

STADTVERKEHR LÜBECK

367 von 464 in Zusam

Kontakt

So erreichen Sie uns:

ServiceCenter am ZOB
Telefon: 0451 888-2828
Fax: 0451 888-2784
Öffnungszeiten:
montags bis freitags von 6.30 bis 19.00 Uhr
samstags von 9.00 bis 16.00 Uhr
www.sv-lübeck.de
info@svhl.de

Bus + Fähre ServiceCenter Travemünde
im Fährgebäude der Priwallfähre
Telefon: 0451 888-2828
Öffnungszeiten:
montags bis freitags von 8.30 bis 13.00 Uhr
und 13.30 bis 16.30 Uhr
samstags (Hauptsaison) von 9.00 bis 13.00 Uhr
und 13.30 bis 16.00 Uhr
www.sv-lübeck.de
info@svhl.de

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ServiceCenter beantworten gerne Ihre Fragen, z. B. zu speziellen Busverbindungen und Tarifen.

Fahrgastgarantie-Antrag 2/2

Detaillierte Angaben zum Garantiefall:

Datum des Vorfalls*

Planmäßige Abfahrt*

Tatsächliche Abfahrt*

Planmäßige Ankunft*

Tatsächliche Ankunft*

Einstiegshaltestelle*

Zielhaltestelle*

Linie*, Richtung*

Für Erstattungen:

IBAN*

BIC*

Geldinstitut*

*Pflichtfeld.

Ort, Datum

Unterschrift des Bestellers/gesetzlichen Vertreters

Dieser Bereich wird von der Stadtverkehr Lübeck GmbH ausgefüllt.

Eingangsdatum

Datum/Unterschrift des Mitarbeiters

Verantwortlicher für die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten ist die Stadtverkehr Lübeck GmbH, Ratekauer Weg 1–7, 23554 Lübeck. Unseren Datenschutzbeauftragten erreichen Sie unter dsb@svhl.de. Mit Angabe Ihrer o.g. personenbezogenen Daten erklären Sie sich damit einverstanden, dass diese zur Bearbeitung Ihres Anspruchs erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Eine weitere Nutzung oder Weitergabe Ihrer Daten an Dritte erfolgt nicht. Unsere vollständige Datenschutzerklärung mit den Angaben nach Art. 13 DSGVO finden Sie unter www.sv-lübeck.de/datenschutz

369 von 754 in Zusammenstellung

Die Garantie für eine schnelle Abwicklung

Damit Sie Ihre Garantie schnell und problemlos in Anspruch nehmen können, benötigen wir Folgendes von Ihnen:

- Immer den vollständig ausgefüllten Garantieantrag und eine Kopie des benutzten Fahrausweises (Vorder- und Rückseite) bzw. Ihre Abo-Nummer
- Bei der Anschlussgarantie zusätzlich den Taxibeleg mit Angabe der Abfahrtszeit und des Fahrtziels
- Bei der Sauberkeitsgarantie zusätzlich den Beleg des Fahrpersonals und den Beleg über die Reinigungskosten

Ihren Garantieantrag inkl. Belege reichen Sie wie folgt ein:

Per Post: Stadtverkehr Lübeck GmbH
Fahrgastgarantien
Ratekauer Weg 1–7
23554 Lübeck

Per E-Mail: fahrgastgarantien@svhl.de

Persönlich: im ServiceCenter am ZOB oder im Bus + Fähre ServiceCenter Travemünde

Den Garantieantrag erhalten Sie hier im Flyer, in unseren ServiceCentern oder online unter www.sv-lübeck.de/service/fahrgastgarantien

Die Garantieansprüche müssen innerhalb von 7 Werktagen ab Vorfallsdatum geltend gemacht werden – für die Nachsendung des Reinigungsbelegs gilt eine Frist von 14 Werktagen ab Vorfallsdatum.

Die Fahrgastgarantien sind eine freiwillige Leistung der Stadtverkehr Lübeck GmbH und der LVG gegenüber ihren Kunden ohne eine Rechtspflicht. Wir bitten um Verständnis, dass wir uns in begründeten Ausnahmefällen eine Auszahlung vorbehalten bzw. den Auszahlungsbetrag mit Forderungen der Stadtverkehr Lübeck GmbH bzw. der LVG gegen Sie verrechnen.

Die Fahrgastgarantien gelten nur für Fahrten mit den Buslinien der Stadtverkehr Lübeck GmbH und der LVG, nicht für die Nutzung der Priwallfähren.

Kontakt

So erreichen Sie uns:

ServiceCenter am ZOB
Telefon: 0451 888-2828
Fax: 0451 888-2784
Öffnungszeiten:
montags bis freitags von 6.30 bis 19.00 Uhr
samstags von 9.00 bis 16.00 Uhr
www.sv-lübeck.de
info@svhl.de

Bus + Fähre ServiceCenter Travemünde
im Fährgebäude der Priwallfähre
Telefon: 0451 888-2828
Öffnungszeiten:
montags bis freitags von 8.30 bis 13.00 Uhr
und 13.30 bis 16.30 Uhr
samstags (Hauptsaison) von 9.00 bis 13.00 Uhr
und 13.30 bis 16.00 Uhr
www.sv-lübeck.de
info@svhl.de

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ServiceCenter beantworten gerne Ihre Fragen, z. B. zu speziellen Busverbindungen und Tarifen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.

Stand: Mai 2018

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft · Hansestadt LÜBECK · NAH.SH · STADTVERKEHR LÜBECK

Die Fahrgastgarantien für Ihre Zufriedenheit.

LEISTUNG FÜR ALLE.

Weitere Infos unter
www.sv-lübeck.de

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft · Hansestadt LÜBECK · NAH.SH · STADTVERKEHR LÜBECK





Pünktlichkeitsgarantie

Wir garantieren

Wenn ein Bus des Stadtverkehrs Lübeck oder der LVG aufgrund eines Umstands, den wir zu vertreten haben, Verspätung hat und Sie Ihre Ausstiegshaltestelle dieser Linie mit 15 Minuten Verspätung erreichen, erstatten wir Ihnen den Einzelfahrscheinwert der entsprechenden Preisstufe (PST 1–3).

Was wir dafür benötigen

Sie reichen innerhalb von 7 Werktagen den vollständig ausgefüllten Garantieantrag und eine Kopie Ihrer Fahrkarte per Post, E-Mail oder in einem unserer ServiceCenter ein.

Voraussetzungen für die Erstattung

- Grundlage ist der tagesaktuelle Fahrplan
- Die Garantie gilt nicht, wenn die Verspätung nicht von uns zu verantworten ist (z. B. bei Unfällen, Polizeimaßnahmen, Umleitungen)
- Der Garantieantrag ist vollständig ausgefüllt, und alle Nachweise liegen dem Antrag bei
- Sie verwenden eine Fahrkarte des SH-Tarifs, gültig in der Region Lübeck (Ausnahmen entnehmen Sie bitte unserer Internetseite www.sv-lübeck.de/service/fahrgastgarantien)



Anschlussgarantie

Wir garantieren

Wenn Sie im Abendverkehr ab 21.00 Uhr einen planmäßigen Anschluss (Bus oder Bahn) an der Haltestelle Lübeck ZOB/Hauptbahnhof aufgrund einer von uns verschuldeten Verspätung verpassen, übernehmen wir die Taxikosten von bis zu 25 Euro.

Was wir dafür benötigen

Sie reichen innerhalb von 7 Werktagen den vollständig ausgefüllten Garantieantrag sowie eine Kopie Ihrer Fahrkarte und des Taxibelegs (mit Abfahrtszeit und Fahrtziel) per Post, E-Mail oder in einem unserer ServiceCenter ein.

Voraussetzungen für die Erstattung

- Alle Informationen über planmäßige Anschlüsse im Abendverkehr an der Haltestelle Lübeck ZOB/Hauptbahnhof entnehmen Sie unserer Internetseite www.sv-lübeck.de/service/fahrgastgarantien oder den Aushängen an der Haltestelle Lübeck ZOB/Hauptbahnhof
- Grundlage ist der tagesaktuelle Fahrplan
- Die Garantie gilt nicht, wenn die Verspätung nicht von uns zu verantworten ist (z. B. bei Unfällen, Polizeimaßnahmen, Umleitungen)
- Der Garantieantrag ist vollständig ausgefüllt, und alle Nachweise liegen dem Antrag bei
- Sie verwenden eine Fahrkarte des SH-Tarifs, gültig in der Region Lübeck



Sauberkeitsgarantie

Wir garantieren

Wenn Sie beim Benutzen der Busse des Stadtverkehrs Lübeck oder der LVG Ihre Kleidung verschmutzen, übernehmen wir die Reinigungskosten in Höhe von bis zu 20 Euro.

Was wir dafür benötigen

Sie reichen innerhalb von 7 Werktagen den vollständig ausgefüllten Garantieantrag, eine Kopie Ihrer Fahrkarte und eine Bestätigung des Busfahrers per Post, E-Mail oder in einem unserer ServiceCenter ein. Den Reinigungsbeleg können Sie innerhalb von 14 Werktagen nachreichen.

Voraussetzungen für die Erstattung

- Sie haben die Verschmutzung dem Fahrpersonal angezeigt und dieses quittieren lassen
- Der Garantieantrag ist vollständig ausgefüllt, und alle Nachweise liegen dem Antrag bei
- Die Verschmutzung ist von uns zu verantworten und nicht von Dritten verursacht
- Sie verwenden eine Fahrkarte des SH-Tarifs, gültig in der Region Lübeck

370 von 754 in Zusammenstellung

Fahrgastgarantie-Antrag 1/2

Einfach vollständig und leserlich ausfüllen und zusammen mit allen erforderlichen Belegen bei uns einreichen.

Ich möchte folgende Fahrgastgarantie in Anspruch nehmen:

☐ Pünktlichkeit ☐ Anschluss ☐ Sauberkeit

Titel/Name*

Vorname*

Straße* Haus-Nr.*

Postleitzahl* Wohnort*

Telefon tagsüber*

E-Mail*

☐ Ich bin SL-/LVG-Abo-Kunde

Abo-Kundennummer

Beschreiben Sie kurz den Garantiefall:

Hier finden Sie abends Anschluss!

Alle planmäßigen Verbindungen am ZOB/Hauptbahnhof ab 21.00 Uhr im Überblick.[1]

an ZOB in Richtung ↓ / ab ZOB in Richtung →	Linie 1 – Hochschulstadtteil	Linie 1 – Groß Parin	Linie 2 – Bornkamp	Linie 2 – Stockelsdorf, Ravensbusch	Linie 3 – Eichholz	Linie 3 – Sereetzer Weg	Linie 5 – Eichholz/Herrnburg	Linie 5 – Oberbüssauer Weg	Linie 6 – Blankensee	Linie 6 – Hamburger Straße	Linie 7 – Bad Schwartau ZOB	Linie 9 – Grillenweg	Linie 9 – Bad Schwartau ZOB	Linie 10 – Wesloer Brücke	Linie 10 – Sereetz, Am Rugenberg	Linie 11 – Zarnewenzweg	Linie 11 – Oberbüssauer Weg	Linie 12 – Normannenweg	Linie 12 – Bauernweg	Linie 15 – G.-Radbruch-Platz	Linie 15 – Vorrader Straße	Linie 16 – Krummesse	Linie 16 – Citti-Park Herrenholz	Linie 30 – Gneversdorf	Linie 31 – Travemünde Strandbahnhof	Bahn Richtung Hamburg[2]	0.16 Uhr – Bahn Ri. Hamburg
Linie 1 – Hochschulstadtteil	■		●			●	●	◑	◑	●			◑		●	◑					●	○	○	◑		■
Linie 1 – Groß Parin		■	●			●	●	◑	◑	●			◑		●	◑					●	○	○	◑		■
Linie 2 – ZOB (vom Bornkamp)			■	■					○									○	○							
Linie 2 – ZOB (aus Stockelsdorf, Ravensbusch)	○	○	■	■			○	○		○					○						○	○	○			■
Linie 3 – Eichholz					■	■			○			○	○	○	○									○		
Linie 3 – Sereetzer Weg			○		■	■			○	○				○				○	○							
Linie 5 – Eichholz/Herrnburg	●	●		●			■	■	◑	◑	●			◑		●	◑				●	○	○	◑		■
Linie 5 – Oberbüssauer Weg	●	●		●			■	■	◑	◑	●			◑		●	◑				●	○	○	◑		■
Linie 6 – Blankensee	◑	◑	○	◑		○	◑	◑	■	■	◑			●		◑	◑		○	○	◑			◑		
Linie 6 – Hamburger Straße	◑	◑	○	◑			◑	◑	■	■	◑			◑		◑	◑		○	○	◑			◑		
Linie 7 – ZOB (von Bad Schwartau ZOB)	●	●		◑			●	●	◑	◑	■			◑		●	◑				●		○	◑	■	
Linie 7 – Bad Schwartau ZOB	○	○		○			○	○			■					○					○	○	○			■
Linie 9 – Grillenweg			○			○		○	○			■	■	○					○	○				○		
Linie 9 – Bad Schwartau ZOB			○			○		○	○			■	■	○					○	○				○		
Linie 10 – Wesloer Brücke			○			○			○	○				■	■				○	○						
Linie 10 – Sereetz, Am Rugenberg					○	○			○			○	○	■	■									○		
Linie 11 – Zarnewenzweg	●	●		●			●	●	◑	◑	●			◑		■	■				●	○	○	◑		■
Linie 11 – Oberbüssauer Weg	◑	◑		◑	○		◑	◑	◑	◑	◑	○	○	◑	○	■	■	○			◑			●		
Linie 12 – Normannenweg					○							○	○		○		○	■	■					○		
Linie 12 – Bauernweg			○							○								■	■	○						
Linie 15 – G.-Radbruch-Platz (nur mo.–fr.)			○							○									○	■	■					
Linie 15 – Vorrader Straße					○										○		○	○		■	■					
Linie 16 – Krummesse	○	○		○			○	○			○					○						■	■	○		■
Linie 16 – Citti-Park Herrenholz				○																	○	■	■			
Linie 30 – ZOB	○	○					○	○			○					○						○		■	■	
Linie 31 – ZOB	◑	◑		◑	○		◑	◑	◑	◑	◑	○	○	◑	○	◑	●	○				◑			■	

○ Anschlüsse von 21.00 bis 0.04 Uhr ◑ Anschlüsse um 0.30 Uhr ● Anschlüsse von 21.00 bis 0.04 Uhr und um 0.30 Uhr ■ Anschlüsse an die Bahn

[1] Übergangszeiten bis zu 11 Minuten. [2] 21.08 Uhr, 22.08 Uhr, 23.08 Uhr.

LEISTUNG FÜR ALLE.

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

Hansestadt LÜBECK

NAH.SH Der Nahverkehr

STADTVERKEHR LÜBECK

TOP 3.3

Vorlage - VO/2018/06248

Betreff: 4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (4. RNVP)

Status: öffentlich (**Vorlage abgeschlossen**)

Vorlage-Art: Beschlussvorlage öffentlich

Federführend: 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeiter/-in: Drochner, Doris

Beratungsfolge:

Senat			zur Senatsberatung	
22.08.2018		23. Sitzung des Senats	unverändert beschlossen	
Bauausschuss			zur Vorberatung	
03.09.2018	TO	**3. Sitzung des Bauausschusses**	zurückgestellt	NA
17.09.2018	TO	**4. Sitzung des Bauausschusses**	geändert beschlossen	NA
Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"			zur Vorberatung	
10.09.2018	TO	**2. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"**	unverändert beschlossen	NA
Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung			zur Vorberatung	
18.09.2018	TO	**2. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung und Polizeibeirat (Wahlperiode 2018 - 2023)**	geändert beschlossen	NA
Hauptausschuss			zur Vorberatung	
11.09.2018	TO	**4. Sitzung des Hauptausschusses**	zurückgestellt	NA
25.09.2018	TO	**5. Sitzung des Hauptausschusses**	unverändert beschlossen	NA
Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck			zur Entscheidung	
27.09.2018	TO	**3. Sitzung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck in der Wahlperiode 2018 bis 2023**	geändert beschlossen	NA

Vorlage
Vorlage-Sammeldokument
Beschlüsse

Beschlussvorschlag
Finanzielle Auswirkungen
Sachverhalt
Anlage/n

Anlagen:
Anlage 1-neu
Anlage 2_Zusammenfassung
Anlage 3_Anhörungsprotokoll und Abwägung
Anlage 4_Maßnahmenliste

Beschlussvorschlag/Anlaß/Antrag:

1. Der 4. RNVP der Hansestadt Lübeck (2019-2023) in der Fassung vom 02.08.2018, einschließlich des Realisierungs- und Finanzierungskonzeptes für das Jahr 2019 wird beschlossen.
2. Die Bürgerschaft bekräftigt und erneuert ihre bereits z. B. im Klimaschutzkonzept und Lärmaktionsplan beschlossenen Ziele und Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und von Treibhausgasen in der Hansestadt Lübeck (Umweltziele).
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, sich im Rahmen der geplanten Direktvergabe für eine kontinuierliche Weiterentwickelung der Standards im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck einzusetzen. Hierzu hat sich das Verkehrsunternehmen aktiv in die Weiterentwicklung einzubringen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Ergebnis:
1. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) 2. Lübeck-Travemünder Verkehrs GmbH (LVG) 3. 1.201 – Haushalt und Steuerung 4. 1.203 – Beteiligungscontrolling 5. 2.020 – Fachbereichscontrolling 6. 1.300 - Recht	1. und 2. Einverstanden, inhaltliche Abstimmung ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt 3. Kenntnisnahme 4. Kenntnisnahme 5. Kenntnisnahme 6. Keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	X	Ja, ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt.
		Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist:		neu
	X	Freiwillig, allerdings ist die Auszahlung der sogenannten Kommunalisierungsmittel und möglicher sonstiger Finanzmittel abhängig von der Vorlage eines RNVP siehe hierzu Finanzierungsverordnung des Landes vom 29.03.2018 - § 5 (1).
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:		Nein
	X	Ja, auf den im 4. RNVP enthaltenen Umsetzung- und Finanzierungsplan wird hierzu verwiesen. Konkrete Maßnahmen werden jeweils im lfd.

☐ Haushalt angemeldet

Begründung:

Siehe Anlage 1

Anlage/n:

Anlage 1	Begründung
Anlage 2	Zusammenfassung
Anlage 3	Anhörungsprotokoll und Abwägung
Anlage 4	Maßnahmenzusammenfassung

Anlagen:

Nr.	Status	Name
1	öffentlich	**Anlage 1-neu (116 KB)**
2	öffentlich	**Anlage 2_Zusammenfassung (77 KB)**
3	öffentlich	**Anlage 3_Anhörungsprotokoll und Abwägung (564 KB)**
4	öffentlich	**Anlage 4_Maßnahmenliste (55 KB)**

ALLRIS®net **CC e-gov GmbH**

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2018/06248**
öffentlich

Lübeck, 07.08.2018

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (4. RNVP)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
18.09.2018	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der 4. RNVP der Hansestadt Lübeck (2019-2023) in der Fassung vom 02.08.2018, einschließlich des Realisierungs- und Finanzierungskonzeptes für das Jahr 2019 wird beschlossen.
2. Die Bürgerschaft bekräftigt und erneuert ihre bereits z. B. im Klimaschutzkonzept und Lärmaktionsplan beschlossenen Ziele und Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und von Treibhausgasen in der Hansestadt Lübeck (Umweltziele).
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, sich im Rahmen der geplanten Direktvergabe für eine kontinuierliche Weiterentwickelung der Standards im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck einzusetzen. Hierzu hat sich das Verkehrsunternehmen aktiv in die Weiterentwicklung einzubringen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Ergebnis:
1. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL)	1. und 2. Einverstanden, inhaltliche Abstimmung ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt
2. Lübeck-Travemünder Verkehrs GmbH (LVG)	
3. 1.201 – Haushalt und Steuerung	3. Kenntnisnahme
4. 1.203 – Beteiligungscontrolling	4. Kenntnisnahme
5. 2.020 – Fachbereichscontrolling	5. Kenntnisnahme
6. 1.300 - Recht	6. Keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	X	Ja, ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgt.
		Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist:		neu
	X	Freiwillig, allerdings ist die Auszahlung der sogenannten Kommunalisierungsmittel und möglicher sonstiger Finanzmittel abhängig von der Vorlage eines RNVP siehe hierzu Finanzierungsverordnung des Landes vom 29.03.2018 - § 5 (1).
		vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:		Nein
	X	Ja, auf den im 4. RNVP enthaltenen Umsetzung- und Finanzierungsplan wird hierzu verwiesen. Konkrete Maßnahmen werden jeweils im lfd. Haushalt angemeldet

Begründung:
Siehe Anlage 1

Anlagen:

Anlage 1	Begründung
Anlage 2	Zusammenfassung
Anlage 3	Anhörungsprotokoll und Abwägung
Anlage 4	Maßnahmenzusammenfassung

Senatorin Joanna Glogau

Begründung:

I. Einleitung

Seit dem 01.01.1996 ist die Hansestadt Lübeck gemäß § 2 Abs. 2 und Abs. 4 des ÖPNV-G Aufgabenträgerin (AT) für den übrigen (straßengebundenen) Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).
Aufgabe ist die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV, es handelt sich um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe und beinhaltet die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV auf dem Territorium der Hansestadt Lübeck.
Die Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufgabenträgerschaft liegt derzeit beim Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung.

Gemäß § 5 des ÖPNV-G von 2007 können die Aufgabenträger als Rahmen für die Entwicklung des örtlichen ÖPNV einen regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufstellen oder fortschreiben.
Nach § 5 Abs. 1, Nr. 1 der aktuellen Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV vom 29.03.2018 ist Voraussetzung für die Auszahlung der sogenannten Kommunalisierungsmittel (KommM) die Vorlage eines von den zuständigen Gremien beschlossenen und
§ 5 ÖPNV-G entsprechenden RNVP.

Weitere Vorgaben zu einem Nahverkehrsplan werden in § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geregelt (Auszug):

> *„Der AT definiert die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan (NVP).*
> *Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“*
>
> ***Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV**.*

Gemäß § 5, Abs. 4 und 5 des ÖPNV-G ist der RNVP nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) zur Prüfung im Rahmen der Rechtsaufsicht vorzulegen.

Der 1. RNVP Lübeck wurde am 25.09.1997 (TOP 10.2, Drs. Nr.: 1927) und der 2. RNVP am 25.11.2004 (TOP 13.1, Drs.-Nr.: 54) von der Bürgerschaft beschlossen.
Mit dem Beschluss der Bürgerschaft über die Betrauung/Direktvergabe von SL/LVG am 24.09.2009 (TOP 16.2, Nr. 1.3, Drs.-Nr.: 984) wurde die Laufzeit des 2. RNVP bis zur Beschlussfassung über einen neuen RNVP verlängert. Der 3. RNVP wurde am 27.03.2014 (VO/2014/01389) von der Bürgerschaft beschlossen.
Einen Bericht zur Umsetzung der Maßnahmen des 3. RNVP hat die Bürgerschaft am 24.11.2016 (VO/2016/04219) zur Kenntnis genommen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der RNVP in vielen Punkten Forderungen aufstellt, die seit Jahren bei SL/LVG erfüllt werden. Als Beispiele sind zu nennen:

- Es wird ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) vorgehalten.
- Es werden jährlich Kundenzufriedenheitsanalysen durchgeführt.
- Es existiert ein Beschwerdemanagement.
- Es wurden moderne Kommunikations-Technologien, wie das dynamische Fahrgastinformationssystem an Haltestellen, die Fahrplanauskunft im Internet und eine barrierefreie App zur Echtzeitauskunft eingeführt.

- Mobilitätstraining und -beratung z.B. für Schülerinnen und Schüler, Flüchtlinge und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden durch SL und LVG angeboten.

Weitere Maßnahmen befinden sich in Abstimmung mit dem Aufgabenträger in Vorbereitung.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Veränderungen zwischen dem 3. RNVP und dem vorliegenden Entwurf für den 4. RNVP können dem als Anlage 2 beigefügten Auszug entnommen werden.

Der Regionale Nahverkehrsplan konkretisiert als sogenannter verkehrsspezifischer Rahmenplan die öffentlichen Verkehrsinteressen und gibt den Rahmen für die Entwicklung im ÖPNV vor.
Im RNVP definiert die Hansestadt Lübeck für ihren Zuständigkeitsbereich, ob und in welchem Umfang in ihrem Gebiet ÖPNV-Leistungen zu erbringen sind, und legt damit fest, welches Angebot auch im Sinne der Daseinsvorsorge von der Hansestadt Lübeck (Bürgerschaft) für erforderlich erachtet wird (ausreichende Verkehrsbedienung).
Der Nahverkehrsplan ist Grundlage für Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) und Verkehrsverträge bzw. Öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA). Er ist damit die Grundlage für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV, mit denen derzeit die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und die Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft mbH (LVG) betraut sind.

Die Festlegungen im Regionalen Nahverkehrsplan müssen von der Genehmigungsbehörde (in Schl.-H. die Kreise und kreisfreien Städte), in Lübeck angesiedelt im Bereich Bürgerservice (3.322.3), bei der Erteilung von Linienkonzessionen gemäß § 8 Abs. 3a des PBefG berücksichtigt werden. Steht ein Antrag auf eine Linienkonzession nicht im Einklang mit dem RNVP, kann nach § 13 Abs. 2a S. 1 PBefG die Genehmigung versagt werden.

Der RNVP entfaltet keine Außenwirkungen in dem Sinne, dass BürgerInnen oder ÖPNV-KundInnen Ansprüche aus dem RNVP herleiten können. Er dient als Vorgabe für die Verwaltung und gewährleistet durch seine Selbstbindungswirkung den Verkehrsunternehmen eine gewisse Planungssicherheit.
Der RNVP bezieht sich in seinen Aussagen und Festlegungen auf das Gebiet der Hansestadt Lübeck (§ 5 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG). Für die aus dem Stadtgebiet ausbrechenden Linien werden zwischen den zuständigen Kreisen (Aufgabenträgern) entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen, die es ermöglichen, dass die Hansestadt Lübeck Leistungen außerhalb ihres Territoriums beauftragt.
Hierzu wird der Bürgerschaft eine entsprechende Entscheidungsvorlage vorgelegt, soweit dies erforderlich ist.

Bei den geplanten Maßnahmen/Untersuchungen, bei denen eine direkte Finanzierung durch die Stadt erfolgen muss, werden die erforderlichen Mittel im Rahmen der Haushaltspläne und des Investitionsprogramms zu gegebener Zeit angemeldet und der Bürgerschaft zur Entscheidung vorgelegt.

2. Aufstellungsverfahren des 4. RNVP

Durch Beschluss des Hauptausschusses vom 14.11.2017 (TOP 13.5) wurde gemäß der Vorlage des Fachbereiches 5 vom 28.09.2017 die Durchführung einer freihändigen Vergabe (Verhandlungsverfahren) als Vorbereitung der Vergabe eines Auftrages zur Erarbeitung des 4. RNVP beschlossen.

Das Büro IGES aus Berlin hat mit seinem Angebot vom 01.12.2017 den Zuschlag erhalten. Der Planungsauftrag zur Erstellung des 4. RNVP wurde mit Schreiben vom 27.12.2017 erteilt.

Im Zuge der Bearbeitung haben regelmäßig Termine vor Ort stattgefunden. Mit den kommunalen Verkehrsunternehmen hat es eine intensive Abstimmung gegeben. Die anderen im Verflechtungsraum tätigen Verkehrsunternehmen sowie die Aufgabenträger der Umlandkreise wurden regelmäßig informiert.
In der bestehenden Arbeitsgruppe ÖPNV des Fachbereiches Planen und Bauen mit den verkehrspolitischen Sprechern aller in der Bürgerschaft vertretenen Fraktionen (AG-ÖPNV-Politik) wurde in 2 Sitzungen (15.02.2018 und 03.07.2018) jeweils über den aktuellen Sachstand berichtet.
Nach Erstellung eines 1. Entwurfes im Mai 2018 erfolgte ab dem 08.06.2018 die formale Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) in Form einer Online-Beteiligung gemäß der Vorgabe in § 5 Abs. 3 ÖPNV-G (siehe hierzu Kapitel 6).
Die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen sowie deren Bewertung und Berücksichtigung bzw. die Begründungen bei einer nicht erfolgten Berücksichtigung (Abwägung) sind in einer Übersicht als Anlage 3 dieser Vorlage beigefügt.

Der 4. RNVP entspricht gemäß den Vorschriften des ÖPNV-G den Erfordernissen und Zielen der Raumordnung und der Landesplanung, der Schulentwicklungsplanung, des Umwelt- und Naturschutzes sowie den Rahmenvorgaben des aktuellen 4. Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) für den Schienengebundenen Nahverkehr (SPNV).

Nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft ist der 4. RNVP gemäß § 5 Absatz 4 ÖPNV-G dem MWAVTT im Rahmen der Rechtsaufsicht zur Prüfung vorzulegen. Das MWAVTT kann dem RNVP gemäß § 5 Abs. 4 ÖPNV-G innerhalb von 2 Monaten widersprechen, wenn die Anforderungen des ÖPNV-G oder des § 8 Abs. 3 des PBefG nicht erfüllt sind, in diesem Fall wird der RNVP nicht wirksam.

Sollte nach der Beschlussfassung über den 4. RNVP die Lübecker Bürgerschaft neue/andere Entscheidungen zur weiteren verkehrspolitischen Entwicklung in der Hansestadt Lübeck und/oder in bestimmten Bereichen fassen, besteht die Möglichkeit einer Fortschreibung des RNVP und damit Anpassung an geänderte Vorgaben.
Wenn diese Beschlüsse Auswirkungen auf die Festlegungen im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) gegenüber den mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV beauftragten Verkehrsunternehmen haben, wären hier ggf. entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Hierzu zählen auch mögliche finanzielle Auswirkungen.

Allerdings darf der öDA aus vergaberechtlichen Gründen nachträglich nicht wesentlich geändert werden, da er dann rechtlich anfechtbar wird. Aus diesem Grunde sollte die Realisierung von Maßnahmen, die zu finanziellen Belastungen der mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betrauten Verkehrsunternehmen führen können, mit diesen im Vorwege abgestimmt werden. Eine Beeinträchtigung der vereinbarten Ergebnislinie und des Finanz- und Wirtschaftsplanes der Gesellschaften sollte vermieden werden.

3. Rahmenbedingungen und Umsetzung von Maßnahmen

Wesentliche Rahmenbedingungen für den 4. RNVP sind neben den rechtlichen, planerischen und strukturellen Vorgaben die politischen Rahmenbeschlüsse. Hier sind besonders zu nennen die Beschlüsse der Bürgerschaft zur Umsetzung der Liniennetzoptimierung in 2011 und die Bestätigung der Festlegung des Angebotes als Gesamtnetz, die bereits Eingang in den 3. RNVP gefunden haben.
Zusätzlich zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV nehmen die SL/LVG weitere Aufgaben im Auftrag der Hansestadt Lübeck war. Hierbei handelt es sich um die

sogenannten „Regieaufgaben“. Die SL/LVG erfüllen diese Aufgaben als integriertes Verkehrsunternehmen.

In Kapitel 2 erfolgt eine Standortbestimmung, in den Kapitel 3 werden die Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung festgelegt und in Kapitel 4 das Qualitätskonzept dargestellt. Kapitel 5 trifft Aussagen zum ÖPNV-Management.

Kapitel 5.4 enthält entsprechend der Vorgabe in § 5 Abs. 2 ÖPNV-G die Maßnahmen (siehe Anlage 4), deren Umsetzung für 2019/2023 geplant ist. Die Anmeldung der erforderlichen Haushaltsmittel für 2019 ist, soweit die Kosten bekannt sind, im Rahmen der Haushalts- und Finanzplanung erfolgt. Für diese Maßnahmen geht die Verwaltung derzeit davon aus, dass diese haushaltsneutral umgesetzt werden können, da die Finanzierung zumindest teilweise durch Fördergelder des Landes (Kommunalisierungsmittel) erfolgen kann.

Wenn im Zuge der Optimierung und Weiterentwicklung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck neue und/oder zusätzliche Maßnahmen geplant und realisiert werden sollen, ist in der Regel zum einen die Zuständigkeit festzulegen und zum anderen die Finanzierung nicht nur für die geplante Maßnahme, sondern insbesondere bei Infrastrukturprojekten die laufenden Kosten für Wartung, Instandhaltung, Unterhaltung, Verkehrssicherung zu regeln.

Ein weiterer Aspekt bei neuen/zusätzlichen Aufgaben ist die Klärung, ob die vorhandenen personellen Ressourcen sowohl quantitativ als auch qualitativ vorhanden sind.

Die Verwaltung wird der Bürgerschaft nach Abschluss der Vorplanungen und Kalkulation der Kosten entsprechende Vorschläge zur Umsetzung und Finanzierung zur Entscheidung vorlegen.

4. Fortsetzung der Betrauung/Direktvergabe ab 10.06.2020

Mit Wirkung vom 01.01.2011 ist die bisherige Betrauung in einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Direktvergabe) an die SL/LVG als interne Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 bis zum 31.12.2020 übergegangen.
Hierzu wird auf den Bericht der Verwaltung vom 06.10.2014 (VO/2014/02009) verwiesen.

Gemäß Artikel 7 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 in Verbindung mit § 8a, Abs. 2 des PBefG ist eine EU-weite Vorabbekanntmachung (VAB) des Aufgabenträgers erforderlich, wenn eine erneute Direktvergabe des Aufgabenträgers beabsichtigt ist. Sie muss mindestens ein Jahr vor der Direktvergabe und soll nicht früher als 27 Monate vor Ablauf der Linienkonzessionen (09.06.2020) bzw. Betriebsbeginn (10.06.2020) erfolgen.

Gemäß dem bereits vorliegenden Beschluss der Bürgerschaft zur erneuten Direktvergabe (siehe Ausführungen unter Pkt. 1) soll nach erfolgter Beschlussfassung über den 4. RNVP und Genehmigung durch das MWVATT eine EU-weite VAB mit dem Ziel der erneuten Direktvergabe erfolgen.

Auf der Basis des 4. RNVP und den Inhalten der VAB wird beabsichtigt, mit SL/LVG einen öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) abzuschließen.

Hierzu wird von der Verwaltung eine gesonderte Beschlussvorlage erstellt, die der Bürgerschaft zur Entscheidung vorgelegt wird.

5. Erreichen der „Umweltziele“

Die Bürgerschaft bekräftigt und erneuert ihre bereits beschlossenen Ziele und Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und von Treibhausgasen in der Hansestadt Lübeck (Umweltziele). Zur Erreichung ihrer Umweltziele im Mobilitätsbereich kommt dem ÖPNV eine Schlüsselstellung zu. Die Bürgerschaft setzt sich daher für eine kontinuierliche Weiterentwickelung und Umsetzung der Standards ein. Dies kann am besten im Rahmen der geplanten Direktvergabe über Anpassungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgen. Regelungen zum Erreichen der geltenden und neuen Umweltziele der Hansestadt Lübeck werden im ÖDA vorgesehen.

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH wird im Rahmen der geplanten erneuten Direktvergabe verpflichtet, die fachbereichs-übergreifenden Ziele des Klima- und Lärmschutzes in seinem Aufgabenbereich umzusetzen und sich aktiv an anstehenden Planungen zu beteiligen.

Der Bereich Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz erstellt Konzepte für die kommunale Umweltplanung, welche die Gesundheit der Bevölkerung im Fokus haben. Der motorisierte Verkehr stellt dabei mittlerweile die größte Quelle für gesundheitliche Beeinträchtigungen dar. Deshalb ist der ÖPNV - insbesondere für Fachkonzepte zu Lärmschutz, Klimaschutz und Luftreinhaltung - ein bedeutsamer Akteur, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

In der Vergangenheit sind die den Stadtverkehr betreffenden Maßnahmen des Lübecker Lärmaktionsplans (2013) und des Klimaschutzkonzeptes (2010) in direkter gegenseitiger Absprache erstellt worden. Für die nun anstehende Fortschreibung dieser beiden Planwerke in den Jahren 2018 – 2020 soll diese Zusammenarbeit fortgeführt werden. Dafür ist es zielführend, dass das Kommunalparlament die direkte Einflussmöglichkeit behält.

Lärmaktionsplan

In den aktuellen Lärmaktionsplan sind folgende Maßnahmen des Stadtverkehrs eingeflossen:

- Die SL und die LVG leisten durch ein gut ausgebautes und der Nachfrage entsprechendes ÖPNV-Netz einen großen Beitrag zur Lärmminderung in HL.
- Die SL/LVG erneuern kontinuierlich den Fuhrpark. Alle 62 Fahrzeuge (47 SL und 15 LVG), die seit 2008 beschafft wurden, entsprechen seitens des Herstellers in ihrer Grundausstattung den Vorgaben des „Blauen Engel-Zertifikats“ (besonders hinsichtlich der Geräuschemissionen).
- Aus der Umsetzung der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen (DFBus) für eine energiesparende und wirtschaftliche Fahrweise resultiert eine lärmarme Fahrweise z.B. durch zügiges Beschleunigen, vorausschauendes Fahren und frühzeitiges „Gas wegnehmen“. Entsprechende Schulungen werden im Unternehmen durchgeführt.
- Kooperation mit „StattAuto Lübeck“: Neben der Jahres-ABO-Aktion bestand im 1. Halbjahr 2013 die Möglichkeit, mit einem Schnupper-ABO (3 Monate) das „StattAuto“ zu testen.
- Im Rahmen eines Pilotprojektes wurden 2011 vom Stadtverkehr Lübeck 10 Hybrid-Busse angeschafft und eingesetzt. Wenn der Dieselmotor nicht in Betrieb ist, sinkt gerade im Haltestellenbereich die Lärmbelastung erheblich.

Der Lärmaktionsplan wird derzeit fortgeschrieben. Neben den bereits im aktuellen Plan beschriebenen Schwerpunkten (lärmarmer Betrieb der Fahrzeuge, Verhaltensregeln zum lärmarmen Fahren, Kooperation mit dem Umweltverbund) wird in Zukunft ein weiterer Schwerpunkt auf dem elektrischen Antrieb liegen. Im Rahmen eines BMVI-Förderprogrammes wur-

den nach EU-weiter Ausschreibung zwei Elektrobusse in 2017 beschafft. Die Beschaffung von weiteren je drei zusätzlichen E-Bussen für die Verkehrsbetrieb LVG und SL ist mit Fördermitteln des Bundes bereits für 2018/2019 geplant. Parallel dazu wird auf den Unternehmensstandorten die Ladeinfrastruktur aufzubauen sein, was die Installation einer intelligenten Steuerungssoftware einschließt. Weiterhin sind spezielle Maßnahmen für die Lübecker Altstadt vorstellbar.

Klimaschutzkonzept

Der motorisierte Verkehr verursacht in Lübeck mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen. Deshalb sind Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV wichtig, um das lokale Reduktionsziel für CO_2 (10% alle 5 Jahre) zu erreichen. Die entsprechenden Maßnahmen aus dem Klimaschutz-Konzept von 2010 betreffen die folgenden Schwerpunkte:

- Umweltfreundliche und CO_2-arme Antriebe (Elektrobusse, Hybridantrieb)
- Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten für den ÖPNV in Kooperation mit Betrieben, IHK, und weiteren Zielgruppen wie Schulen und weiteren Bildungsträgern
- Information und besondere Anreize für Neubürger (z. B. kostenlose Monatskarte, Infopaket);
- Ausweitung von Vorrangschaltungen zur Beschleunigung des Busverkehrs;
- Ausweitung von Busspuren;
- Verbesserung der Akzeptanz vorhandener P+R-Anlagen.

Für die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes (geplant für 2019/2020) ist wie beim Lärmschutz die E-Mobilität eine wichtige Stellschraube. Daher sieht der 4. RNVP eine durchschnittliche jährliche Reduktion von ca. 600 t CO_2 bis zum Jahr 2030 durch Einsatz elektrisch angetriebene Fahrzeuge vor.
Die verstärkte Initiierung von betrieblichen Mobilitätskonzepten ist eine weitere wichtige Maßnahme im Verkehrsbereich. Ziel ist die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV für die Mitarbeiter/innen von Betrieben, etwa durch Fahrplananpassungen und Tarifmaßnahmen wie das Job-Ticket, in Zusammenarbeit mit dem ÖPNV-Anbieter. Ein dritter Schwerpunkt soll die Optimierung der Verkehrsmittelverknüpfung im Umweltverbund sein.

Der gesamte Entwurf des RNVP kann im Internet unter folgendem Link:

http://stadtentwicklung.luebeck.de/files/verkehrsplanung/4_RNVP_Entwurf.pdf

abgerufen werden. Die Zusammenfassung des 4. RNVP ist als Anlage 2 beigefügt.

Nach Beschluss durch die Bürgerschaft und Genehmigung durch das MWAVTT ist beabsichtigt, den 4. RNVP in der Serie des Fachbereiches 5 „Lübeck plant und baut“ zu veröffentlichen.
Darüber hinaus wird der 4. RNVP im Internet auf den Seiten des FB 5 eingestellt.

Anlagen:
- Anlage 2: Zusammenfassung des 4. RNVP
- Anlage 3: Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren
- Anlage 4: Maßnahmenzusammenfassung

Zusammenfassung

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

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

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

Entwicklungsperspektiven des Mobilitätsbedarfs und des ÖPNV-Leistungsniveaus

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

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

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

Weiterentwicklung des Busangebots

Im 4. RNVP werden die Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben für den Bedienungsumfang der Busverkehre präzisiert, da bisher noch nicht für alle städtischen Gebiete klare Bedienstandards vorgegeben waren. Dabei wird gleichzeitig eine stärkere Orientierung der räumlichen Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und –zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien umgesetzt.

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

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

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

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

Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

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

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

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

Verstärkte Orientierung an Umwelt- und Klimazielen

Der 4. RNVP versteht sich neben der Funktion zur Definition des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität im ÖPNV der Hansestadt Lübeck auch als wichtiges Instrument zum Erreichen von umwelt- und klimaschutzpolitischen Zielen. In Konsequenz dessen werden ambitionierte Zielvorgaben zur Erhöhung des Anteils an rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und zur Reduzierung von CO2- und NOx-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 CO^2 sowie ca. 4°t NOx zusätzlich pro Jahr einzusparen sind. Gleichzeitig soll sich dazu der Fuhrpark der Verkehrsunternehmen so verändern, dass der Anteil von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bereits ab 2020 auf mindestens 5%, bis Ende 2021 auf 10%, bis Ende 2025 auf 40% sowie bis Ende 2030 auf 70% erhöht.

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

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

wurde und auch die Umsetzung des Haltestellenausbaus zur Modernisierung und zur Umsetzung der Barrierefreiheit fortgesetzt wurde.

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

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

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

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

Tarife und Vertriebsformen zeitgemäß im Verbund NAH.SH weiterentwickeln

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

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

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

Verkehrsleistungserbringung durch internen Betreiber

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

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

Auszug aus dem Entwurf des 4. RNVP der HL
Stand: 02.08.2018

Anlage 2

4. RNVP mit Blick in die Zukunft

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

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

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

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung; 08.06.2018	S. 38: Die Gemeinde Lüdersdorf ist ebenfalls Grundzentrum	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 40 (Karte): Die Gemeinde Krummesse ist ebenfalls Teil der Stadt-Umland-Kooperation	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
Hansestadt Lübeck, Gleichstellungsbeauftragte; 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.frauennotrufluebeck.de); den beiden Frauenhäusern www.autonomes-frauenhaus.de und www.frauenhaus-awo-luebeck.de und dem Verein mixped pickles e.V. www.mixedpickles-ev.de ; von einer Einbindung der Lübecker Frauen- und Sozialverbände gehe ich aus, da sie auch Mitglied im Fahrgastbeirat sind www.luebecker-frauenverbaende.de	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Das Beteiligungsverfahren orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben entsprechend PBefG und ÖPNVG SH. In Bezug auf die Interessensvertretungen von Frauen wurden das Frauenbüro sowie die Lübecker Frauen- und Sozialverbände eingebunden, so dass eine ausreichende Beteiligung sichergestellt ist. Darüber hinaus wurde der Entwurf des RNVP auf der Internetseite der HL öffentlich bereitgestellt, um auch über die gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung hinaus Möglichkeiten zu Stellungnahmen zu ermöglichen.
	S. 20 Verkehrspolitische Zielstellungen: Es wird im vorliegenden Entwurf nicht deutlich, wie § 1 (4) ÖPNVG SH umgesetzt werden soll. § 1 (4): „Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** In Kapitel 1.3.1 wird folgende Formulierung ergänzt: „Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“ Die verkehrspolitischen Grundsätze sollen sicherstellen, dass das ÖPNV-Angebot insgesamt die Bedürfnisse der in § 1 (4) ÖPNVG SH genannten Benutzergruppen berücksichtigt. Da die Umsetzung dieser Leitlinie nicht in Form separater nutzergruppenspezifscher 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 ausgerichtete ist. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass im RNVP nur Mindestbedienvorgaben definieren werden. Darüber hinausgehende

Anlage 3

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen.
	S. 42 Verkehrspolitische Zielstellungen: Es gibt auf S. 42 lediglich eine Auswertung nach Geschlecht bzgl. des Anteils Frauen / Männer im Stadtteil, aber keine Auswertung oder Daten der Nutzer*innen nach Geschlecht. Nach allgemeinen wissenschaftlicher Untersuchungen sind Frauen weniger (auto)mobil und häufiger Nutzerinnen des ÖPNV als Männer, deshalb ist eine Auswertung ihrer Nutzungsbedarfe und Wegestrecken von besonderer Bedeutung. „Für Frauen wichtige Infrastrukturangebote der medizinischen Versorgung, Einrichtungen zur Kinder- und Altenbetreuung, Einkaufsmöglichkeiten, Beratungsstellen…“ (Gisela Stete in „Gleiche Mobilitätschancen für alle. Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr“, Hrsg. Friedrich-Ebert-Stiftung Berlin 2006,S. 16) sollten durch den ÖPNV in Lübeck abgedeckt werden.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Eine über die bisherigen Analysen hinausgehende Darstellung von Daten ist in Kapitel 2.1.5 nicht vorgesehen. Die in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ definierten Mindestvorgaben und Mindestkriterien beschreiben die ausreichende Verkehrsbedienung aus Sicht der Hansestadt Lübeck sowohl für Frauen als auch Männer. Eine Unterscheidung ist daher nicht erforderlich.
	S. 43 Verkehrspolitische Zielstellungen: Die genannte Zahl des prognostizierten wachsenden Schüler- und Ausbildungsverkehrs bedeutet im Vorlauf einen entsprechenden Bedarf der Eltern dieser Kinder, der möglichst durch den ÖPNV und nicht durch Individualverkehr vor Schule oder Kindergarten gelöst werden sollte.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auch auf die Erläuterungen zur Entwicklung der Schülerzahlen auf Seite 48 oben um Beteiligungsentwurf verwiesen.
	Die „frauenpolitischen Forderungen für Lübeck zur Kommunalwahl 2018“, siehe auch http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/verwaltung/frauenbuero/petition/ verdeutlichen dies: sicheres nach Hause kommen garantieren, auch 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-Q2_Vortrag_Wanzek.pdf) und auch die Veröffentlichung des difu „30 Jahre	**Die Hinweise werden <u>teilweise</u> umgesetzt.** In Kapitel 3.1 wird das konkrete Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV beschrieben. Die Mindestbedienzeiten in den späten Abendstunden geben dabei eine Bedienung der überwiegenden Anzahl der Gebietskategorien der Hansestadt Lübeck bis nachts 01:00 Uhr vor, so dass abendliche Rückfahrten sichergestellt werden. Die Umsetzung eines Sozial-Tickets ist bis dato keine Maßnahme im Beteiligungsentwurf des RNVP. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ wird folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung Berlin 2017) unterstreichen die Bedarfe, die das Frauenbüro vor der Kommunalwahl 2018 durch die Beteiligung unterschiedlicher Frauengruppen und Veranstaltungsformate in Lübeck ermittelt hat.	Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten definiert, die dem aus Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	Insbesondere günstigere und einheitlichere Preise sind ein großes Thema / Anliegen von einer großen Anzahl Frauen mit geringen Einkommen. Viele der zentralen Beratungsangebote befinden sich in der Innenstadt; häufig wohnen sie jedoch in nicht so zentrumsnahen Stadtteilen und sind auf den ÖPNV zur Nutzung der Beratungsangebote angewiesen und nutzen diesen wg. der relativ hohen Fahrpreise nicht oder nur selten.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“.
	Ganz praktisch bedarf es auch vermehrt Busse mit mehr Stellflächen zu Hauptverkehrszeiten. Denn es erreichen uns immer wieder Beschwerden, dass Erziehende mit Kinderwagen den Bus nicht nutzen konnten, weil die dafür vorgesehenen Stellflächen bereits durch andere Kinderwägen oder Rollstühle belegt waren. So entstehen Wartezeiten, an den Bushaltestellen, die bzgl. der benötigten 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. • Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei Beförderung zwischen Fahrrädern und z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Eine Vielzahl der benannten Vorschläge zur Barrierefreiheit, Haltestellenqualität etc. unterstützen auch die o.g. Bedarfe. Eine explizite Auswertung nach Geschlecht könnte verdeutlichen, das hier ein großer Teil der Kundschaft (51,7% stadtweit, in anderen Stadtteilen höher) weiblich ist und ein entsprechender Bedarf besteht. Die Zahl der Kundinnen könnte durch eine Umsetzung oder Annäherung an die 3 benannten Themenfelder erheblich vergrößert werden.	**Der Hinweis wird nicht 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 teilweise 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-Verwaltungsgemeinschaft; 18.06.2018	Seite 112, Kap. 3.3.2: Die Unterstützung eines 7650-Ausbaus durch die Hansestadt Lübeck wird begrüßt. Da es in der Vergangenheit bereits Entwicklungsmaßnahmen gab, wird vorgeschlagen, von einem „weiteren“ Ausbau der 7650 zu sprechen. Dafür wurde zwischenzeitlich ein konkretes Fahrplankonzept entwickelt, das in den für den Freizeitverkehr besonders relevanten Nächten Fr/Sa und Sa/So geringfügig über die RNVP-Angaben hinausgeht (Anlage).	**Der Hinweis wird umgesetzt.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Seite 194, Tab. 31: Die 7650 ist ausschließlich dem Teilnetz SE9 zugeordnet, zum Teilnetz OD10 gehört sie nicht. Der für SE9 vergebene ÖDA hat eine Laufzeit bis zum 12.12.2020. Da die Genehmigungsbehörden bei vorhandenen ÖDAs Konzessionen entsprechend dem jeweiligen ÖDA zu erteilen haben, erscheint uns die Angabe der Vergabelaufzeit generell wesentlicher als die aktuelle Laufzeit der Genehmigung, die in Kürze der Laufzeit des ÖDA angepasst werden wird.	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Die Angaben zu Linie 7650 werden korrigiert. Die Angabe zu den Laufzeiten der öDA werden in der bestehenden Form belassen.
Hamburger Verkehrs-verbund GmbH; 29.06.2018	Seite 39, 2.1.3 Stadt-Umland-Raum Region Lübeck: Tabelle 4: Es muss in der letzten Zeile „Niendorf“ statt „Nienburg“ heißen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	Seite 84, 2.4.1 Tarife: 1. Absatz, letzte Zeile: Im Klammerhinweis „Helgoland“ ergänzen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	Seite 177, A1, Tabelle 29: RE8 hält in aller Regel nicht in Ahrensburg	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	Allgemein: Im Nahverkehrsplan stehen keine Vorgaben zum Thema Einnahmensicherung/Fahrkartenkontrollen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Soweit aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlich, werden entsprechende Regelungen im Instrument der Vorabbekanntmachung spezifiziert.
Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale 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 sinkenden Renteneinkommen wird jedoch auch die Inanspruchnahme des ÖPNV bei der derzeitigen Preisgestaltung als schwierig angesehen. (zur Info s. beiliegen Übersicht über die Altersgruppen ab 50 +) - *ohne*	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Darstellung im Anhörungsprotokoll	
	Seite 84/85, Tarifgebiet Region Lübeck: Integration der Stadtteile Schlutup und Kücknitz in die Kernzone (Schlutup hat nur geringe Einkaufsmöglichkeiten zu bieten; Anbindung an den Kaufhof mit allen Einkaufsmöglichkeiten und Ärztezentren zum „Normalpreis“ ermöglichen).	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Erforderliche Veränderungen der Tarife werden durch den Tarifführer und die beteiligten Partner als Bestandteil eines regelmäßigen Arbeitsprozesses geprüft. Dies beinhaltet auch die Weiterentwicklung von Tarifzonen bzw. –bereichen. Nach derzeitigem Stand ist eine Anpassung der Tarifzonen in der Hansestadt Lübeck jedoch nicht vorgesehen.
	Gibt es eigentlich ein Seniorenticket? Seite 129: Grundsätzliche Handlungsfelder: Gewinnung neuer Zielgruppen – erweitern durch die Umsetzung von speziellen Tarifgruppen auch für Senior*innen, insbesondere im Kurzstreckenbereich (z.B. Erreichen der stadtteilbezogenen Einrichtungen zu einem festen Tarif unterhalb des Kurzstreckenpreises)	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Seniorentickets sind derzeit nicht Bestandteil des Tarifsortiments im SH-Tarif. Die grundsätzlichen Handlungsfelder in Kapitel 4.5 werden wie folgt ergänzt: „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Gern geben wir Ihnen einige Hinweise und Anregungen zu dem vierten Regionalverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck unter dem Gesichtspunkt ‚Ältere Menschen’. Grundlage für diese Ausführungen sind im Gesamtkonzept Leben und Wohnen im Alter enthalten. Dieses Gesamtkonzept wurde im Jahr 2006 entwickelt, 2008 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen und befindet sich seit 2009 in der Anwendung, Umsetzung und Weiterentwicklung. Im November letzten Jahres hat eine Beteiligung der Bürger*innen zu wichtigen Themen beim Älterwerden in Lübeck begonnen. Innerhalb der wichtigen Themen aus der Sicht älter werdenden Menschen wurden auch Aspekte zur Mobilität Infrastruktur im Wohnviertel und zum Wohnen und Wohnumfeld diskutiert. Die Ideen und Anregungen werden in die Weiterentwicklung des Konzeptes Leben und Wohnen im Alter einfließen. Eine Vorlage in den politischen Gremien ist zum Ende des Jahres 2018 geplant. Soweit die Anregungen die ÖPNV betreffen, geben wir Ihnen diese	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** <u>Neue Busstrecken „um den Ring“:</u> Die Einrichtung neuer Busstrecken ist zunächst nicht vorgesehen. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit sollen ggf. erforderliche zukünftige Veränderungen im Liniennetz (inkl. Option der Ausweitung oder Neueinrichtung) ermöglicht werden. <u>Umsteigemöglichkeiten in der Altstadt verbessern:</u> Der Beteiligungsentwurf des RNVP definiert in Kapitel 3.1.6 im Innenstadtbereich

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	gern als Blitzlicht im Wortlaut vorab zur Kenntnis: • Neue Busstrecken „um den Ring“ • Umsteigemöglichkeiten in der Altstadt verbessern • ÖPNV frei ab 70 (zu teuer bei kleiner Rente) • Haltstellen näher an die Wohnquartiere bringen oder Einsatz von Kleinbussen) • Wege von den großen Verkehrsstraßen (Bushaltestelle) in die Siedlung oft zu weit	die Verknüpfungspunkte ZOB/Hauptbahnhof, Gustav-Radbruch-Platz sowie Zentralhaltestelle (Kohlmarkt, Sandstraße, Wahmstraße). 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. ÖPNV frei ab 70 (zu teuer bei kleiner Rente): 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. Haltstellen näher an die Wohnquartiere bringen oder Einsatz von Kleinbussen/ Wege von den großen Verkehrsstraßen (Bushaltestelle) in die Siedlung oft zu weit: Grundsätzlich sind die bestehenden Standards der räumlichen Erschließung als geeignet für die Hansestadt Lübeck anzusehen. Es wurden bei der Prüfung der Erreichbarkeiten von Haltestellen erstmals echte Wegestrecken anstelle von Radien angesetzt. Im Ergebnis werden keine strukturellen Unterschreitungen der Vorgaben festgestellt. Kapitel 3.2.2 sowie 3.2.3 beschreibt daher die dennoch vereinzelt festgestellten Erschließungsdefizite im Kernbereich der Hansestadt Lübeck unter Berücksichtigung der fußläufigen Einzugsbereiche der Haltestellen sowie die Defizite bei der Anbindung von Siedlungsgebieten in städtischer Randlage. Es ist vorgesehen, die Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz (westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten zu prüfen. In den Siedlungsgebieten in städtischer Randlage soll ebenfalls die Nutzung flexibler Angebotsformen zur Verbesserung der Anbindung geprüft werden.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucher-schutz; 02.07.2018	Seite 17, Wesentl. Änderungen: Die „Definition von Zielen zur Reduzierung von CO2 und NOx“ 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 CO-2-Bilanz, die den Stand der CO-2-Emissionen, die aus dem ÖPNV und SPNV resultieren. Diese Lücke gilt es zu schließen, um das Minderungspotenzial ermitteln zu können. S. 35, Abb. 3. Verkehrspolitische Leitlinien: „Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO^2 zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NOx 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 CO-2-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 ehem. Fährverbindungen über die Wakenitz zwischen „Tor der Hoffnung“ und Falkenwiese sowie über die Untertrave im Bereich der „Schlutuper Enge“ Eingang in den RNVP finden. Beide genannten Verbindungen zielen primär auf Erholungssuchende LübeckerInnen sowie auf Touristen. Insbesondere eine	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Bereits in 2004 wurde durch die Hansestadt Lübeck mittels einer Potenzialanalyse für eine Fährverbindung Schlutup – Kücknitz die Machbarkeit der Wiedereinrichtung von Fährverbindungen untersucht. Im Ergebnis wurde eine Realisierbarkeit unter Berücksichtigung der erforderlichen wirtschaftlichen Darstellbarkeit als nicht gegeben bewertet. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat dieses Ergebnis bereits am 24.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Fährverbindung über die Trave würde die touristische Verbindung (per Fahrrad) zwischen Altstadt und Travemünde erheblich verbessern, da hierdurch landschaftlich schöne Gebiete der Stadt (Lauerholz und Dummersdorfer Ufer) gequert werden würden. Beide Fährverbindungen könnten im Saisonbetrieb / Wochenendbetrieb organisiert werden. Auf eine Wiederaufnahme der Fährverbindungen ist bereits in der Stgn. zum 3. RNVP (2012) hingewiesen worden. Wir bitten nunmehr, dass dieser Aspekt Eingang in den 4. RNVP finden wird.	Juni 2004 zur Kenntnis genommen.
	S. 120 f, 4.1.3 Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad: Die angestrebte Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV (nicht nur SPNV) und Fahrrad wird von hier aus ausdrücklich begrüßt. Sichere Abstelleinrichtungen für Fahrräder sollten, sofern örtlich möglich, grundsätzlich an allen Bus- und Bahnhaltestellen installiert werden; hierbei gibt gegenwärtig ein erhebliches Defizit es im Stadtgebiet. Die genannte Mindestkapazität von jeweils vier Rädern (2 Bügel) pro Haltstelle (bei Beachtung der Fahrrichtung) ist richtig. Über ein mittelfristiges Umsetzungsprogramm, z.B. über fünf Jahre, sollte das angesprochene Ziel realisierbar sein. Es wird um Aufnahme in den 4. RNVP gebeten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Bereits jetzt wird kontinuierlich und am Bedarf ausgerichtet an der Verbesserung und Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr gearbeitet. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist daher kein separates Umsetzungsprogramm erforderlich.“
Lübecker Frauen- und Sozialverbände e. V.; 03.07.2018	**Verkehrsplanung:** Der öffentliche Nahverkehr muss innerhalb der Altstadt gewährleistet werden, alle Lübecker/innen die Möglichkeit haben, zentrale Orte der Innenstadt ohne Hemmnisse erreichen zu können. Dies gilt vor allem für ältere oder/und behinderte Bewohner/innen oder Familien mit kleineren Kindern. Ärzte, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen sowie Geschäfte und Cafés / Restaurants in der Innenstadt müssen für alle Lübecker/innen – im Sinne der Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe – erreichbar sein. Hierfür müssen die Bedürfnisse der Nutzer/innen im Hinblick auf	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die Gewährleistung des ÖPNV innerhalb der Altstadt wird bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP adressiert, da die Altstadt von der Mehrzahl aller angebotenen Linien auch weiterhin bedient wird. Dies wird durch die Festlegungen in Kapitel 3 des Beteiligungsentwurfs des RNVP sichergestellt. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV und die

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Barrierefreiheit erfüllt sein, d.h. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder problemlos mitgenommen werden können.	Mitnahmemöglichkeiten von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle und Fahrrädern werden ebenfalls bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP vorgegeben und sind insofern berücksichtigt.
	Tarife: Eine allgemein günstige Tarifgestaltung sowie spezielle Familien- und Senior/innen-Tickets (wie auch für Studenten) gewährleisten, dass Familien und Ältere sich den Bus leisten können und nicht von der Nutzung der Angebote in der Innenstadt ausgeschlossen werden.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Barrierefreiheit: Da die Anzahl der Senior/innen mit Rollatoren in der HL zunimmt, daher ist es uns ein zentrales Anliegen, dass Mobilitätsschulungen durchgeführt und Busse / Haltestellen barrierefrei gestaltet werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Im Kapitel 4.14 „Entwicklungskonzept zu den Anforderungen der Zukunft“ sind die genannten Mobilitätsschulungen bereits enthalten. Im Rahmen des „Leitbildes für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement“ sollen Mobilitätstrainings für Personen mit Mobilitätseinschränkungen angeboten werden. Dies beinhaltet auch Menschen mit Rollatoren. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV werden ebenfalls bereits durch den Beteiligungsentwurf des RNVP vorgegeben und sind insofern berücksichtigt.
	Reinigung: Die Busse müssen grundsätzlich sauber sein.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Vorgaben zur Reinigung der Fahrzeuge des ÖPNV werden bereits in Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ definiert.
	Fazit: Ein engmaschiger, verlässlicher und kostengünstiger öffentlicher Nahverkehr – gerade in der Innenstadt – gewährleistet unserer Auffassung nach nicht nur die gesellschaftliche Teilhabe aller Lübecker/innen, sondern sorgt zudem für eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt und im	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Altstadtgürtel. Auch im Sinne eines ökologisch sinnvollen Verkehrskonzeptes darf auf den ÖPNV in der Altstadt nicht verzichtet werden.	
Hansestadt Lübeck, Beirat für Seniorinnen und Senioren; 04.07.2018	Schon heute (2018) leben über 63.000 SeniorInnen in der Hansestadt Lübeck. Bei der Prognose der Altersgruppenentwicklung 2016 – 2023 zeigt sich ein Anstieg der 60jährigen und älter von insgesamt 18,9%, während die übrigen Altersgruppen zwischen 15 und 60 Jahren insgesamt um 2,2% abnehmen. Ein gewichtiger Grund die Gruppe der SeniorInnen mit Nachdruck zu vertreten und weiteren Planungen im Hinblick auf die Altersentwicklung mehr Gewicht zu verleihen. Die Hauptnutzer des ÖPNV sind, lt. Bericht, weiblich und älter. Es gilt, diese Gruppen vor allem im Stadtverkehr gut zu bedienen, die Barrierefreiheit zu definieren und wie geplant bis 2022 umzusetzen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist Lübeck auf einem guten Weg und hat mit dem Stadtverkehr einen verlässlichen Partner, den es zu halten gilt.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	Allerdings scheint für die Gruppe der SeniorInnen das Angebot des Stadtverkehrs zur Zeit nur bedingt attraktiv. Dies ergibt sich vor allem durch die Taktung (30 bis 60 Minuten am Tag, nachts 60 Min. oder gar nicht). Vor allem die unzureichende Bedienung in den Rand- und Nachtzeiten wird kritisiert. Eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in den Abendstunden ist damit stark eingeschränkt. Hinzu kommt der hohe Fahrpreis, gemessen an den Vorteilen des Individualverkehrs. Dies widerspricht aber den Wünschen einer umweltschonenden und zukunftsfähigen Verkehrspolitik.	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Die Mindestbedienzeiten in den späten Abendstunden geben dabei eine Bedienung der überwiegenden Anzahl der Gebietskategorien der Hansestadt Lübeck bis nachts 01:00 Uhr vor, so dass abendliche Rückfahrten sichergestellt werden. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“.
	Fahrgastbefragungen in den Bussen des Stadtverkehr führen da nicht weiter, da die potentiellen NutzerInnen mit ihren Wünschen und Bedenken nicht erfasst werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 5.3.5 wird ausgeführt, dass u.a. zur Qualitätssteuerung und Qualitätsverbesserung nicht nur Zählungen und Befragungen im ÖPNV, sondern auch allgemeine Marktforschung angewendet werden sollen. Dies beinhaltet

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		sinnentsprechend auch potenzielle Nutzer und Nutzerinnen.
	Um die Leitziele Lübecks umzusetzen, u.a. „...Leben ohne PKW für viele Menschen im Sinne eines „...stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystems...“, welche die Hansestadt Lübeck im Verkehrsentwicklungsplan 2000 formuliert hat, bedarf es größerer Anstrengungen seitens der Kommune und eindeutiger Beschlüsse der Politik. Die derzeitige Kosten – Nutzen – Rechnung muss dringend auf den Prüfstand, will man die Ziele von Übermorgen realisieren. Der ÖPNV soll u.a. „...der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen dienen...“. Ältere Menschen ohne PKW, Menschen mit Handicap und Menschen mit geringem Einkommen – und hierzu gehört eine große Gruppe der RentnerInnen, fühlen sich durch ein gerade einmal „ausreichendes Verkehrsangebot“ (wer definiert das eigentlich?) gesellschaftlich abgehängt. Die betriebswirtschaftliche Optimierung des Stadtverkehrs hat das Angebot ausgedünnt. Die Daseinsvorsorge der Hansestadt Lübeck für ihre BürgerInnen könnte sich durch ein optimal ausgebautes Streckennetz, kurze Taktungen, kurze Wege, bequem erreichbare Haltestellen, barrierefreien Zugang und günstige bis kostenlose Nutzung des Stadtverkehr auszeichnen. Hier muss der klassische ÖPNV durch alternative Angebotsformen ergänzt werden. Die einzelnen Verbesserungsvorschläge, auch zur Verknüpfung mit dem Nahverkehr, der Bahn, entnehmen Sie bitte unserer nachfolgenden Liste:	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten definiert, die dem aus Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Über die Mindestvorgaben hinausgehende Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen. Um auch Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	Verknüpfungspunkte: Es ist richtig den Bereich HBF und ZOB als wichtigsten Verknüpfungspunkt vorrangig zu bearbeiten. Auf Verspätungen des Bahnzubringerverkehrs muss flexibel reagiert werden und sollte vom städtischen Busverkehr zumindest für die in die Außenbezirke führenden Buslinien ab 21.00 Uhr möglichst berücksichtigt werden. Weitere zusätzliche Verknüpfungspunkte könnten sich durch erhöhtes Fahrgastaufkommen an den neuen Haltepunkten der Deutschen Bahn noch ergeben. Seitens des Betreibers sollte bei Bedarf flexibel reagiert werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die bereits sinnentsprechend formulierten Anforderungen an Verknüpfungspunkte und Anschlusssicherung in den Kapiteln 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“, 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie 4.1.2 „Anschlusssicherung und Anschlussqualität“ verwiesen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Den Gustav-Radbruchplatz betrachten wir wegen der Anbindung an die Umlandgemeinden (z.B. Linien 30/40 - Richtung Timmendorfer Strand) sowie an den Lübecker Außenbezirk Travemünde, ebenfalls als einen wichtigen Verknüpfungspunkt und halten eine schnelle und zeitlich enge Anbindung dieser Bezirke zumindest für Zeiten des Berufsverkehrs für unumgänglich.	
	Alternative Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing-Ansätze sollten in die Entwicklung des Nahverkehrs einbezogen werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Soweit im Regelungsumfang möglich, sind die genannten alternativen Angebotsformen im Beteiligungsentwurf des RNVP bereits in der Analyse und auch in den Vorgaben zur Verkehrsträgerverknüpfung berücksichtigt. In Kapitel 4.1.5 wird beispielsweise konkret vorgeschlagen, wichtige Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen inkl. Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote weiterzuentwickeln.
	Die Verknüpfung zwischen Fahrrädern und städtischem ÖPNV sollte durch Fahrradabstellanlagen verbessert werden. Ein Fahrradverleihsystem ist in Lübeck zusammen mit dem Stadtverkehr einzurichten. Erforderlich wäre auch ein Fahrradparkhaus in Kooperation mit der Bundesbahn am Hauptbahnhof.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die bereits formulierten Anforderungen in Kapitel 4.1.3 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad verwiesen. Die Fortsetzung der Bemühungen zur Umsetzung eines Fahrradverleihsystems wird weiterhin bereits in Kapitel 4.14.1 „Leitbild für integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement“ aufgegriffen.
	Zur Beschleunigung des ÖPNV in Lübeck sind zusätzliche Busspuren und Vorrang-Ampelschaltungen vorzusehen. Bei der bisherigen Erneuerung von Fahrgastunterständen des Stadtverkehrs wurde zur Umsetzung barrierefreier Mindestanforderungen die Herstellung geeigneter Bordsteinkanten versäumt. Die Haltestelle Zeppelinstr. in Richtung Travemünde ist nur durch einen Straßentunnel erreichbar, was aus barrierefreier Sicht und aus Sicherheitsaspekten (Frauen, ältere Menschen) bedenklich ist.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die sinnentsprechenden bereits im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Feststellungen und Maßnahmen verwiesen.
	Die Absicht, zur Stärkung des Umweltverbundes Mobilitätsstationen einzurichten, ist zu begrüßen. In den angedachten Ausstattungsmerkmalen	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	einer solchen Station fehlt der Hinweis auf eine barrierefreie Toilette. Gerade im Hinblick auf die bundesweit geförderte barrierefreie Umgestaltung des ÖPNV bis zum Jahre 2022 ist dieser Ausrüstungspunkt von gravierender Bedeutung.	Die Einrichtung von Toiletten wird aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht als erforderlicher Bestandteil des Verkehrsangebots im Busverkehr des übrigen ÖPMV definiert, so dass dieser Punkt nicht übernommen wird.
	Zur Verbesserung der Attraktivität und im Hinblick auf die gesetzlich vorgesehene Gestaltung des barrierefreien ÖPNV sollten an jeder Haltestelle Unterstell- und Sitzmöglichkeiten eingerichtet werden. Im Hinblick darauf, dass im Zuge der demografischen Entwicklung die Bevölkerung im Durchschnitt immer älter wird, verbunden mit vielen Mobilitätseinschränkungen und möglicher Morbidität ist diesem Aspekt in der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV eine besonderen Aufmerksamkeit zu widmen.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Der Beteiligungsentwurf des RNVP denkt Aspekte der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV und des Aufenthalts- und Nutzungskomforts übergreifend. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass die Ausstattung von Haltestellen mit Unterstell- und Sitzmöglichkeiten nicht durch Anforderungen an die Barrierefreiheit begründet wird. Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden unabhängig von den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit vielmehr angemessene und sachgerechte Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen definiert, die in Kapitel 4.10 „Anforderungen an die Haltestellen“ dargestellt werden. Im Gegensatz zum 3. RNVP wurden die Haltestellenkategorien so weiterentwickelt, dass mehr Haltestellen der höherwertigen Kategorie Normalhaltestelle zugeordnet werden (vorher erst ab 150 Ein- und Umsteiger, neu bereits ab 100 Ein- und Aussteiger), so dass eine Ausweitung der Ausrüstung mit Unterstellmöglichkeiten resultiert.
	Zur Qualitätsverbesserung gehört auch die Lesbarkeit der Fahrpläne an den einzelnen Haltestellen bei Einbrechen der Dunkelheit. Es ist technisch sicherlich möglich eine Beleuchtung einzurichten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Eine „lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung“ ist bereits eine im Beteiligungsentwurf des RNVP formulierte Mindestanforderung (vgl. Tabelle 25).
	Das Fahrtempo soll in der gesamten Innenstadt auf 30 km/Std. herabgesetzt werden.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht Regelungsinhalt des RNVP. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass eine

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		grundsätzliche Senkung von Fahrgeschwindigkeiten zu Verlängerungen der Fahrzeiten führt, die der Attraktivität des ÖPNV entgegenwirken. Ebenso werden mehr Fahrzeuge benötigt, so dass negative Effekte für die Wirtschaftlichkeit des übrigen ÖPNV die Folge sein könnten.
	Im NAH SH -Tarif sollte bei der Bahn die Bahncard 50 voll angerechnet werden.	**Der Hinweis wird nicht 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 teilweise umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ werden folgende grundsätzliche Handlungsfelder ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“ und „Prüfung der Einführung von Tarifangeboten für Ältere Menschen und von Kurzstreckenangeboten“. Erforderliche Veränderungen der Tarife werden durch den Tarifführer und die beteiligten Partner als Bestandteil eines regelmäßigen Arbeitsprozesses geprüft. Dies beinhaltet auch die Weiterentwicklung von Tarifzonen bzw. –bereichen. Nach derzeitigem Stand ist eine Anpassung der Tarifzonen in der Hansestadt Lübeck jedoch nicht vorgesehen.
	Der Stadtverkehr Lübeck ist mittelfristig in den HVV zu integrieren, da Lübeck wirtschaftlich und sozial Teil der Metropolregion Hamburg ist.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Darstellung der derzeitigen Diskussion zur Frage des Beitritts in den HVV in Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV verwiesen.
	Zumindest am Wochenende sollte in Lübeck ein Nachtbusverkehr mit stündlichen Sternfahrten ab ZOB eingerichtet werden, was sich auch positiv	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	auf die Sicherheit am ZOB in der Nacht auswirken würde. Möglich wäre auch bei Einrichtung von Nachtbuslinien und das örtliche Taxigewerbe einzubeziehen. Wünschenswert wäre eine Taxinutzung als Sammeltaxi mit Barzahlung oder Monatskarte des Stadtverkehrs. Das LÜMO - zur Zeit in der Testphase - ist gerade für ältere Menschen mit alleiniger Nutzung über Smartphone-APP und Vorauszahlung über PayPal nicht geeignet. Hier muss eine telefonische Bestellung und Barzahlung oder Nutzung eines Fahrscheines möglich werden.	Der gewünschte Nachtbusverkehr ist derzeit aus Sicht der Hansestadt Lübeck kein Bestandteil des sicherzustellenden angemessenen Verkehrsangebots. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Da Anforderungen an die zukünftige Entwicklung im Verkehr zu berücksichtigen sind, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung auch im Bereich Nachtverkehr vorgedacht. Modifikationen des pilothaften Einsatzes von LÜMO sollten erst nach ausreichenden Erfahrungen im Pilotbetrieb angedacht und ggf. umgesetzt werden. Dies wird im Beteiligungsentwurf des RNVP so auch bekräftigt.
	Eine mögliche autofreie Innenstadt muss vom ÖPNV erschlossen sein. Die Altstadtumgehungsstraßen Kanalstraße und Untertrave werden zu Hauptlinien des Stadtverkehrs. Für die Erschließung der Altstadt sind kleine Shuttlebusse auf Wasserstoffbasis einzuführen. Das ermöglicht es älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen Kaufhäuser und Fachärzte in der Altstadt bequem zu erreichen.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Diese Idee widerspricht dem Anspruch der direkten Erreichbarkeit der Altstadt. Die resultierenden zusätzlichen Umsteigeerfordernisse entsprechen weder den heutigen Kundenansprüchen, noch sind kleine Shuttlebusse geeignet, im Altstadtbereich dadurch entstehende Verkehrsmengen sinnvoll abzudecken. Im Übrigen wird jedoch auf die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Ansätze für alternative Antriebe und auch innovative Verkehrsformen wie autonomer Betrieb verwiesen.
	Bei Ausschreibung und Anschaffung neuer Busse beim Stadtverkehr und neuer Triebwagen bei der Regionalbahn SH sollen neue technologieoffene Antriebstechnologien wie Elektro, Wasserstoff, Brennstoffzelle eingeführt werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Darstellung Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV in Kapitel 4.9 verwiesen. Dort wird auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge abgestellt (wird auf rein-elektrisch präzisiert). Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im SPNV sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Vom Fahrgast selbstständig zu bedienende elektronische Systeme zum Ein- und Ausstieg sind den manuellen vorzuziehen. Diese Systeme sollten an die Bordsteinkante (Stadtverkehr) bzw. an die Bahnsteinkante (Regionalbahn SH) angepasst sein. Hierdurch wird die Selbstständigkeit mobilitätseingeschränkter Personen erhalten und gefördert und das Fahrpersonal bei Bus und Bahn erheblich entlastet.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung des übrigen ÖPNV in Kapitel 4.8 und die Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV in Kapitel 4.9 verwiesen. Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz im SPNV sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.
Kreis Stormarn; 04.07.2018	Seite 112, Kap. 3.3 Absatz 3: Hier wird Bezug auf die ausstehende Betrauung der Stadt HL mit dem Stadtverkehr genommen. Die geplanten dazu notwendigen Verpflichtungserklärungen mit den ATs im Umland sollen eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft an die Stadt HL regeln. Dem wird widersprochen. Ziel kann nicht eine vollständige Übertragung der Aufgabenträgerschaft sein, sondern dass ein AT die Federführung übernimmt. In diesem Fall die Stadt HL. Grenzüberschreitende Angelegenheiten sind dann in Abstimmung mit dem zuständigen AT vorzunehmen, mit dem Ziel einer einheitlichen Vorgehensweise.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es erfolgt eine Neufassung der entsprechenden Formulierung wie folgt: „Die Hansestadt Lübeck strebt für ausbrechende Linienverkehre an, mit den benachbarten Aufgabenträgern Vereinbarungen abzuschließen, die eine Direktvergabe an den internen Betreiber rechtlich ermöglichen.“
ADAC Schleswig-Holstein e.V.; 05.07.2018	24, Tabelle 1, Tarifmaßnahmen: Prüfung von Sonderkonditionen: Aus Sicht des ADAC darf sich diese nicht auf touristische Nutzer beschränken, sondern muss mit Blick auf die Reduzierung des CO2-Ausstoßes und auf verfügbaren Parkraum Berufspendler einbeziehen! Dies korrespondiert mit Ziffer 1.3.3, Umwelt- und Klimaschutz! Vgl. auch Seiten 49 und 50, Verflechtungen im Berufsverkehr!	**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. Mobilitätsmanagementsysteme sowie die Erhöhung des Flottenanteils elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Vermisst wird allerdings in diesem Zusammenhang der Blick auch auf andere Energieformen wie etwa Wasserstoff!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Elektrische Antriebe umfassen in der fachlichen Diskussion sowohl batterieelektrische als auch brennstoffzellenbetriebene Technologien der Elektromobilität. Eine Festlegung soll entsprechend einem technologieoffenen Ansatz im RNVP nicht erfolgen. Es wird jedoch präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	42, Tabelle 5: offenbarer Übertragungsfehler: die Werte in den Spalten 2010 und 2017 sind identisch; mithin ist die Veränderung 2010-2017 nicht plausibel	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	44, Tabelle 7: Angesichts des signifikanten Anstiegs des Bevölkerungsanteils > 60 ist umso mehr Wert auf Barrierefreiheit und besonders auch auf die einfache Bedienbarkeit von Ticketsystemen zu legen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die sinnentsprechenden Festlegungen bzw. Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung des übrigen ÖPNV in Kapitel 4.8 und an das Ziel der Reduzierung der Komplexität des SH-Tarifs in Kapitel 4.5 verwiesen.
	48, Entwicklung der Schülerzahlen: die fehlende Berücksichtigung der Schülerzahlen der Berufsschulen ist kritisch zu sehen, da diese Personengruppe ein erhebliches Mobilitätsbedürfnis entwickelt und sowohl den ÖPNV als auch den MIV beeinflusst.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 2.1.7 wird die Entwicklung der Schülerzahlen dargestellt, wobei mangels vorhandener Datengrundlagen eine Aussage zu den Berufsschülern nicht möglich ist. Dennoch sind die Vorgaben zur Angebots- und Qualitätsentwicklung des übrigen ÖPNV auf alle Nutzergruppen inkl. der Berufsschüler ausgerichtet. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass zur Abstimmung zwischen den Angeboten des übrigen ÖPNV und den Anforderungen der Berufsschüler bereits eine bewährte Zusammenarbeit zwischen Berufsschulstandorten und den derzeitigen Verkehrsunternehmen etabliert hat.
	63, Bedarfslinienbetrieb: Hier ist aus Sicht des ADAC ein Ausbau digitaler Infrastruktur angezeigt; der potenzielle Nutzer möchte künftig (vielleicht auch schon heute) seinen ÖPNV- Bedarf via Smartphone abrufen können. Siehe Flächenverkehr daselbst.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 2.2.5 wird im Sinne der Analyse das derzeitige Angebot im Bedarfslinienbetrieb dargestellt. Die zukünftigen Anforderungen an flexible Verkehre werden in Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ bereits formuliert und greifen selbstverständlich auch Buchungsmöglichkeiten über mobile Endgeräte auf.
	65, 2.2.6, Tabelle 14: Die Fahrgastzahlen sind zwischen 2011 und 2016 nahezu konstant geblieben, was Beleg dafür sein kann, dass die Attraktivität des ÖPNV in der Tat weiter gesteigert werden muss, Menschen dazu zu bewegen, den ÖPNV überhaupt oder mehr als bisher	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die Feststellung ist zutreffend. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	zu nutzen.	Mobilitätsbedarfs daher in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten vorgedacht.
	70, 2.2.9, Fahrradverleihsystem: Aus Sicht des ADAC wird die Nutzung des Fahrrades künftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. Das setzt aber voraus, dass nicht nur eine Infrastruktur für die Verfügbarkeit von geeigneten Fahrrädern entwickelt, sondern dass darüber hinaus das Netz der Radwege in geeigneter Struktur, Dichte und Qualität vorgehalten wird.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Anforderungen an die Entwicklung der Radwegeinfrastruktur der Hansestadt Lübeck sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.
	75, ...barrierefreier Haltestellenumbau: Die Anforderungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sind bereits vor Jahrzehnten definiert. Hier besteht aus Sicht des ADAC ein erhebliches Defizit in der Umsetzung und daher tritt der ADAC für eine vorrangige Umsetzung ein. 134 ff. beschreiben die diesbezügliche Zielsetzung dezidiert, schränken jedoch ein, dass entsprechende Finanzmittel zur Verfügung stehen müssen. Da die Hansestadt Lübeck bekanntlich nicht gerade mit ausreichenden Geldmitteln ausgestattet ist, steht zu befürchten, dass notwendige Investitionen in die Barrierefreiheit am Ende auf der Strecke bleiben!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wie in Kapitel 4.8.4, Tabelle 34 dargestellt ein jährliches Umsetzungsbudget von ca. 100 TEUR vorgesehen.
	80, ...ÖPNV – Beschleunigung: abgesehen von vereinzelten „Beschleunigungsmaßnahmen“ kann durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV eine Reduzierung des MIV mit entsprechenden Synergieeffekten einhergehen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	82, 2.3.6, Fahrzeugeinsatz...: hier wird auf die Bemerkung zu Seite 35 Bezug genommen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Elektrische Antriebe umfassen in der fachlichen Diskussion sowohl batterieelektrische als auch brennstoffzellenbetriebene Technologien der Elektromobilität. Eine Festlegung soll entsprechend einem technologieoffenen Ansatz im RNVP nicht

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		erfolgen. Es wird jedoch präzisierend auf rein-elektrisch umformuliert, da Hybridtechnologien nicht gemeint sind.
	89, Fahrgastbeirat; Bürgerdialog: Der ADAC begrüßt die Transparenzbemühungen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	91, ...Car-Sharing: Die Verknüpfung ÖPNV zu Car-Sharing-Projekten gilt es weiter auszubauen! Zu 2.5.2 fehlt aus Sicht des ADAC eine Aussage, wie die Nutzerbeurteilung verbessert werden soll.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** 2.5.2 ist aufbauend auf die verfügbaren Datengrundlagen als Status Quo Prognose angelegt, die eine dezidierte Nutzerbeurteilung nicht zulässt. Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP daneben auch Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario, vgl. Kap. 2.5.3).
	94, Abbildung 25: In der Tarifoffensive ist aus Sicht des ADAC deutlich mehr Wert auf die Entwicklung von Job- und Firmenticket zu legen (siehe oben)!	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	112, 3.3.2: Der ADAC begrüßt die Kooperationsbestrebungen mit dem Ziel der Angebotsaufwertung.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	118, Abbildung 32: Die Qualitätsmatrix stellt zahlreiche ambitionierte Anforderungen, die es jedoch auch gilt, mit Leben zu füllen! Der ADAC unterstellt dabei, dass die Anordnung der einzelnen Regelungsbereiche nicht etwa auch eine Rangfolge beinhaltet, sondern vielmehr eine gleichwertige Aufschlüsselung aller Anforderungen darstellt! Andernfalls würden den Umwelt- und klimaschutzrelevanten Anforderungen oder jenen an die Zukunft zu geringe Stellenwerte eingeräumt!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Das dargestellte Verständnis trifft zu.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	121, Abbildung 33: Zur Förderung des Radverkehrs und der Verknüpfung mit dem ÖPNV bzw. öffentlichen Verkehrsmitteln schlechthin sind adäquate Fahrradabstellanlagen unabdingbar. Sie müssen sicherstellen, dass ein Fahrradnutzer sein Fahrzeug bei seiner Rückkehr nicht nur wieder vorfindet; es muss unbeschädigt wieder vorgefunden werden können.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Dies wird mit den formulierten Anforderungen und Zielen im Beteiligungsentwurf bereits sinnentsprechend ausgedrückt.
	127, 4.3: Durch zertifizierte Qualitätsversprechen kann die Einhaltung festgelegter Standards für den Nutzer transparent gemacht werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	131, 132, 4.6: Der ADAC spricht sich dafür aus, dass Vertriebssysteme (Automaten) so zu gestalten sind, dass dem Nutzer intuitiv verständlich gemacht wird, wie ein erforderliches/gewünschtes Ticket erworben werden kann. Die Erfahrung zeigt, dass heute Automaten im Einsatz sind, deren Bedienung sich insbesondere älteren Mitbürgern vollständig verschließt und sie damit diskriminiert. An die Gestaltung von Fahrplänen und Netzkarten sind entsprechende Anforderungen zu stellen. DFI-Anlagen sind weiter auszubauen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Automaten spielen im Vertrieb des übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eine untergeordnete Rolle. Demgegenüber steht der SPNV (bzw. die Ausstattung der Zugangsstellen des SPNV mit Automaten). Es wird im Beteiligungsentwurf auf Vertrieb über die Beschäftigten im Fahrdienst, über Vorverkaufsstellen sowie zukünftig verstärkt über elektronisch / mobil nutzbare Vertriebskanäle abgestellt. Die Ausstattung mit DFI ist als angemessen anzusehen. Etwaige einzelne zusätzliche Ausrüstungen mit DFI sind nicht ausgeschlossen.
	145, Sicherheit: Zu Einrichtungen der Videoüberwachung wird an dieser Stelle auf die DSG VO verwiesen, die seit Ende Mai in Kraft ist.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Rechtsvorschriften gelten unabhängig von der besonderen Erwähnung im RNVP, so dass die Berücksichtigung sichergestellt ist.
	154, Abbildung 35: Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split erscheint aus Sicht des ADAC nur realisierbar, wenn zugleich die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV mittelfristig signifikant gesteigert werden kann! Siehe auch oben.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Um Anforderungen für zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs daher in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Angebotsumfangs zur Attraktivitätssteigerung

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		vorgedacht.
	158, Abbildung 37: Die Handlungsfelder Schule und Kindergarten erfordern u. a. auch eine genaue Kenntnis der relevanten Kenndaten der Berufsschulen (siehe oben). Hinsichtlich etwa der Verkehrssicherheit bietet neben den genannten Institutionen auch der ADAC Aktionen und Schulungen an, die die Sicherheit insbesondere von Kindern steigern helfen; der ADAC berät hier gern! Das Beratungsangebot erstreckt sich darüber hinaus auch auf den Bereich Tourismus.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die Verfügbarkeit von Grundlagendaten kann im Rahmen der Erstellung des RNVP nicht beeinflusst werden. Der Hinweis auf die Beratungsangebote des ADAC wird dankbar aufgenommen und im Rahmen der weiteren Erarbeitung des RNVP an die Beteiligten der Hansestadt Lübeck weitergeleitet.
	163, 5.2: Zu den vergaberechtlichen Belangen etwa hinsichtlich einer Direktvergabe kann von hier keine Aussage getroffen werden; allerdings sind die Beweggründe für eine solche Vergabe für den ADAC gut nachvollziehbar.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	Anhang: Hier sind mangels Detailkenntnis dezidierte Aussagen des ADAC nicht möglich.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
IHK zu Lübeck; 05.07.2018	S. 56, Gewerbeflächenentwicklung: Die zugrunde gelegte Gewerbeflächenentwicklung in der Hansestadt Lübeck für die Laufzeit des 4. RNVP ist richtig beschrieben. Ansiedelungen von Firmen im Gebiet Genin-Süd und Kronsforder Allee können zu einer erhöhten Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen aus diesem Bereich führen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 63, Flächenverkehr: Grundsätzlich befürwortet die IHK zu Lübeck die Ausweitung von flexiblen Flächenverkehren als On-demand-Verkehre, wenn frühzeitige Abstimmungsgespräche mit dem Taxigewerbe erfolgen, mit dem Ziel beide Bedienformen profitieren zu lassen.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 91, Modal Split-Anteil ÖPNV: Die unterdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV in Lübeck passt nicht zu den postulierten Zielen der Politik und	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Mit einer im Bezug auf die Stellungnahme sinnentsprechenden Zielstellung definiert

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	einschlägiger Interessengruppen, den ÖPNV/Busverkehr in Lübeck überdurchschnittlich auszubauen. Daher spricht sich die IHK zu Lübeck dafür aus, das Angebot des ÖPNV zunächst moderat zu erhöhen, um den ÖPNV für neue Kunden attraktiver zu machen. Die angeregte Mehrnachfrage mag dann ein Indikator für einen noch stärkeren Ausbau des Busverkehrs in Lübeck sein, auch um gewünschte Klimaschutzziele zu erreichen. So kann einer sprunghaften Kostensteigerung entgegengewirkt werden bzw. eine angemessene Kosten-/Erlösrelation gewährleistet bleiben. S. 93, Entwicklung des Fahrgastaufkommens: Dazu passt die prognostizierte Steigerung des Fahrgastaufkommens im Zeitraum bis 2023.	der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung der Angebotsumfangs zur Attraktivitätssteigerung vorgedacht und gleichzeitig sollen so Anforderungen der zukünftigen Entwicklung berücksichtigt werden.
	S. 109, Defizite der Angebotsqualität bei Siedlungsgebieten in städtischer Randlage: Zur Behebung der Defizite in der Anbindung von Gewerbegrundstücken/Gewerbegebieten in städtischer Randlage befürwortet die IHK zu Lübeck flexible Bedienformen in Abstimmung mit den Unternehmen, insbesondere mit Blick auf die Beförderung von Auszubildenden ohne eigenes Fahrzeug. Die Standortqualität dieser Grundstücke steigt dadurch und damit auch die Zukunftsfähigkeit der Hansestadt Lübeck als lohnendes Umfeld für die Arbeitsaufnahme (Fachkräftemangel).	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 111, Anbindung an zukünftige SPNV-Haltepunkt Moisling: Aus Sicht der IHK zu Lübeck ist der geplante SPNV-Halt Lübeck-Moisling auch durch Buslinien anzubinden, die die Gewerbegebiete in Genin bedienen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es wird folgender Satz ergänzt: „Es ist dabei u.a. auch die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Genin zu berücksichtigen.
	S. 120, Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad: Im Entwurf des 4. RNVP sind Bemühungen der Hansestadt Lübeck auf diesem Gebiet zu schwach formuliert. Vermisst werden durchschlagende Maßnahmen, um die Nutzung des „Umweltverbundes“ voran zu bringen. Z.B. „sichere“ Fahrradgaragen,	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der Regelungsumfang des RNVP umfasst die Darstellung des aus Sicht der Hansestadt Lübeck gewünschten Angebotsumgangs und der Angebotsqualität des übrigen ÖPNV

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Ladesäulen für Pedelcs. Neue Konzepte und Investitionen sind gefragt, um die Nutzung des ÖPNV zu stärken. Eine wünschenswerte, stärkere Nutzung von Fahrrad, Pedelecs und ÖPNV in der Zukunft - wie in zahlreichen Bürgergesprächen und Zukunftswerkstätten artikuliert - ist angesichts der tatsächlich vorhandenen Infrastruktur kaum zu erwarten, weil für neuen Kunden die Verknüpfung mit dem ÖPNV nicht attraktiv genug ist.	(= Busverkehr). Da eine integrierte Sichtweise im Sinne eines Gesamtverkehrssystems erforderlich und zeitgemäß ist, werden auf Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern wie SPNV, SPFV, Fernbus, Fährverkehr, Kfz, Rad, SharingLösungen etc. mitgedacht. Die dezidierte Beschreibung genauerer Ausprägungen des Radverkehrs über den derzeitigen Umfang hinaus kann der RNVP jedoch nicht abdecken. Es wird u.a. auf das „Konzept Fahrradfreundliches Lübeck“ verwiesen.
	S. 123, Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen: Eine Lösung für die stärkere Nutzung des Umweltverbundes kann die Schaffung eines Netzes von Mobilitätsstationen sein. Entscheidend für den Erfolg ist, aus Sicht der IHK, dass diese Stationen zeitnah und in der richtigen Dimension geschaffen werden. Nicht nur Klimaziele lassen sich durch diese Maßnahmen besser erreichen, sondern auch die bessere Umfahrung von stauanfälligen Bereichen in Zeiten von langfristigen Baustellen in Schlüsselbereichen (Possehlbrücke, 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.
	S. 130, Überlegungen für einen Beitritt in das Verbundgebiet des „HVV“ und zu einem „Nordtarif“: Aus jetziger Sicht steht die IHK zu Lübeck einem möglichen Beitritt der Hansestadt Lübeck zum Tarifgebiet des HVV kritisch gegenüber. Durch einen Beitritt werden die Fahrkartenpreise in der Hansestadt Lübeck wegen des vorhandenen Tarifgefüges herabgesetzt werden müssen. Es ist daher ein höherer Zuschussbedarf durch Mindererlöse zu erwarten, der von der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein zu tragen sein wird. Dazu ist das Land Schleswig-Holstein offensichtlich nicht bereit. Auch der HVV selbst zeigt nur ein geringes Interesse zur Ausweitung	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die Darstellung der derzeitigen Diskussion zur Frage des Beitritts in den HVV in Kapitel 4.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV sowie die Bewertung des Beitritts zur Metropolregion Hamburg in Kapitel 1.3.3 „Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz“ verwiesen. Bereits heute ist eine Ein- und Ausfahrt in/aus dem Tarifbereich Hamburg AB sowie den in Schleswig-Holstein liegenden Bereichen des HVV mit dem SH-Tarif möglich, so

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	des Verbundgebietes. Nicht eingerechnet ist in diese Betrachtung, die mit einem Beitritt verbundene Erwartungshaltung bei den Kunden in Bezug auf neue, interessante Mobilitätsangebote. Der Beitritt allein bringt noch keine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage. Absolut erforderlich ist allerdings zeitnah zumindest die Buchungsmöglichkeit von Durch-Tickets über ALLE Online-Plattformen im Tarifgebiet HVV/SH-Tarif.	dass dazu kein grundsätzlicher Handlungsbedarf zu erkennen ist. Im Internetbasierten Vertrieb können diese verbundübergreifenden Fahrausweise als NAH.SH-Onlineticket zum Ausdrucken über die Websites www.nah.sh und www.bahn.de erworben werden. Daneben können Fahrausweise des SH-Tarifs inklusive Fahrausweise des Tarifgebiets „Region Lübeck“ sowie Ein-/Ausfahrten in den HVV über die App DB Navigator der DB AG erworben werden. Ab 2019 ist ein Handyticket-Angebot über die NAH.SH-App vorgesehen.
	S. 144, Klima- und Umweltschutz: Zu den elektrischen Antrieben gehören auch Hybridfahrzeuge. Aus Sicht der IHK sollten aber rein-elektrisch 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 räumliche Erschließung des Haltestellenumfeldes zur Ausführung /Ausübung von beruflichen Tätigkeiten, touristischer Nutzung, Einkaufsaktivtäten und Ähnliches im Umfeld von .... Metern ermöglicht wird. Wenn möglich sollten diese Zwischenhalte als übergeordnete/ nachgeordnete ÖPNV Netzknoten eingestuft sein. Bestehende Bedienungsverbote (Einstieg-/ Ausstieg) sind aufzuheben.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Bezeichnung der Schnellbuslinien erfolgt in 2.2.5 „Betriebsformen im übrigen ÖPNV“ und bezieht sich auf ausgewählte Verbindungen im Stadtverkehr. Eine über die derzeitige Definition in Kapitel 3.2.1 hinausgehende Unterscheidung und Spezifizierung ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht erforderlich.
	Zu 3.2.3.: Hinsichtlich der aufgeführten Lösungsvorschlägen für die Randgebiete Lübeck bitten wir dem Angebot der ein- und ausfahrenden Regionalbuslinien hier eine verstärkte Bedeutung zuzumessen. Eine	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** In Kapitel 3.2.3 wird auf bestehende Defizite in der Anbindung von Siedlungsgebieten

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Abstimmung der Angebote der Regionalbuslinien mit dem Gesamtangebot des Stadtverkehrs Lübeck für die Randgebiete zwischen den jeweiligen Aufgabenträger wird empfohlen. Auch in diesem Zusammenhang bitten wir die Bedienungsverbote der Taktlinie 335 der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH im Bereich zwischen Schlutup Markt bis zum ZOB Lübeck aufzuheben.	und zum Teil von Gewerbegebieten in städtischer Randlage hingewiesen. Dabei wurden alle verfügbaren Angebote des ÖPNV (also auch ein- und ausfahrende Regionalbusverbindungen) berücksichtigt. Demgegenüber steht das Kapitel 3.3 „Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck“, in dem durch das Ziel einer Verbesserung der bisher noch nicht ausreichenden Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien bereits auf die Verstärkte Bedeutung der Regionalbuslinien hingewiesen wird. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind keine bestehenden Bedienungsverbote bekannt. Bedienungsverbote werden im RNVP auch bewusst nicht als Maßnahme vorgeschlagen, hingegen wird jedoch die Notwendigkeit der Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch Regionalbuslinien innerhalb der Hansestadt Lübeck herausgestellt. Sofern dennoch etwaige Bedienungsverbote als Auflage bestehender Liniengenehmigungen wahrgenommen werden, besteht die Möglichkeit, einen Antrag zur Anpassung der Liniengenehmigung an die jeweilige Genehmigungsbehörde zu richten.
	Zu 3.3 1. Angebotskoordinierung Stadt - und Regionalbuslinien: Wir bitten um Aufnahme eines weiteren Schnittbereiches zu den Linien des Aufgabenträgers der Kreises Nordwestmecklenburg.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
VCD-Landesverband Nord e.V.; 05.07.2018	**Fahrzeugtechnologie:** Die Schadstoff- und Lärmbelastung durch konventionelle Dieselmotoren ist gerade im innerstädtischen Bereich erheblich. Moderne Technologien wie Hybrid-Oberleitungsbusse (HO-Busse) stehen zur Verfügung und sollten als Alternative geprüft werden. Diese Technik ist aus ökologischer Sicht optimal, weil mit relativ kleinen Batterien ohne Schadstoffausstoß gefahren werden kann. Wenn nur im zentralen Bereich des Liniennetzes ein Oberleitungsnetz installiert wird, können etwa 2/3 der Buslinien auf diese Technologie umgerüstet werden. Stadtbildtaugliche Oberleitungslösungen sind denkbar. Für die Investitionskosten gibt es hohe Förderquoten (bis zu 80 % vom BMV für	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Möglichkeiten alternativer Antriebstechnologien wurden auch unter Berücksichtigung konventioneller bzw. hybrider Oberleitungsbusse bereits geprüft. Im Ergebnis sprechen u.a. örtlichen Gegebenheiten, Denkmalschutz etc. gegen eine weitere Vertiefung als Realisierungsoption. Dennoch werden konkrete Ziele für den verstärkten Einsatz rein-elektrisch betriebener Fahrzeuge definiert, die auch im Vergleich zu anderen deutschen Städten als ambitioniert anzusehen sind. Damit will die Hansestadt Lübeck einen konkreten und zeitnahen Beitrag zur Senkung von

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Oberleitungsbau; bis zu 80 % vom BMU für die Mehrkosten der Elektrobusse gegenüber konventionellen Bussen). Anzustreben ist eine Finanzierungsmöglichkeit der Mehrkostendifferenz über Zuschüsse oder Kredite aus Landesmitteln. Alternativ oder ergänzend sollte zur Entlastung der innerstädtischen Strecken geprüft werden, ob der Einsatz kleinerer Elektrobusse als Shuttle vom Hauptbahnhof und von peripheren Innenstadtparkplätzen in die Innenstadtbereiche sinnvoll ist. Für den Innenstadt-Shuttle sind Kombi-Tickets mit DB-Fahrausweisen oder Parkscheinen sowie ein Kurzstreckentarif denkbar.	Umweltbelastungen umsetzen. Der Einsatz kleiner Shuttlebusse zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt widerspricht dem Fahrgastanspruch der direkten Erreichbarkeit der Altstadt aus dem gesamten Stadtgebiet. Die resultierenden zusätzlichen Umsteigeerfordernisse entsprechen weder den heutigen Kundenansprüchen, noch sind kleine Shuttlebusse geeignet, im Altstadtbereich dadurch entstehende Verkehrsmengen sinnvoll abzudecken. Im Übrigen wird jedoch auf die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Ansätze für alternative Antriebe und auch innovative Verkehrsformen wie autonomer Betrieb verwiesen.
	Tarife: Zur generellen Steigerung der Fahrgastzahlen sollte ein umlagefinanziertes Job-Ticket eingeführt werden. Dabei zahlt der Arbeitgeber für jeden Arbeitnehmer einen kleinen Betrag, woraufhin die Arbeitnehmer eine vergünstigte Zeitfahrkarte bekommen können. Diese geldwerte Leistung ist bis zu 44 Euro pro Monat steuer- und sozialabgabenfrei.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	Das Angebot zur Nutzung von Sammeltaxis in den verkehrsschwachen Zeiten bzw. ab Streckenende (LüMo) ist zu erweitern.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ verwiesen, wonach die Nutzung flexibler Angebotsformen zur Verbesserung der Anbindung u.a. in den Siedlungsgebieten in städtischer Randlage geprüft werden soll.
	Konzessionsvergabe/Infrastruktur: Um zu gewährleisten, dass bei der Umstellung auf zukunftsweisende Technologien die bestmöglichen Lösungen zum Einsatz kommen, ist auf eine Parallelität von Betriebsdauer und Vergabezeit zu achten. Insofern Vergaberichtlinien dagegensprechen, sollte geprüft werden, ob die Entkoppelung von Infrastruktur (z. B. Elektrobusse,	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Vgl. Abwägung der Stellungnahme zu Fahrzeugtechnologien.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Oberleitungen in öffentlicher Hand) und Betreibung der Strecken sinnvoll ist.	
	Verkehrsangebot/Taktung: Eine gut abgestimmte Anbindung an die DB-Züge von und nach Hamburg ist wichtig. Insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden sollten für die Buslinien mit den potenziell meisten Fahrgästen Übergangszeiten ohne lange Wartezeiten angestrebt werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auf die bereits definierten Vorgaben zur Verknüpfung in Kapitel 4.1.1 „Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen“ sowie Kapitel „4.1.2 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 nicht 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 teilweise umgesetzt.** Es wird folgender Hinweis ergänzt: „Bei Frost erfolgt die tägliche Außenreinigung nur soweit möglich.“ Die tägliche Reinigung außen wird wie folgt umformuliert: „Tägliche Reinigung außen bei Bedarf“
	S. 146 Werbeflächen: Die aktuellen Verträge über die Buswerbung laufen bis 2026 und damit über die Laufzeit des RNVP hinaus. Diese beinhalten keinen entsprechenden Regelungen über die Beklebungen der Seitenscheiben. Vorschlag: Punkt 1 umformulieren: „Die Scheiben im Sichtbereich des Fahrers müssen frei von Beklebungen bleiben.“, Punkte 2 und 3 streichen. Dafür eine	**Der Hinweis wird 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

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	allgemeine Formulierung einsetzen: „Werbung ist im Innenraum und außen möglich“.	Verkehrsleistungen auszuüben. Es erfolgt im Gegensatz zum Wunsch eine Umformulierung aufbauend auf die Stellungnahme von NAH.SH wie folgt: • Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten. • Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben. Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.
	S. 146 Ausnahmen: Bitte den Punkt löschen, da ansonsten von allen Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz abgewichen werden kann.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 162 Aufgaben der Verkehrsunternehmen: Ergänzung: Planung des ÖPNV-Angebots, z.B. Netz- und Feinplanung	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 179 ff. Tabelle 30: Die Tabelle enthält noch einige Fehler im Abgleich mit dem aktuellen Fahrplan. Wir versenden eine korrigierte Version per Mail.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
Vereinte Dienst-leistungs-gewerkschaft ver.di; 05.07.2018	**Vorbemerkung:** Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di hat, wie andere Organisationen auch, schon bei der Novellierung des PBefG im Jahr 2012 darauf hingewiesen, zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs und zum Schutz vor Sozialdumping und der Arbeitnehmerschutzrechte bei einem möglichen Betreiberwechsel die Vorgabe von Qualitäts- und Sozialstandards entsprechend der Ermächtigung nach der VO (EG) 1370/2007 verbindlich in die bundeseinheitliche Regelung des PBefG zu integrieren. Dem folgte der nationale Gesetzgeber nicht. Deswegen können wir bei Vergaben von Verkehrsleistungen im ÖPNV immer wieder von einer erheblichen Unruhe	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	innerhalb der Belegschaften berichten. Diese werden - auch im Falle der von uns begrüßten Festlegung der Hansestadt Lübeck im 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) auf die Direktvergabe der Verkehrsleistungen des Linienbündels „Hansestadt Lübeck" an die kommunalen Unternehmen SL und LVG - durch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre gern. PBefG regelmäßig hervorgerufen und betreffen berechtigte Ängste der Belegschaften vor Lohn- und Sozialdumping. ver.di begrüßt vor diesem Hintergrund die von der Hansestadt Lübeck im 4. RNVP dargestellte Auffassung, dass der nationale Gesetzgeber tätig werden müsse, um „auch für den verkehrsgewerberechtlichen Rahmen des ÖPNV soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten ... allgemeinverbindlich zu machen." (siehe S. 164) Wir sind jedoch der Auffassung, dass die Hansestadt Lübeck diesbezüglich nicht nur beim „Wunsch" bleiben sollte, sondern zur Sicherstellung einer gewünschten hohen Betriebsqualität unter Bezug auf die VO 1370/2007 auch von der zulässigen Anordnung Gebrauch macht, bestimmte Sozialstandards für die Durchführung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vorzugeben. Aus diesem Grund bitten wir Sie, folgende Ergänzungen in den „4. Regionalen Nahverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck 2019 - 2023" aufzunehmen.	
	zu Punkt 3. Seite 96 nach Satz 1 einfügen: Die Betriebsqualität im ÖPNV wird vor allem auch durch ein Zusammenspiel von der Qualität des eingesetzten technischen Materials, der Anlagen und der Qualifikation sowie den Arbeitsbedingungen des eingesetzten Personals bestimmt. Aus diesem Grund legt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ verpflichten, bestimmte soziale Standards einzuhalten.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck dient das Kapitel 3 und auch das Kapitel 4 der Beschreibung der aus Ihrer Sicht ausreichenden Verkehrsbedienung. Ein Verweis auf Arbeitsbedingungen ist hier jedoch nicht Regelungsgegenstand, so dass die Ergänzung nicht umgesetzt wird.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 in 1. Abs., 1. Satz geändert: Die Hansestadt Lübeck begrüßt die Absicht der Bundesregierung klarzustellen, dass über die Nahverkehrspläne beschriebene soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten sowie qualitative und ökologische Standards für alle Bewerber gelten. Die Hansestadt begrüßt weiterhin die Absicht der Bundesregierung den Ordnungsrahmen dahingehend zu ändern, dass die Kommunen in die Lage versetzt werden Emissionsgrenzwerte für den Personenverkehr zu erlassen. **Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 in 3. Abs., 1. Satz geändert:** Die Hansestadt Lübeck verlangt für die in ihrem Wirkungsbereich erbrachten Verkehrsleistungen, dass die durch den im Verkehrsgebiet einschlägigen, repräsentativen Tarifvertrag vorgesehenen Entgelte nach den tariflich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflichen vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren sind, und hierdurch bei dem Betreiber hochwertige, sozialadäquate Beschäftigungsbedingungen herrschen. Gegenüber einem internen Betreiber hat die Hansestadt Lübeck aufgrund ihrer Vertretung in den Gesellschaftsorganen unmittelbaren Einfluss auf diesbezügliche Entscheidungen. Eine Direktvergabe an einen internen Betreiber sichert somit bestehende, auskömmlich bezahlte Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen von in der Hansestadt Lübeck und Umgebung ansässigen Beschäftigten. **Zu Punkt 5.2.2 Seite 164 nach 3. Abs., neuen Absatz eingefügt:** Der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, legt besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird deshalb den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ gemäß Art. 4, Abs. 4a bis Abs. 6 der EU(VO) 1370/2007 verpflichten, die in diesem Nahverkehrsplan aufgeführten sozialen Standards einzuhalten. Das heißt, die Hansestadt Lübeck macht von ihrem Wahlrecht Gebrauch und ordnet für den Fall, dass ein anderer Betreiber als der bisherige die Leistung übernimmt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.	**Der Hinweise werden nicht 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 übrigens ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. In diesem Rahmen stellt die Hansestadt Lübeck ihre Erwägungen für die beabsichtigte Direktvergabe an die SL als internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dar. Es geht um die Gründe, ob und warum eine Direktvergabe vorgenommen werden soll. Damit wird der beabsichtigte Finanzierungsrahmen dargestellt und den Vorgaben des ÖPNVG insofern genügt. Die Hinweise und Formulierungsvorschläge beziehen sich maßgeblich darauf, wie eine Direktvergabe ausgestaltet werden soll. Die Hansestadt Lübeck wird diese Anforderungen mit der Vorabbekanntmachung und den ergänzenden Dokumenten in transparenter Weise darlegen, die dann unter den weiteren Voraussetzungen der §§ 8a Abs. 2 i.V.m. 13 Abs. 2a S. 2 bis 6 PBefG auch für eigenwirtschaftliche Verkehre maßgeblich sind. Die Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass nach gegenwärtiger Rechtslage die Festlegung sozialer Standards zum Schutz der Beschäftigten in (regionalen) Nahverkehrsplänen nicht vorgesehen ist. Den Wunsch dies zu ändern äußert die Hansestadt Lübeck in dem 4. RNVP ausdrücklich, wird sich aber im Übrigen an die für dessen Erlass gültige Rechtslage halten. Diese geltende Rechtslage sieht die Festlegung von sozialen Standards, etwa aufgrund von Art. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ausschließlich für öffentliche Aufträge vor.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1 vom 3. Dezember 2007) an, dass der ausgewählte Betreiber die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem vorherigen Betreiber gewährt wurden. Die bisherigen Betreiber sind verpflichtet, den Auftraggebern auf Anforderung die hierzu erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen oder Einsicht in Lohn- und Meldeunterlagen, Bücher und andere Geschäftsunterlagen und Aufzeichnungen zu gewähren, aus denen Umfang, Art, Dauer und tatsächliche Entlohnung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hervorgehen oder abgeleitet werden können. Hierdurch entstehende Aufwendungen des bisherigen Betreibers werden durch den öffentlichen Auftraggeber erstattet. Diese sind als Mindestarbeitsbedingungen während der gesamten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten und gelten gleichermaßen vollumfänglich auch für die eingesetzten Subunternehmer im Linienbündel „Hansestadt Lübeck“. Die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Anforderungen und Standards für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen hält die Hansestadt Lübeck für erforderlich (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG). In diesem Zusammenhang wird auch auf die Vergabeunterlagen (Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Abs. 2i.V.m. § 13 Abs. 2a und 2b PBefG) hingewiesen.	
Betriebsrat Stadtverkehr Lübeck; 06.07.2018	**Einleitung:** evtl. überarbeiten nach Fertigstellung der Kap. 1 – 5 **Erläuterung:** wird empfohlen	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	1.2, Seite 17, 1. Abs.: … bildet das u.a. das ÖPNVG SH. Satz 2 neu: Gemäß § 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Sowohl § 1 Abs. 2 RegG als auch § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG sehen vor, dass das Landesrecht die zuständigen Behörden (Aufgabenträger)	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** In Kapitel 1.2 soll auf wesentliche gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für die Regelungsinhalte eines RNVP hingewiesen werden. Die Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV wird bereits beschrieben.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	benennt. Dementsprechend überträgt das ÖPNVG SH. in § 2 Abs. 2 „Kreise und kreisfreien Städte oder ihrer jeweiligen Zweckverbände, die ausschließlich aus kommunalen Körperschaften bestehen“. Die Hansestadt Lübeck ist gemäß § 2 Abs. 2 ÖPNVG SH diese „Aufgabenträgerin" für den öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und damit zuständig für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlicher Personennahverkehr i.V.m. § 8 Abs. 3 PBefG und Art 4 der Verordnung (EU) 2016/2338. **Erläuterung:** Das ÖPNVG SH hat seit 2013 (!) wichtige europäische und nationale Normen (u.a. PBefG; RegG; VO (EU) 2016/2338; VO (EU) 1370/2007) nicht nachvollzogen. Das RegG regelt u.a. die Verteilung der ÖPNV-Mittel des Bundes für die Länder - und damit auch für die Kommunen - (derzeit bis 2031). Das ÖPNVG SH selbst setzt nur das RegG (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395)), um. Ende 2015 wurde das RegG letztmals geändert und zwar mit einer bis zum Jahr 2031 laufenden ÖPNV-Finanzierungszusage des Bundes an die Bundesländer.	Es wird aus Sicht der Hansestadt Lübeck keine Notwendigkeit für eine Anpassung der Formulierung erkannt.
	2.2.4, Seite 59: Herrentunnel-Shuttle, Abs. überarbeiten	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Kapitel 2.2.4 beschreibt das in der Hansestadt Lübeck vorhandene Verkehrsangebot. Der Herrentunnel-Shuttle ist nicht Bestandteil der von der Hansestadt Lübeck beabsichtigten Vergabe von Leistungen des übrigen ÖPNV und wird nicht in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck organisiert.
	2.2.4, Seite 60: neu: Neben den Verkehren in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck bestehen derzeit 13 ein- und ausbrechende Linien des Regionalverkehrs 54 (davon neun Liniengenehmigungen der Autokraft und vier Liniengenehmigungen der NAHBUS), für die die entsprechenden Aufgabenträger der umliegenden Kreise bzw. Landkreise zuständig sind.	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die mit dem Beteiligungsentwurf vorgelegte Fassung beschreibt die derzeitige Sachlage korrekt. Eine Änderung ist nicht erforderlich.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	2.2.4, Seite 60: Angebotsumfang neu: Stadtverkehr und Regionalverkehr sind verzahnt (vgl. auch 3.1.6). Die wichtigsten Verknüpfungspunkte mit dem städtischen ÖPNV sind: • ZOB • Xx	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Darstellung von Verknüpfungspunkten ist nicht Bestandteil des Kapitels 2.2.4.
	2.2.4, Seite 62: zu Bedarfslinienbetrieb als Alternative: Eine Evaluation des Angebots ist somit regelmäßig erforderlich. Aufbauend darauf sollte geprüft werden, ob und wie bestehende klassische Angebote etwa in … zu Flächenverkehr neu: Flächenverkehr/Nachtverkehr	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Weiterentwicklung der Betriebsformen wird in Kapitel 3.2.1 „Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV“ thematisiert. Dort wird bereits auf die Notwendigkeit der Evaluation hingewiesen.
	3.1, Seite 95ff.: „übrigen ÖPNV“ Vgl. unter diesem Gesichtspunkt auch das Kap. 3.3 siehe Tab. 33: ab Linie 300 sind die Kompetenzen der angrenzenden AT betroffen. Ist dies abgeprüft? Über deren Liniengenehmigungen und damit deren geforderten Standards wird nicht im Rahmen der DV an SL und LVG entschieden!	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der RNVP ist auf den gesamten übrigen ÖPNV auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck betreiberunabhängig und gesamthaft ausgerichtet. Bei ein-/ausbrechenden Verkehrsleistungen ist eine gesonderte Abstimmung zu Zuständigkeiten regelmäßig erforderlich und wird auch durchgeführt. Die benachbarten Aufgabenträger sind frühzeitig eingebunden worden und haben auch von der Möglichkeit der Stellungnahme im Beteiligungsverfahren Gebrauch gemacht.
	4.1.2, Seite 121, 2. Abs.: bitte überprüfen und gfs. überarbeiten: „Anschlusssicherung 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 Anschlusssicherung soll über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen und durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. Kapitel 4.2.2) überwacht werden.“ verwiesen.
	4.2.2, Seite 127, 2. Abs.: Abs. 2 - 4 streichen, dafür neu: Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst und den derzeitigen Leitstellen auf den Betriebshöfen bei der SL und LVG vorzuhalten. Deren Verfügbarkeit soll	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Die im Beteiligungsentwurf des RNVP enthaltenen Anforderungen entsprechend bereits den erforderlichen Regelungsinhalten aus Sicht der Hansestadt Lübeck. Es

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	mindestens durch folgende zeitliche Lagen und personelle Besetzung gesichert sein: • Öffnungszeiten, davon SC ZOB 24/8; Service-Nummer 888-2828, wird außerhalb der Öffnungszeiten auf Leitstelle SC ZOB übertragen; • Derzeit wird die Betriebsüberwachung durch 17 Personale gesichert. Der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, legt aus Gründen der Qualitätssicherung darauf Wert, dass die Service-Nummer 888-2828 nicht auf externe Dritte übertragen werden darf und nur eigenes, mit den örtlichen Verhältnissen vertrautes Personal eingesetzt wird. entsprechende Anpassung auch in 2.4.2 und 4.6 • das SC Travemünde verkauft auch Fahrkarten für die Fähren. Abs. 5 streichen, dafür neu: Der Betreiber hat in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge sowie Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten auf 2 Betriebshöfen im Gebiet des Linienbündels „Hansestadt Lübeck“ vorzuhalten. weiter mit Abs. 6 + 7	werden jedoch zur Präzisierung folgende Anpassungen übernommen: Der Satz „Zudem sind Verkehrsmeister für die mobile Betriebslenkung einzusetzen“ durch die neue Formulierung „Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität ist weiterhin eine Betriebsüberwachung mit einem mobilen Verkehrsmeisterdienst vorzuhalten.“ ersetzt. Im Abschnitt 5 wird folgende Anforderung ergänzt: „sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen mit ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten“. Anpassungen in 2.4.2 sind nicht erforderlich.
	4.2.3, Seite 128: bitte mind. den IST-Stand der Fahrzeugereserve angeben!	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die konkrete Angabe eines Wertes für eine Fahrzeugreserve führt selbst bei kleinen Anpassungen im Fahrplan ggf. dazu, dass dieser Wert angepasst werden muss. Es wird daher darauf verzichtet.
	4.4, Seite 129: nach 1. Abs. neu: Aus diesem Grund legt der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Linienbündels	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Kapitel 4.4 regelt die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlichen Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst. Die spezifische Beschreibung etwaiger Vorgaben

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	„Hansestadt Lübeck“ gemäß Art. 4 Abs.5 S. 2 der EU(VO) 1370/2007 i.V.m. Art 4 (neu), insbes. Abs. 4a, Abs. 4b und Abs. 6 der VO (EU) 2016/2338 verpflichten, soziale Standards einzuhalten. Zu den Sozialstandards gehören auch Sozial- und Pausenräume an den zentralen Ablösestellen und Toiletteneinrichtungen an allen Linienendpunkten. Ebenso sind die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards auch zukünftig als Mindestarbeitsbedingungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten. Alle zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards gelten auch vollumfänglich für die eingesetzten Subunternehmer. Der Aufgabenträger verlangt im Falles eines möglichen Betreiberwechsels, dass der mögliche Betreiber dem Aufgabenträger zusagt, dass er die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der bisherigen Betreiber in Anwendung der RL 2001/23/EG i.V.m. 4b der VO (EU) 2016/2338 zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem bisherigen Betreiber gewährt wurden. Die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Anforderungen und Standards für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen hält die Hansestadt Lübeck für erforderlich (§ 8 Abs. 3 PBefG). In diesem Zusammenhang wird auf die Vergabeunterlagen (Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Abs. 2i.V.m. § 13 Abs. 2a und 2b PBefG) hingewiesen.	zu sozialen Standards zum Schutz der Beschäftigten werden im Instrument der Vorabbekanntmachung aufgenommen. Vergleiche auch Abwägung zur Stellungnahme von Verdi zu Kapitel 5.2.2-
	4.4, Seite 130: 2. + 3. Abs. streichen, ebenfalls Überschrift.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Eine Streichung der Anforderungen an die Qualifizierung des Fahrpersonals ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht gewünscht.
	4.6, Seite 132: 2. Bullit-Point: ergänzen siehe Anmerkungen zu S. 86 (zu 2.4.2): das SC Travemünde verkauft auch Fahrkarten für die Fähren.	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Der Hinweis auf den Verkauf von Fahrausweisen für die Fähren wird ergänzt.
	4.9., Seiten 143 – 147: siehe auch Anmerkungen zu S. 81 und S. 128 Ergänzung: Umweltnormen: bei Dieselfahrzeugen xx% mind. Euro-Abgas-	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Norm 5 (vgl. auch 4.11 S. 152 und 4.13 S. 156) Fahrzeugeinsatz Alter: Ausnahme: 4% des Fuhrparks bei Einsatz von Fahrzeugen älter 10 Jahre nur in der HVZ an Schultagen und an folgenden Einsatzsituationen: … zusätzlich: Der zukünftige Betreiber verpflichtet sich, bei der Betriebsleistungserbringung die definierte Qualität bei den Fahrzeugen über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Das Unternehmen legt dazu alle zwei Jahre einen Nachweis über die von ihm eingesetzten Fahrzeuge mit den in der Anlage xy definierten Fahrzeugausstattungen und -standards, über das Durchschnittsalter und die zulässigen Abweichungen bei den eingesetzten Fahrzeuge vor, jeweils bezogen auf den Durchschnitt der letzten drei abgelaufenen Geschäftsjahre. Der Nachweis ist vom Wirtschaftsprüfer des Betreibers zu bestätigen.	Eine Vorgabe eines maximal zulässigen Anteils von Dieselfahrzeugen mit Euro-Abgas-Norm 5 dient dem schnelleren Erreichen der aus Sicht der Hansestadt Lübeck gewünschten Umweltziele. Um zu vermeiden, dass ein zukünftiger Betreiber Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge in Betrieb nimmt, die nicht mindestens , die Einhaltung der jeweils im Startjahr des Einsatzes geltende höchste Euro-Abgas-Norm erfüllen, wird der Satz „Bei Neufahrzeugen muss mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.“ wie folgt geändert: „Bei allen neu beschafften Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen müssen mindestens die im Beschaffungsjahr geltende höchste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden.“ Ausnahmen von den Vorgaben zum Fahrzeugalter sind nicht vorgesehen, um eine moderne Gesamt-Fahrzeugflotte zu unterstützen. Zum Vorschlag eines zusätzlichen Absatzes wird auf die bereits in Kapitel 5.3.2 „Nachweis der Betriebsqualität“ definierten Berichtspflichten verwiesen, die aus Sicht der Hansestadt Lübeck sinnentsprechend wirken.
	4.13, Seite 156: Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) ersetzen durch „Euro-Abgas-Norm 5 (Abgasgrenzwerte für Busse) ab 2020 für xx%“ der eingesetzten Fahrzeuge ?	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Regelung „Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr von Fahrzeugen geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse)“ soll vorrangig gelten, so dass keine Euro-Abgas-Norm 5-Fahrzeuge mehr neu in die Flotte aufgenommen werden können. Dazu wird die Reihenfolge der Aufzahlung der Vorgaben in Kapitel 4.13 korrigiert.
	5.1.2, Seite 163: zu Verkehrsunternehmen: Beschreibung unter Vorlage (siehe Internetseite: https://www.svluebeck.de/de/%C3%BCber-uns/leistung-f%C3%BCr-alle.html mit Angaben über 650 Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon xxx Fahrpersonal, 1000 Haltestellen, 25 Linien, 200 Busse, 5 Fähren. Pro Tag werden xxx.000 Personen befördert. Insgesamt fahren pro Jahr ca. 30, 8 Mio. (einschl. Fähren) Menschen. Anzahl der jährlichen Ausbildungsplätze sowie Sonderleistungen - falls vorhanden - wie etwa	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die gewünscht Ergänzung ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht erforderlich, um die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation zu beschreiben.

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

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

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

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

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	bewerben würde oder aber die Werbung dazu unterstützt.	
	S. 131 Pkt. 4.5 Tarifliche Kooperation zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Landkreis Nordwestmecklenburg: Eine tarifliche Kooperation soll grundsätzlich zu einer gemeinsamen Nutzung von Tarifprodukten der jeweiligen Kooperationspartner führen. Im Ergebnis geht es um Kundengewinnung für beide Partner und eine Verbesserung der ÖPNV-Qualität für alle Fahrgäste. Aus diesem Grund sehe ich die Erforderlichkeit, dass die „Umsetzung für den Aufgabenträger der Hansestadt Lübeck kostenneutral auszugestalten ist" als nicht zielführend an. Vielmehr sollte hier auf eine gerechte Verteilung zwischen den betreffenden Aufgabenträgern eingegangen werden. Andernfalls sieht der Landkreis kaum eine Chance für eine ausgewogene Umsetzung dieser Maßnahme.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Hansestadt Lübeck möchte sich mit dem 4. RNVP dem Ziel einer tariflichen Kooperation verpflichten. Es ist dabei jedoch zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass auch eine finanzielle Lastenabwägung bei der Entwicklung und Umsetzung etwaiger Kooperationsformen erfolgen muss.
LÜBECKER BAUVEREIN eingetragene 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.
NAH.SH; 06.07.2018	Die Mindestvorgaben für RNVP gemäß ÖPNVG SH werden eingehalten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 24, Zeile „Kommunikationsmaßnahmen“: Weiterentwicklung der (nah.)SH-Card zu einer elektronischen Mobilitätskarte: korrigieren in SH-Card, die Verbindung mit (nah.) wird so nicht verwendet	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 27, 2. Absatz von unten: Die planerische und verkehrliche Koordinierung des ÖPNV und SPNV obliegt gemäß §2 (5) ÖPNVG SH landesweit der NAH.SH.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Der 2. Absatz wird wie folgt neu formuliert: Die planerische und verkehrliche

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Koordinierung des ÖPNV und SPNV obliegt gemäß §2 (5) ÖPNVG SH landesweit der NAH.SH.. Aus heutiger Sicht ist dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck die avisierte Annäherung zwischen dem HVV und Hansestadt Lübeck wichtig.
	S. 33 Angebots und Vernetzungsqualität: Verbesserung der Anschlüsse Bus-Bahn im Abendverkehr am ZOB/Hauptbahnhof: Einheitlichkeit der Ankünfte im SPNV ist gegeben. ITF Knoten zur Minute 0 ist voll ausgeprägt. Aus Sicht der NAH.SH besteht hier nach wie vor dringender Handlungsbedarf. Es sollte angestrebt werden Bus-Anschlüsse in alle Stadtteile auf den ITF-Knoten zur vollen Stunde auszurichten.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Hinweise werden wie folgt neu formuliert: • Einheitlichkeit der Ankünfte im SPNV ist gegeben, ITF Knoten zur Minute 0 voll ausgeprägt • Handlungsbedarf bei Optimierung der Anschlüsse insbesondere in den Schwachlachstzeiten • Kommunikation seitens SPNV-Unternehmen ausbaufähig
	S. 33; Tarife, Information, Marketing: Schreibfehler: NAH.AH statt NAH.SH	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 50; Abb. 8 und ff.: Formatierungsfehler in Abbildungen („Fragezeichen“ bei den Zahlen	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 60 Tabelle 13: RB 85 verkehrt im 120 Minuten Takt nach Puttgarden bzw. Burg, Stundentakt nur zwischen Neustadt und Lübeck	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 73 Tabelle 17: Die NAH.SH sieht Handlungsbedarf bezüglich Anschlüssen an den übrigen ÖPNV bei den vier noch nicht verknüpften Haltepunkten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Fokus stehenden Verknüpfungspunkte werden in Kapitel 3.1.6 „ÖPNV-Netzknoten bzw. Verknüpfungspunkte“ definiert.
	S. 84, 6. Absatz: Korrekte Firmierung lautet: Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH).	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 87, zweiter Absatz: Vor „Mobile Fahrplaninformationen“ ergänzen: Auf der Internetseite der NAH.SH GmbH www.nah.sh gibt es außerdem mit dem Routenplaner eine landesweite Fahrplanauskunft.	**Der Hinweis wird umgesetzt.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 100, Tabelle 20: Ein Beginn der NVZ um 17 Uhr ist eher ungewöhnlich. Wir empfehlen auch unter dem Gesichtspunkt veränderter Mobilitätsmuster eine Verschiebung in den Abend hinein.	**Der Hinweis wird nicht 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 Fahrplanauskunftsysteme einspeisen	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 117: Ein grundsätzlicher 30 Minuten Takt wird als Option im Vergabeverfahren abgefragt, eine Nachbestellung der Leistung wird somit innerhalb der Vertragslaufzeit grundsätzlich ermöglicht.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**
	S. 123, 2. Absatz von unten: Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen: Eine Gestaltung der Elemente in Anlehnung an das NAH.SH Design Manual sollte angestrebt werden. (vgl. auch S. 134 oben)	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 127, 4.3.3 Beschwerdemanagement: Unserer Erfahrung aus den SPNV-Ausschreibungen nach, empfiehlt es sich, die „zügige Bearbeitung“ zu konkretisieren und eine Zeitangabe zu hinterlegen.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es wird die zügige Bearbeitung mit „bis spätestens zwei Wochen nach Beschwerdeeingang“ konkretisiert.
	S. 129; Grundsätzliche Handlungsfelder: vor Aufzählung: Ergänzung NAH.SH im einleitenden Text; Begründung: tarifliche und vertriebliche Themen von landesweiter Bedeutung werden gemeinsam mit allen (beteiligten) Akteuren und den Organisationen NSH und NAH.SH diskutiert und beschlossen	**Der Hinweis wird umgesetzt.**
	S. 133, Marketing unter der Dachmarke NAH.SH: Bitte umformulieren: „Die Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, von Tarifen, Kombinationsangeboten und Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern soll, neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt	**Der Hinweis wird 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

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Lübeck, im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.	möglich neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt Lübeck im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.
	S. 146, erster Absatz Werbeflächen: Gemäß NAH.SH Manual Abschnitt Fahrzeuge S. 12 ist anzustreben die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Formulierungen werden sinnentsprechend wie folgt angepasst: • Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten. • Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben. Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.
	S. 147, Bauformen von Haltestellen: Korrigieren: Überschrift enthält einen Tippfehler; Haltestelle am Fahrbahnrand: Sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der Entwicklungslänge von Busbuchten entspricht, nicht zulässig ist. Nur so kann eine barrierefreie Anfahrt der Busse gewährleistet werden.	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Die Erläuterung zu Haltestellen am Fahrbahnrand wird übernommen.
Omnibus Verband Nord e.V.; 06.07.2018	Setzt man sich mit dem vorliegenden Entwurf des 4. RNVP für Lübeck näher auseinander, fällt schnell auf, dass der Entwurf ausdrücklich keine Beteiligungsmöglichkeiten für kleine und mittelständische private Verkehrsunternehmen vorsieht. Stattdessen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der bestehende Verkehr im Wege der Direktvergabe erneut an das städtische Unternehmen SL (mit LVG) gehen soll. Dieses hat zur Folge, dass andere, insbesondere mittelständische private	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger und zuständige Behörde für den übrigen ÖPNV kommt unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Omnibus Verband Nord e.V. bei ihrer Entscheidung für eine Direktvergabe an den internen Betreiber zu keinem anderen Ergebnis. Die Hansestadt Lübeck hat bei ihrer Entscheidung für die Direktvergabe an den

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Unternehmen für weitere 10 Jahre keinerlei Möglichkeit haben, sich an dem Gesamtpaket dieser Verkehrsvergabe zu beteiligen, zumal sich der Aufgabenträger entschieden hat, die Verkehrsleistung nicht etwa auf verschiedene, mittelstandsfreundlichere Lose zu verteilen, sondern den Verkehr in einem Gesamtlos zu vergeben. Diese Entscheidung wird zwar mit wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen gerechtfertigt, allerdings erscheinen diese insoweit mindestens problematisch, als sie die generelle Eignung besitzen, jede Verkehrsleistung ausschließlich an das eigene kommunale Unternehmen zu rechtfertigen - und sei es durch die exklusive Möglichkeit der Quersubventionierung durch die eigenen Stadtwerke, also den steuerlichen Querverbund. Dass dies vom Gesetzgeber nicht gewollt sein kann, liegt auf der Hand, weil ansonsten der gesetzlich vorgesehene Vorrang mittelständischer Interessen faktisch keine Relevanz besäße und überflüssig wäre. Diese Forderung des Gesetzgebers findet sich nicht zuletzt wieder in § 97 Abs. 4 GWB, wo es ausdrücklich heißt: „Mitte/ständische Interessen sind bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen." Es stellt sich also die Frage, an welcher Stelle des aktuellen RNVP-Entwurfs die Stadt Lübeck den mittelständischen Interessen überhaupt Geltung verschafft, geschweige denn einen „Vorrang" einräumt? Bislang ist dies leider nicht erkennbar. Denn auch wenn die Stadt Lübeck zu dem Ergebnis kommt (S. 164), die Direktvergabe des öDA sei im Hinblick auf die Gewährleistung der Umsetzung vergaberechtlicher Anforderungen am effizientesten, folgt daraus nicht, dass die Direktvergabe denklogisch nur an einen internen Betreiber sinnvoll erfolgen kann. Wie sich am Beispiel Eckernförde zeigt, gibt es offenbar sehr gute städtische Erfahrungen mit Direktvergaben an private Unternehmen und es gibt insoweit auch keinerlei Hinweise darauf, dass städtische Einflussmöglichkeiten dadurch vergleichsweise beschränkter seien.	internen Betreiber ihre Gründe umfassend, abschließend und erschöpfend in nachvollziehbarer Weise unter Ziffer 5.2.2 4. RNVP (Beteiligungsentwurf) dargelegt. Es liegt in ihrem Einschätzungsspielraum, dass sie bei der Wirtschaftlichkeit der ausreichenden Verkehrsbedienung 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 Verkehrsbedienung 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 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
	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 starrerer Strukturen und des dort geltenden und im Niveau oberhalb des OVN-Tariflohns liegenden Tarifvertrages Nahverkehr (TV-N) einschließlich aller Nebenleistungen in der Lage sind. Daher überzeugt auch nicht die vorliegende Begründung, eine Direktvergabe an den internen Betreiber sei auch aus wirtschaftlicher Sicht die beste Lösung. Denn bekanntlich stellt sich erst durch einen fairen Wettbewerb - ganz unabhängig von der Losgröße bzw. dem Loszuschnitt - tatsächlich heraus, welches Angebot das wirtschaftlich Beste ist. Dies kann, es muss aber häufig nicht der interne Betreiber sein. So heißt es in § 2 Abs. 7 ÖPNVG SH: „Bei der Durchführung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen des ÖPNV bedienen sich die Aufgabenträger unter Berücksichtigung der geringsten Kosten für die Allgemeinheit öffentlicher oder privater Verkehrsunternehmen." Die Erfahrung zeigt bundesweit, dass private Verkehrsunternehmen auch bei Beachtung aller tariflichen Sozialstandards häufig flexibler und günstiger in der Lage sind die zu vergebende Verkehrsleistung zu erbringen. Gern verweisen wir in diesem Zusammenhang auf unseren eigenen, ebenfalls mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossenen Tarifvertrag, der wie der TV-N zu den repräsentativen Tarifverträgen im Sinne des TIG SH gehört und Lohndumping schon aufgrund des dort geregelten hohen Tariflohnniveaus deutlich verhindert. Bekanntlich sieht das geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor und bei aller öffentlichen Diskussion um diesen Vorrang bekennt sich auch die derzeitige Bundesregierung ausdrücklich dazu. Dies ist schon deshalb wichtig, weil nur so die politisch gewünschte Betreibervielfalt erhalten werden kann und anderenfalls die klein- und mittelständischen privaten Unternehmen	

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	sukzessive aus dem Markt gedrängt würden. Es ist vielmehr seitens des jeweiligen Aufgabenträgers darauf zu achten, dass Marktchancen für mittelständische (kommerzielle) Unternehmen erhalten bleiben, zumal diese als Gewerbesteuerzahler und Arbeitgeber mindestens den gleichen Schutz verdienen wie eigene Unternehmen des kommunalen Aufgabenträgers. Wir möchten Sie daher nachdrücklich dazu auffordern, den vorliegenden Entwurf unter Berücksichtigung der vorstehenden Argumente noch einmal zu überprüfen und etwaigen Marktabschottungsgedanken durch Reduktion auf ein Gesamtlinienbündel sowie ausschließliche Direktvergabe an den internen Betreiber eine klare Absage zu erteilen. Nutzen Sie die Gelegenheit, den städtischen ÖPNV durch mehr Wettbewerb, aber auch durch die Öffnung für alternative Bedienformen sowie technologieoffene alternative Antriebsformen noch attraktiver, flexibler und kostengünstiger zu machen.	
Fahrgast-verband PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg; 06.07.2018	**01. Einführung eines einheitlichen Taktsystems:** Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein einheitliches Taktsystem einzuführen. Unserer Auffassung nach sollte das einheitliche Taktsystem zwischen einem 7,5-, einem 15- und einem 30-Minuten-Takt differenzieren, so dass auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein sinnvoll vertaktetes Verkehrsangebot entsteht und an allen Knotenpunkten attraktive Umsteigezeiten angeboten werden.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Im vorliegenden Beteiligungsentwurf des RNVP definiert die Hansestadt Lübeck in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ Mindestvorgaben und Mindestkriterien für die aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderliche ausreichende Verkehrsbedienung. Dies beinhaltet bereits jetzt ein Taktsystem (15-, 30- bzw. 60-Minuten). Durch Überlagerungen wird das Angebot in den innenstadtnahen Bereichen weiter verdichtet. Weiterhin definiert die Hansestadt Lübeck als Handlungsschwerpunkt bereits jetzt im Kapitel 3.3.1 „Angebotskoordinierung Stadt- und Regionalbuslinien die Notwendigkeit einer Weiterentwicklung der Angebote im Stadt- und Regionalverkehr.
	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	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Im Beteiligungsentwurf des RNVP werden bereits Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Schwachverkehrszeiten definiert, die dem aus

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Grundangebot auf der entsprechenden Achsen des Stadtverkehr Lübeck darstellt. Diese Buslinie sollte auch in der Schwachverkehrszeit im 30-Minuten-Takt auf der gewohnten Linienführung verkehren.	Sicht der Hansestadt Lübeck angemessenen Verkehrsangebot entsprechen. Eine Überarbeitung im Sinne eines zusätzlichen Grundangebotes ist daher nicht erforderlich.
	03. Überplanung der zeitlichen Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten zu überplanen. Unserer Auffassung nach sollte die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten künftig wie folgt aussehen: • Hauptverkehrszeit: montags bis freitags von 05.30 bis 09.30 Uhr sowie von 13.30 Uhr bis 18.30 Uhr • Normalverkehrszeit: montags bis freitags vor 05.30 Uhr sowie von 09.30 und 13.30 Uhr und von 18.30 Uhr bis 20.30 Uhr, samstags von 05.30 Uhr bis 20.30 Uhr, sonntags von 10.30 Uhr bis 20.30 Uhr • Schwachverkehrszeit: montags bis samstags nach 20.30 Uhr, sonntags von 05.30 Uhr bis 10.30 Uhr sowie nach 20.30 Uhr	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die Verkehrszeiten wurden aus Sicht der Hansestadt Lübeck definiert und berücksichtigt sowohl die derzeitige als auch prognostizierte Entwicklung der Verkehrsleistung. Es bei den Vorgaben zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Es werden daher Mindestvorgaben als untere Qualitätsschranke definiert. Über die Mindestvorgaben hinausgehende Leistungen sind damit jedoch nicht ausgeschlossen.
	04. Einführung eines Schnellbuslinien-Netzes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die vorhandenen Schnellbuslinien durch die Einführung weiterer Schnellbuslinien zu einem vollständigen Schnellbuslinien-Netz auszubauen. Aus unserer Sicht sollten auf folgenden Relationen weitere Schnellbuslinien eingeführt werden: • Bad Schwartau - Hauptbahnhof - Innenstadt • Bornkamp - Universität - Innenstadt • Moisling - Hauptbahnhof - Innenstadt	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die Einrichtung zusätzlicher Schnellbuslinien ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht erforderlich. Vor Umsetzung des derzeitigen Verkehrsangebotes wurden dazu vielfältige Varianten untersucht (vgl. Gutachten Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck). Mit Bezug zu den Vorschlägen wird ist zu beachten, dass der Abschnitt Bad-Schwartau – Hauptbahnhof – Innenstadt durch eine direkte Linienführung in Verbindung mit den geforderten Maßnahmen zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV bereits im Sinne schnellerer Verbindungen im Fokus des RNVP steht. Im Bereich Hochschulstadtteil – Universität – Innenstadt existiert mit Linie 32 bereits ein Angebot mit Schnellbuscharakter. Eine zusätzliche Ausweitung nach Bornkamp wird nicht als erforderlich eingestuft. Der Abschnitt Moisling – Hauptbahnhof – Innenstadt soll

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		ebenfalls durch Maßnahmen zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV verbessert werden, so dass Zusatzleistungen durch parallele Schnellverkehre nicht erforderlich sind. Es ist weiterhin grundsätzlich zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass der Umsetzung von gewünschten Mehrleistungen beschränkt verfügbare Haushaltsmittel gegenüberstehen.
	05. Einführung einer schnellbusähnlichen Haltepolitik der aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck auf den aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien eine schnellbusähnliche Haltepolitik einzuführen. Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen eine schnellbusähnliche Haltepolitik eingeführt werden: • Mölln - Ratzeburg - Innenstadt - Hauptbahnhof • Trittau - Sandesneben - Kastorf - Hauptbahnhof • Bad Segeberg - Stockelsdorf - Hauptbahnhof (Schnellbus) • Timmendorfer Strand - Pansdorf - Ratekau - Bad Schwartau - Hauptbahnhof Die aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien sollten dabei in den Städten und Gemeinden, die über eine Bahnstation verfügen, auch an den Bahnstationen halten.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Die aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Stadt-Umland-Verkehr erforderlichen Maßnahmen fokussieren auf eine verbesserte verkehrliche Koordinierung zwischen den Angeboten im Stadt- und Regionalverkehr. Der damit verbundene Auftrag zur Überprüfung von geeigneten zu bedienenden Haltestellen wirkt bereits sinnentsprechend. Es wird auf Kapitel 3.3 „Weiterentwicklung übriger ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Region Lübeck“ verwiesen.
	06. Einführung neuer Tangential-Linien: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck weitere Tangential-Linien einzuführen. Die Tangential-Linien sollen einerseits die Funktion der Tangential-Linien von den Durchmesser-Linien des Stadtverkehr Lübeck übernehmen und andererseits die Erschließung des Gebietes der Hansestadt Lübeck verbessern. Die Tangential-Linien sollen täglich im 30-Minuten-Takt verkehren. Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen weitere	**Der Hinweis wird nicht umgesetzt.** Die Einrichtung zusätzlicher Tangentiallinien ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht erforderlich. Vor Umsetzung des derzeitigen Verkehrsangebotes wurden dazu vielfältige Varianten untersucht (vgl. Gutachten Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck).

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Tangential-Linien eingeführt werden: • Stockelsdorf - CITTI-PARK – Moisling • Moisling - Universität	
	07. Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt: Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck keine Aussagen zur Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt macht, obwohl die Diskussion zur Anpassung der 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.
	08. Einführung eines Nachtbus-Netzes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Nachtbus-Netz einzuführen. Das Nachtbus-Netz sollte täglich im Zeitraum von 01.00 bis 04.00 Uhr im 60-Minuten-Takt bedient werden und zeitlich nahtlos aus dem Tagesverkehr beziehungsweise in den Tagesverkehr übergehen. Der Fahrgastverband PRO BAHN bietet der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und Lübecker Verkehrsgesellschaft an, bei der Entwicklung eines Konzeptes für ein Liniennetz des Nachtbus-Netzes zu unterstützen.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Der gewünschte Nachtbusverkehr ist derzeit aus Sicht der Hansestadt Lübeck kein Bestandteil des sicherzustellenden angemessenen Verkehrsangebots. Es ist dabei zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist. Da Anforderungen an die zukünftige Entwicklung im Verkehr zu berücksichtigen sind, definiert der RNVP die Entwicklung des zugrundeliegenden Mobilitätsbedarfs in zwei Szenarien (vgl. Kapitel 2.5.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario) sowie 2.5.3 Alternativen für eine stärkere Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Wachstums-Szenario)). Damit wird eine ggf. erforderliche Weiterentwicklung auch im Bereich Nachtverkehr vorgedacht.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	09. Veränderung der Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB in den Schwachverkehrszeiten: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Ausgestaltung des Taktknotens der Bahn am Hauptbahnhof zu einem Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 sowie der Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf den zentralen Achsen des Stadtverkehr Lübeck durch die Überlagerung von im 30-Minuten-Takt verkehrender Buslinien die Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB zu verändern. Aus unserer Sicht sollten am Hauptbahnhof in den Schwachverkehrszeiten folgende Taktknoten eingeführt werden: • Taktknoten 1 zu den Minuten 12 bis 18 • Taktknoten 2 zu den Minuten 27 bis 33 • Taktknoten 3 zu den Minuten 42 bis 48 • Taktknoten 4 zu den Minuten 57 bis 03	**Der Hinweis wird nicht 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. Unserer Auffassung nach sollten an folgenden Knotenpunkten zwischen Bahn und Bus die Wegeführung beim Umstieg zwischen Bahn und Bus, sofern notwendig, und die Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus verbessert werden: • Lübeck-Travemünde Strand • Lübeck-Travemünde Hafen • Lübeck-Kücknitz • Lübeck-Dänischburg • Lübeck Hauptbahnhof • Lübeck-St. Jürgen • Herrnburg • Lübeck-Hochschulstadtteil	**Der Hinweis wird teilweise 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 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

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Zudem schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, im Rahmen der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee auf der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee eine Haltestelle für den Stadtverkehr Lübeck zu errichten und von dort aus Treppenanlagen und Zuwegungen zu den Bahnsteigen des Lübecker Hauptbahnhofes zu errichten. Darüber hinaus schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, die Haltestelle Lindenarcaden näher an den Haupteingang des Lübecker Hauptbahnhofes zu verlegen und in Lindenarcaden/ Hauptbahnhof umzubenennen, um einerseits eine direkte Sichtachse zu den Bussen zu schaffen und andererseits die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus zu verkürzen.	verbessern. Dies beinhaltet sowohl die Verknüpfung zwischen Busangeboten als auch zwischen Bus und Bahn.“
	11. Neue Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten bei der Nutzung von Bahn und Bus neue Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu errichten und die Umsteigezeiten an den neuen Knotenpunkten möglichst attraktiv zu gestalten. Unserer Auffassung nach sollten im Rahmen der Realisierung neuer Bahnstationen neue Knotenpunkte zwischen Bahn und Bus an folgenden Standorten errichtet werden. • Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg • Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe • Lübeck-Moisling	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Es wird in Kapitel 3.4 „Weiterentwicklung des SPNV“ folgender Absatz eingefügt: **„Prüfung weiterer SPNV-Zugangsstellen:** Zur Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus und zur Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten setzt sich die Hansestadt Lübeck dafür ein, über den geplanten Haltepunkt Lübeck-Moisling hinaus Potenziale für neue bzw. veränderte SPNV-Zugangsstelle als Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu untersuchen. Dabei sollten u.a. folgende möglichen Standorte/Bereiche geprüft werden: ...“ Abbildung 31 wird angepasst.
	12. Beschaffung der Gelenkwagen mit veränderter Ausgestaltung des Fahrgastraumes: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, unter anderem zur Reduzierung der Fahrgastwechselzeiten (Stichwort: "Einstieg vorne") neu zu beschaffende Gelenkwagen mit einer veränderten Ausgestaltung des Fahrgastraumes zu beschaffen. Aus unserer Sicht sollte neu zu beschaffende Gelenkwagen mit folgender Ausgestaltung des Fahrgastraumes beschafft	**Der Hinweis wird teilweise umgesetzt.** Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist die gewünschten detaillierte Anforderung an die Innenraumgestaltung von Gelenkbussen nicht sinnvoll, da im Kapitel 4.9 „Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz“ folgende funktionale Anforderungen definiert werden:

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	werden: • zwischen erster und zweiter Türe nur noch Anordnung von 2+1-Bestuhlung • zwischen zweiter und dritter Türe nur noch Anordnung von 2+2-Bestuhlung • Installation eines zusätzlichen Info-Monitor am Übergang zum Nachläufer, so dass auch Fahrgäste, die entgegen der Fahrtrichtung sitzen, die angezeigten Informationen zum weiteren Fahrtverlauf wahrnehmen können.	• Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben. • Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben. • Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen. • Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei gleichzeitiger Beförderung von Fahrrädern sowie z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden. Bei der Umsetzung dieser Vorgaben ist es denkbar, dass wie z.B. in der Hansestadt Bremen nur noch eine einseitige Bestuhlung auf der Fahrerseite des Fahrzeugs erfolgt, während auf der Türseite ein großer Mehrzweckbereich entsteht. Der Hinweis zur Anforderung an Info-Monitore führt sinnentsprechend zu folgender Ergänzung in Kapitel 4.9: „Die Anzahl und Anordnung der visuellen Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist.“
	13. Ausbau des Angebotes im SPNV: Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck kaum Aussagen zur Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) macht, obwohl mit der laufenden Ausschreibung des Elektro-Netzes Ost und der kommenden Ausschreibung des Diesel-Netzes Ost fast alle den Bahnknoten Lübeck berührenden Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgeschrieben sind beziehungsweise ausgeschrieben werden und somit eine	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Regelungsinhalt des RNVP ist zunächst die Gestaltung des übrigen ÖPNV inklusive der Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern. Da die Hansestadt Lübeck ein großes Interesse an der gesamthaften Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs hat, werden im Beteiligungsentwurf des RNVP auch Anforderungen an die Weiterentwicklung des SPNV definiert. Es wird dazu auf Kapitel 3.4 verwiesen. Die Forderungen nach einem 30-Minuten-Takt

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	sehr gute Möglichkeit besteht, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich zu verbessern. Aus unserer Sicht sollte das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) folgendermaßen ausgebaut werden: **Bahnstrecke Neustadt - Lübeck** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof • Errichtung neuer Bahnstationen Neustadt-West, Sierksdorf-Hansapark, Timmendorfer Strand und Ratekau • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SHA-Ausstattung „Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Travemünde - Lübeck** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof • Errichtung neuer Bahnstationen Lübeck-Ivendorf/ Skandinavenkai (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Ivendorf und dem Hafenzentrum) und Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Kücknitz) • Aufgabe der Bahnstation Lübeck-Skandinavienkai (Ersatz durch die Bahnstation Lübeck-Ivendorf/ Skandinavienkai) • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt	auf den Relationen Lübeck Hbf. - Lübeck Hbf. – Neustadt - Puttgarden, Lübeck-Travemünde Strand sowie Lübeck Hbf. – Ratzeburg sind dort bereits formuliert. Für den Abschnitt Lübeck – Hamburg wird die Ausweitung auf bis zu drei Fahrten je Stunde formuliert. Die Untersuchung zusätzlicher Haltepunkte außerhalb des Gebietes der Hansestadt Lübeck ist nicht Gegenstand des vorliegenden Beteiligungsentwurfs des RNVP und wird nicht übernommen. Die Vorschläge für zusätzliche Haltepunkte innerhalb der Hansestadt Lübeck werden als Prüfauftrag neu aufgenommen.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Lübeck -Ratzeburg ("Regio-S-Bahn Lübeck") • Errichtung einer neuen Bahnstationen in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe • Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis 2 im Bahnhof Mölln • Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Hamburg - Lübeck** • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes, auch abends sowie samstags und sonntags • Einführung einer Sprinter-Linie im 60-Minuten-Takt, die montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit nonstop ohne Halt zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Lübeck Hauptbahnhof verkehrt • Errichtung einer neuen Bahnstation Lübeck-Moisling und Bedienung im exakten 30-Minuten-Takt • Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN **Bahnstrecke Kiel - Lübeck** • Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis im Bahnhof Pansdorf und einer neuen barrierefreien Zuwegung zum Bahnhof • Einführung von System-Halten der Regionalexpress-Linie 83 Kiel - Lübeck in Pönitz und in Pansdorf • Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Eutin - Lübeck mit einer einheitlichen Fahrtzeit von 27 Minuten • Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit	

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN	
Lübeck Management e.V.; 09.07.2018	Seite 98 Definition von Gebietskategorien in der Hansestadt Lübeck: Das Gewerbegebiet Roggenhorst muss der Gebietskategorie „Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen“ zugeordnet werden. Begründung: In diesem Gewerbegebiet befinden sich Groß- und Einzelhandelsunternehmen, die DEKRA/TÜV, gastronomische Betriebe und nicht zuletzt auch eine Kindertagesstätte. Seite 100 Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf: Die Hauptverkehrszeit muss vor 6 Uhr liegen. Die Schwachverkehrszeit ist entsprechend anzupassen. Begründung: In vielen produzierenden Unternehmen beginnt die Hauptarbeitszeit um 6 Uhr. Tarifgebundene Unternehmen (z.B. Metall- und Elektroindustrie) orientieren sich an der tariflich zuschlagsfreien Arbeitszeit, von 6 – 20 Uhr, an 5 Tagen in der Woche (Mo-Fr). Spätschichten laufen sogar bis 22 Uhr, dann ist ein Fortkommen mit öfftl. VM unmöglich. Die Sicht der Beschäftigten aus dem Umland wurde nicht abschließend betrachtet. Nicht alle Beschäftigten arbeiten in der Innenstadt, sondern benötigen zeitnahen Anschluss, um die Gewerbegebiete in Lübeck zu erreichen. Ein-Stundentakt für Roggenhorst ist nicht ausreichend.	**Der Hinweis wird <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 Bedienungen die An- und Abreise in den Schwachverkehrszeiten ermöglichen. Eine Mitwirkung der jeweiligen Unternehmen wird dabei aus Sicht der Hansestadt Lübeck als wichtige Voraussetzung angesehen. Diese Abstimmungen entsprechend dem Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.14.1).“
	Seite 107, 3.2.1 Weiterentwicklung der Produkte und Betriebsformen des übrigen ÖPNV: Konventioneller Linienverkehr: Der dritte Unterpunkt ist um den Begriff	**Der Hinweis wird umgesetzt.**

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	„Gewerbegebiete/Industriegebiete“ zu ergänzen: Zusätzlich sollte aus Sicht der Hansestadt Lübeck zukünftig zur kleinräumigen Erschließung von Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten und Gewerbegebieten/Industriegebieten der Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien als Produkt geprüft werden. Flexibler Verkehr: Der zweite Unterpunkt ist um den Begriff „Gewerbegebiete/Industriegebiete“ zu ergänzen: Handlungsbedarf besteht beim Angebot der Bedarfslinien, die ggf. stärker auf Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriegebiete in städtischer Randlage ausgeweitet werden sollen.	
	Seite 158 Handlungsfelder Mobilitätsmanagement: Handlungsfeld Unternehmen: Hier dürfen Unternehmen in Gewerbe-/Industriegebieten auf keinen Fall fehlen!	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Das Handlungsfeld Unternehmen beinhaltet gesamthaft alle Unternehmen ohne Einschränkungen, so dass eine separate Nennung von Unternehmen in Gewerbe-/Industriegebieten nicht erforderlich ist.
	Allgemeines: Die in den Gewerbegebieten ansässigen Unternehmen sind auf eine gute ÖPNV-Anbindung angewiesen; diese muss sich an den üblichen und zum Teil tarifgebundenen Arbeitszeiten orientiert. ÖPNV-Anbindung und Angebote von Job-Tickets sind für die in Roggenhorst ansässigen Unternehmen aktuell keine herausragenden Module, um Fachkräfte anzuwerben. Insbesondere Auszubildenden unter 18 Jahren ist ein pünktliches Erscheinen am Arbeitsort (6 Uhr) mit öffentlichen Verkehrsmitteln derzeit nicht möglich. Im Schichtdienst Der Fachkräftemangel stellt viele Unternehmen vor extreme Herausforderungen. Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowohl mit den betrieblichen Anforderungen als auch mit der persönlichen Tagesplanung in Einklang bringen zu können, ist heute längst zu einem der wichtigsten Entscheidungskriterien bei der Wahl eines Arbeitgebers geworden.	**Der Hinweis wird <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.

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

442 von 754 in Zusammenstellung

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

Anlage 4

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
11	Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien in der Region Lübeck	3.3.1	2019 - 2020	Ca. 10 – 15 TEUR	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
12	Prüfung der Anbindung Dassow – Priwall	3.3.4	2019 - 2023	Offen	Landkreis Nordwestmecklenburg, Hansestadt Lübeck
13	Ausweitung SPNV-Angebot	3.4	2020 - 2023	Offen	Land Schleswig-Holstein
14	Ausweitung SPNV-Potenzialuntersuchung neue SPNV-Zugangsstellen (Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe bzw. Lübeck-Kücknitz (zusätzlicher Standort))	3.4	2020 - 2023	Offen	Land Schleswig-Holstein, NAH.SH
15	Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder an allen Schwerpunkthaltestellen sowie bei Bedarf an Normalhaltestellen (Bedarfsermittlung aufbauend auf derzeitige Erfassung des Haltestellenausbauzustande)	4.1.3	2019	Ca. 15 – 20 TEUR für Bedarfsermittlung	Hansestadt Lübeck
16	Prüfung der Möglichkeiten und der finanziellen Auswirkungen einer kostenlosen Fahrradbeförderung	4.1.3	2019 - 2020	Offen	Hansestadt Lübeck, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, NAH.SH, Verkehrsunternehmen
17	Machbarkeitsprüfung potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen inkl. Betreiber-/Finanzierungskonzeption und Kostenermittlung	4.1.5	2021 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
18	Maßnahmenprüfung Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV inkl. finanzielle Auswirkungen (Sozialtickets, Angebote für ältere Menschen, Kurzstreckenangebote, Kombi-/ Veranstaltungstickets, Angebote für Touristen, Weiterentwicklung Semesterticket, Integration Fährtarife in SH-Tarif, etc.)	4.5	2020 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, NAH.SH, Verkehrsunternehmen
19	Haltestellenausbau zur Umsetzung Barrierefreiheit	4.8	2019 - 2023	Ca. 100 TEUR p.a.	Hansestadt Lübeck
20	Erhöhung Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge	4.9, 4.13	2019 – 2030	Offen	Verkehrsunternehmen

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzung	Ressourcenbedarf (Kosten / Personal)	Finanzierungsverantwortung
21	Anpassung Haltestellenausstattung an aufgewertete Zuordnung zu den Haltestellenkategorien (v.a. Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, etc.)	4.10	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
22	Regelmäßige Aktualisierung Haltestellenkataster (mind. alle zwei Jahre)	4.10	2020, 2022	Ca. je 20 – 30 TEUR	Hansestadt Lübeck
23	Umsetzung Maßnahmen zur Busbeschleunigung aufbauend auf Gutachten „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“, vgl. urbanus GbR (2018)	4.12.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck
24	Einrichtung der Funktion integriertes kommunales Mobilitätsmanagement in der Hansestadt Lübeck	4.14.1	Ab 2019	ca. 1 - 2 VZP	Hansestadt Lübeck
25	Prüfung möglicher Optionen zur Einbindung der Eigenproduktion von Strom aus regenerativen Quellen / Prüfung von Möglichkeiten zur Energiespeicherung regenerativ produzierten Stroms zur Weiternutzung in Brennstoffzellenantrieben	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Stadtwerke Lübeck, Verkehrsunternehmen
26	Prüfung von Einsatzszenarien für autonome ÖPNV-Angebote, Initiierung und Umsetzung eines Pilotprojektes	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
27	Entwicklung von Geschäftsmodellen der On-Demand-Mobilität/ Erweiterungsmöglichkeit von On-Demand-/Ridesharing-Lösungen als flexible Mobilitätsalternative inkl. Prüfung Substituierbarkeit von schwach nachgefragten ÖPNV-Angeboten durch innovative On-Demand-Mobilität	4.14.2	2019 - 2023	Offen	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen

Hansestadt LÜBECK

4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

2019 - 2023









Fachbereich Planen und Bauen
Lübeck plant und baut
Heft 113/September 2018

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

Hansestadt LÜBECK

NAH.SH Der Nahverkehr

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-Netzknoten 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 Anschlusssicherung und Vernetzungsqualität 124
4.1.1 Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen 124
4.1.2 Anschlusssicherung 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 Beabsichtige 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: Liniennetz 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 Auskunfts- 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 (Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit) 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 (Behinderten-gleichstellungsgesetz)

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 Personennahverkehrs 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-

biete 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 NOx-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 CO^2 sowie ca. 4°t NOx zusätzlich pro Jahr einzusparen sind. Gleichzeitig soll sich dazu der Fuhrpark der Verkehrsunternehmen so verändern, dass der Anteil von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bereits ab 2020 auf mindestens 5%, bis Ende 2021 auf 10%, bis Ende 2025 auf 40% sowie bis Ende 2030 auf 70% erhöht.

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

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

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

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

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

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

Tarife und Vertriebsformen zeitgemäß im Verbund NAH.SH weiterentwickeln

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

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

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

Verkehrsleistungserbringung durch internen Betreiber

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

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

4. RNVP mit Blick in die Zukunft

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

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

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

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 CO_2 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 Maßnahmenplanes[1]

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 Zuschnitt[3] 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 LEP[4] und des Regionalplans für den Planungsraum II[5]:

- 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 bedeutsame 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 einfließen[6]:

- Strategischer Fokus auf Mobilität,
- Entwicklungen der ÖPNV-Netze sowie
- Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, um CO_2-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 ist[7]. 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. MWAVT 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)
Kommunikations-maßnahmen	◆ 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
Infrastruktur-maßnahmen	◆ Neue Station Lübeck-Moisling

Quelle: MWAVT SH 2014.

1.3.3 Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck[8] 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 lassen[10].

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. Fackenburger 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 VEP[11] 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 CO_2-Reduzierung[13] ,
- 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 Lübeck[14] und definiert auf den vier Betrachtungsebnen: „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 Strukturfindungsverfahren, 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 Lübeck[15] 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 lärmarmer 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. Fortschreibungen[17],

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 Lübeck[24] sowie aus der Marktforschung der NAH.SH[25],
- Gutachten und Untersuchungen zur Einführung einer Regio-S-Bahn für den Raum Lübeck[26],
- Gutachten „Lübeck - staufrei bis 2015“[27] mit den für den ÖPNV wesentlichen umzusetzenden Maßnahmen[28] 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 Moisling[30],

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 BauGB[31],
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck[32],
- 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 Erreichbarkeitsanalysen[34] sowie
- Gutachten und Strategien zur touristischen Entwicklung[35].

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-Haltepunkt 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		• Komplett umgesetzt
Aufbau eines Haltestellen-Management		• 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 Schwachlachstzeiten • 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



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.

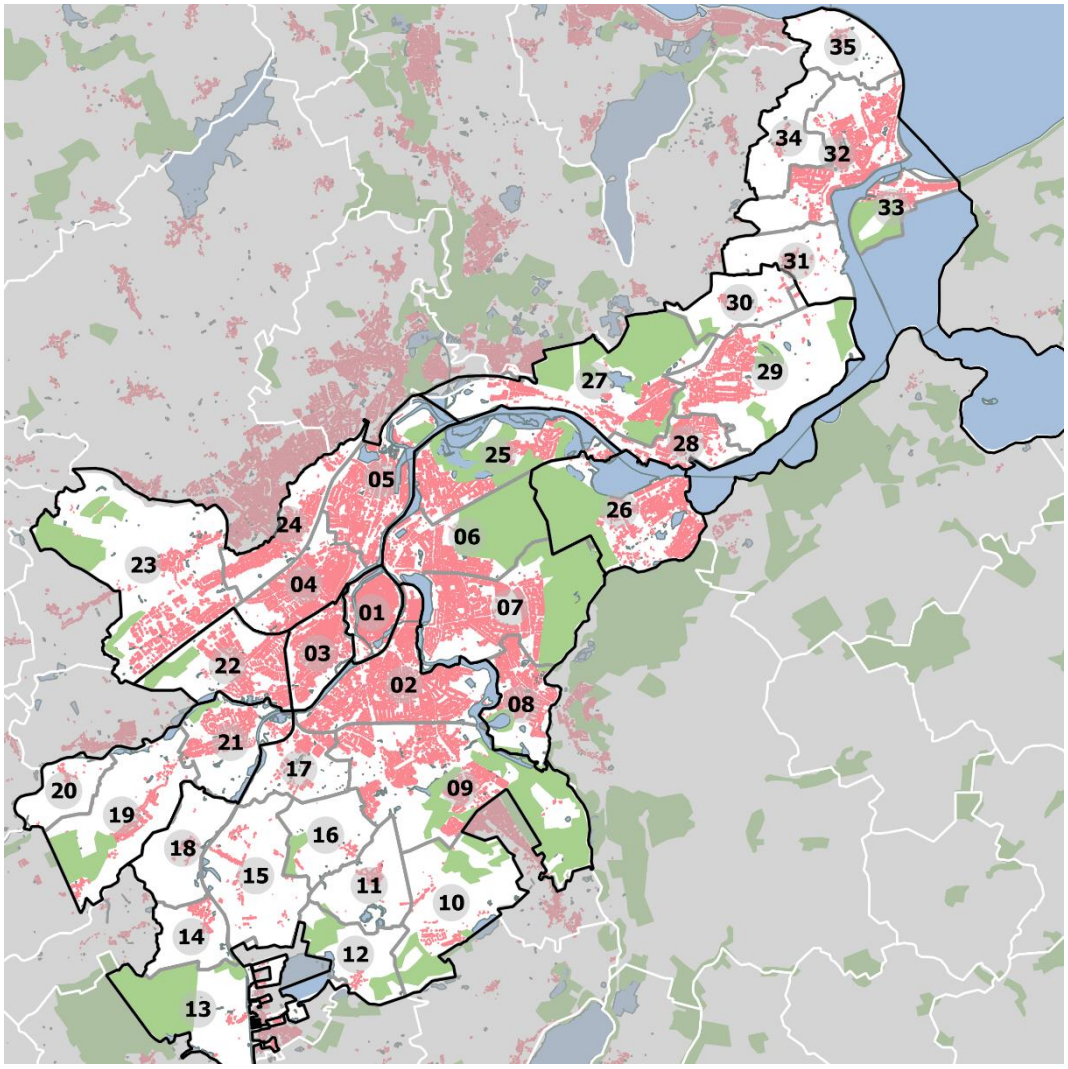
2.1 Strukturdatenentwicklung

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	**Buntekuh**	**Kücknitz**
01 Innenstadt	22 Buntekuh	27 Dänischburg/Siems/Rangenberg/Wallberg
St. Jürgen	**St. Lorenz-Süd**	28 Herrenwyk
02 Hüxtertor/Mühlentor/Gärtnergasse	03 St. Lorenz-Süd	29 Alt-Kücknitz/Dummersdorf/Roter Hahn
09 Strecknitz/Rothebek	**St. Lorenz-Nord**	30 Pöppendorf
10 Blankensee	04 Holstentor-Nord	**Travemünde**
11 Wulfsdorf	05 Falkenfeld/Vorwerk/Teerhof	31 Ivendorf
12 Beidendorf	23 Groß Steinrade/Schönböcken	32 Alt-Travemünde/Rönnau
13 Krummesse	24 Dornbreite/Krempelsdorf	33 Priwall
14 Kronsforde	**St. Gertrud**	34 Teutendorf
15 Niederbüssau	06 Burgtor/Stadtpark	35 Brodten
16 Vorrade	07 Marli/Brandenbaum	**Moisling**
17 Schiereichenkoppel	08 Eichholz	19 Niendorf/Moorgarten
18 Oberbüssau	25 Karlshof/Israelsdorf/Gothmund	20 Reecke
	Schlutup	21 Alt-Moisling/Genin
	26 Schlutup	

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 Lübeck[36] 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 Lübeck[37] 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.

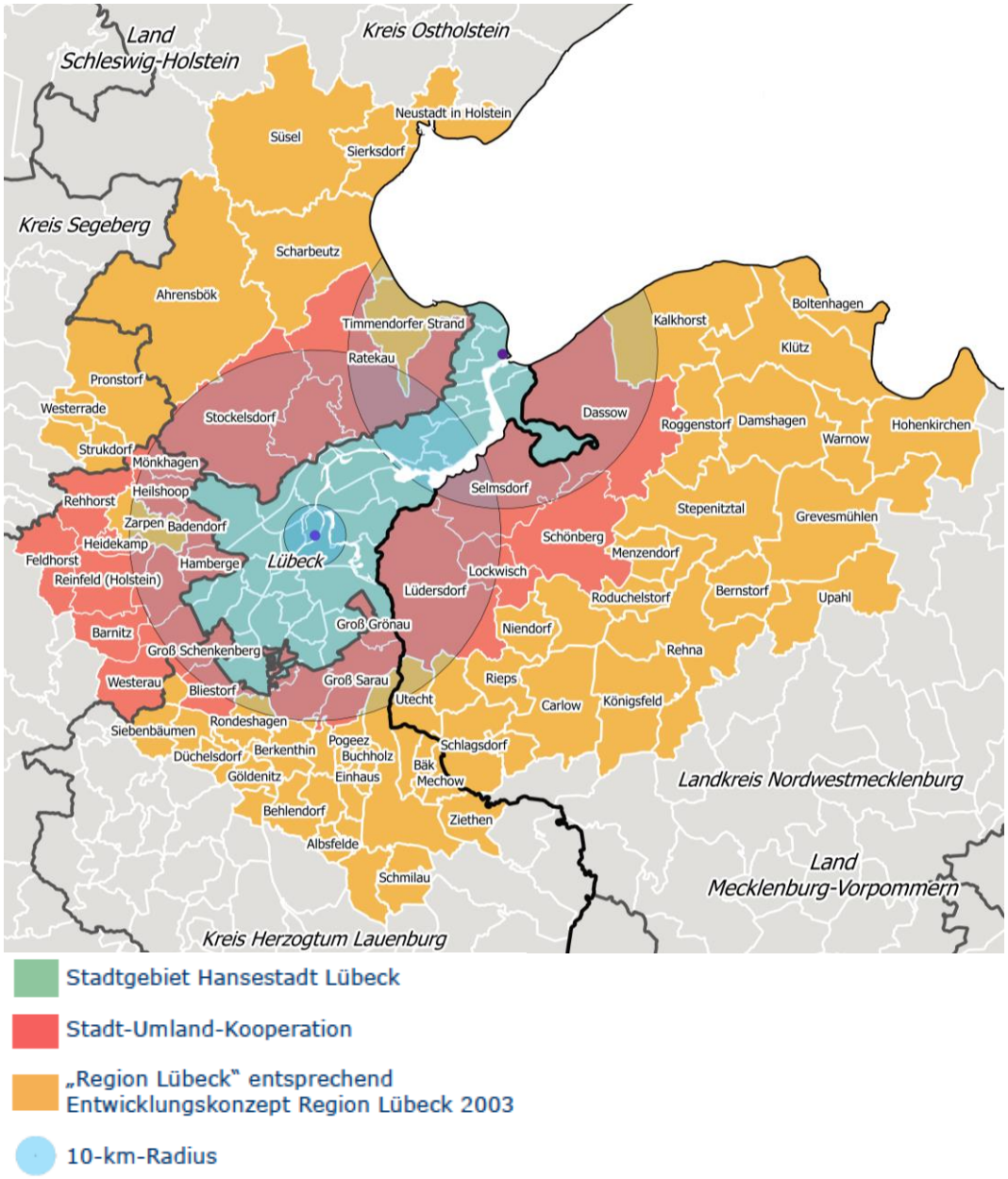
Als Abgrenzungskriterium für ein Verkehrsangebot im Stadt-Umland-Raum wird ein Gebiet festgelegt, das ungefähr einem 10 km-Radius ausgehend vom Stadtzentrum der Hansestadt Lübeck bzw. vom zentralen Bereich des Stadtteils Travemünde entspricht (vgl. Abbildung 5**). Dieses Gebiet entspricht im Wesentlichen 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, Einkau-

[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 Minuten[38]. 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

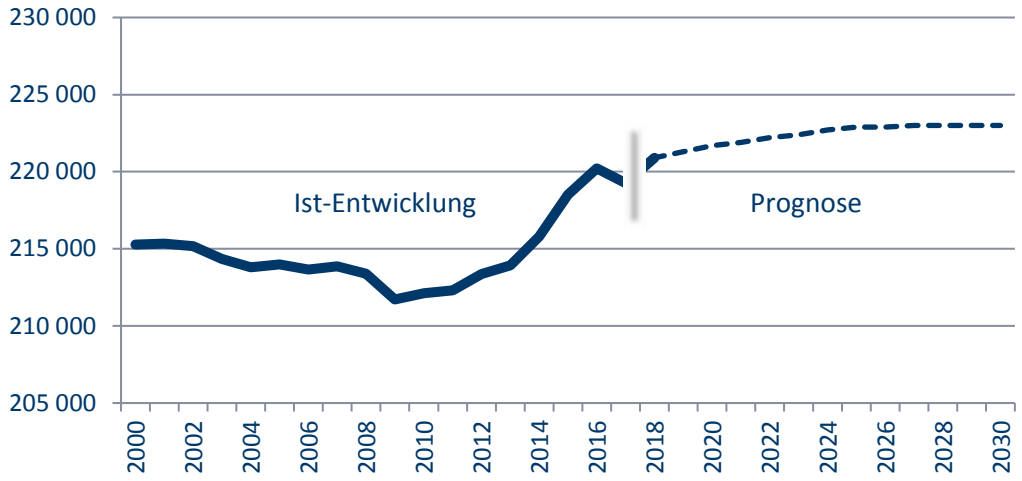
Bisherige Entwicklung

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)
- Hüxtertor (+ 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 Bevölkerungsprognose[39] 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 heterogen[40].

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 Trägerschaft[41]. Im Schuljahr 2016/2017 weist die Hansestadt Lübeck 20.118 Schüler in allgemeinbildenden Schulen aus[42]. 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.

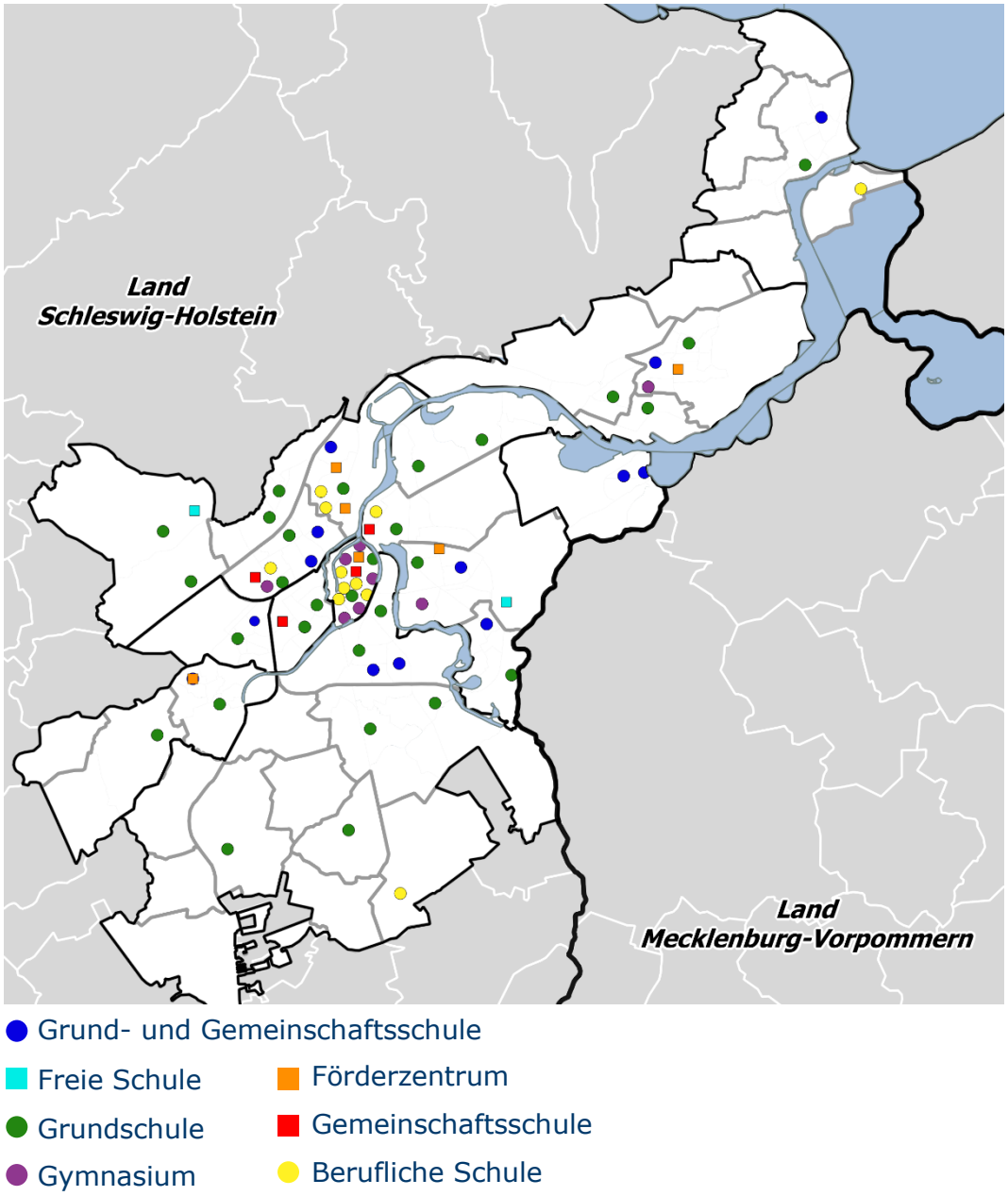
Anmerkungen: *Mit Schülern der Regionalschulklassen und des Abendgymnasiums.

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 2022/2023[43].

Die Bevölkerungsprognosen des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein[44] 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 Ufer[45]. 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)

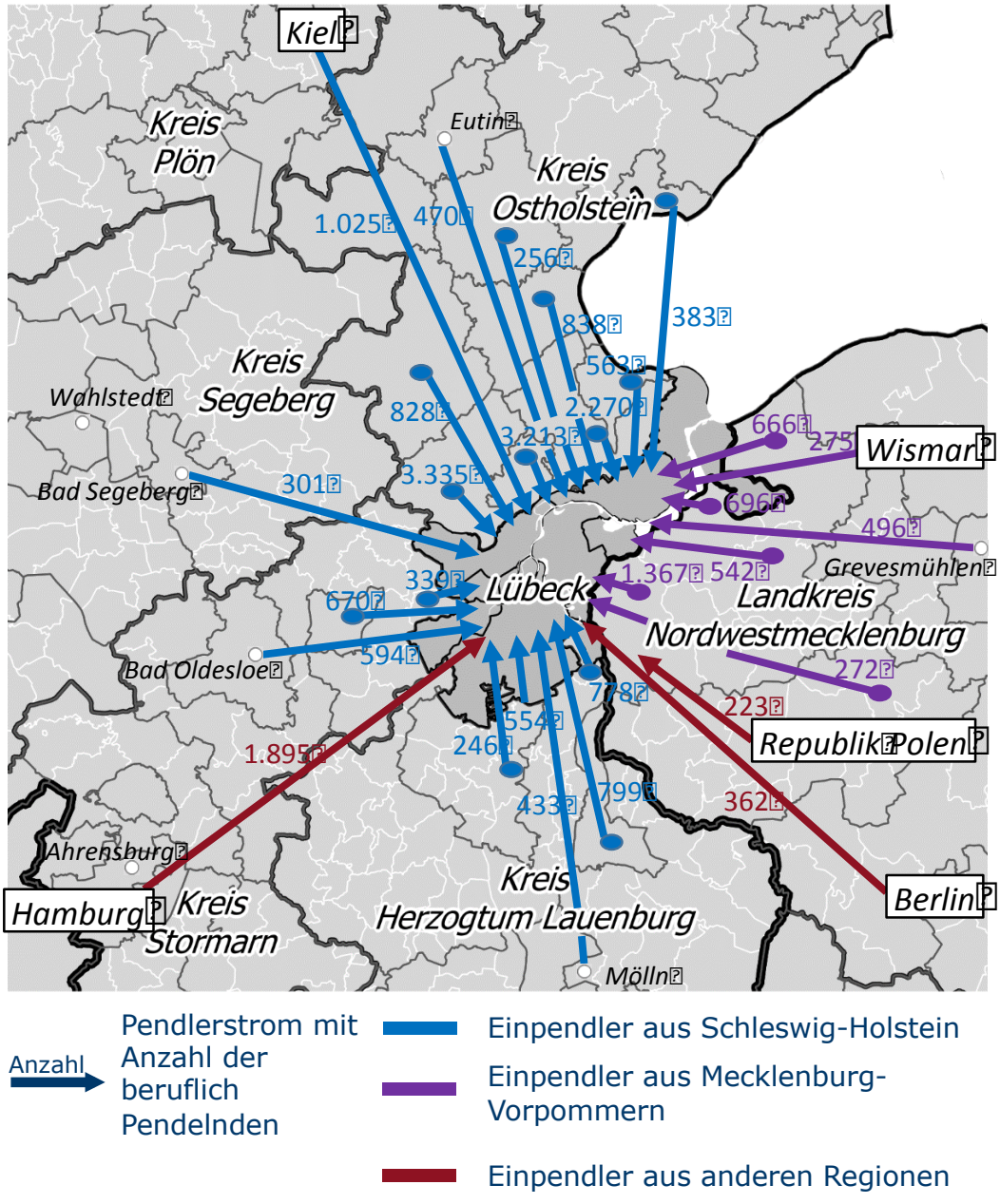
Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendler) abgeleitet werden. Mit Stand 30.06.2017 werden durch die Bundesagentur für Arbeit folgende Pendlerzahlen ausgewiesen:

- 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.

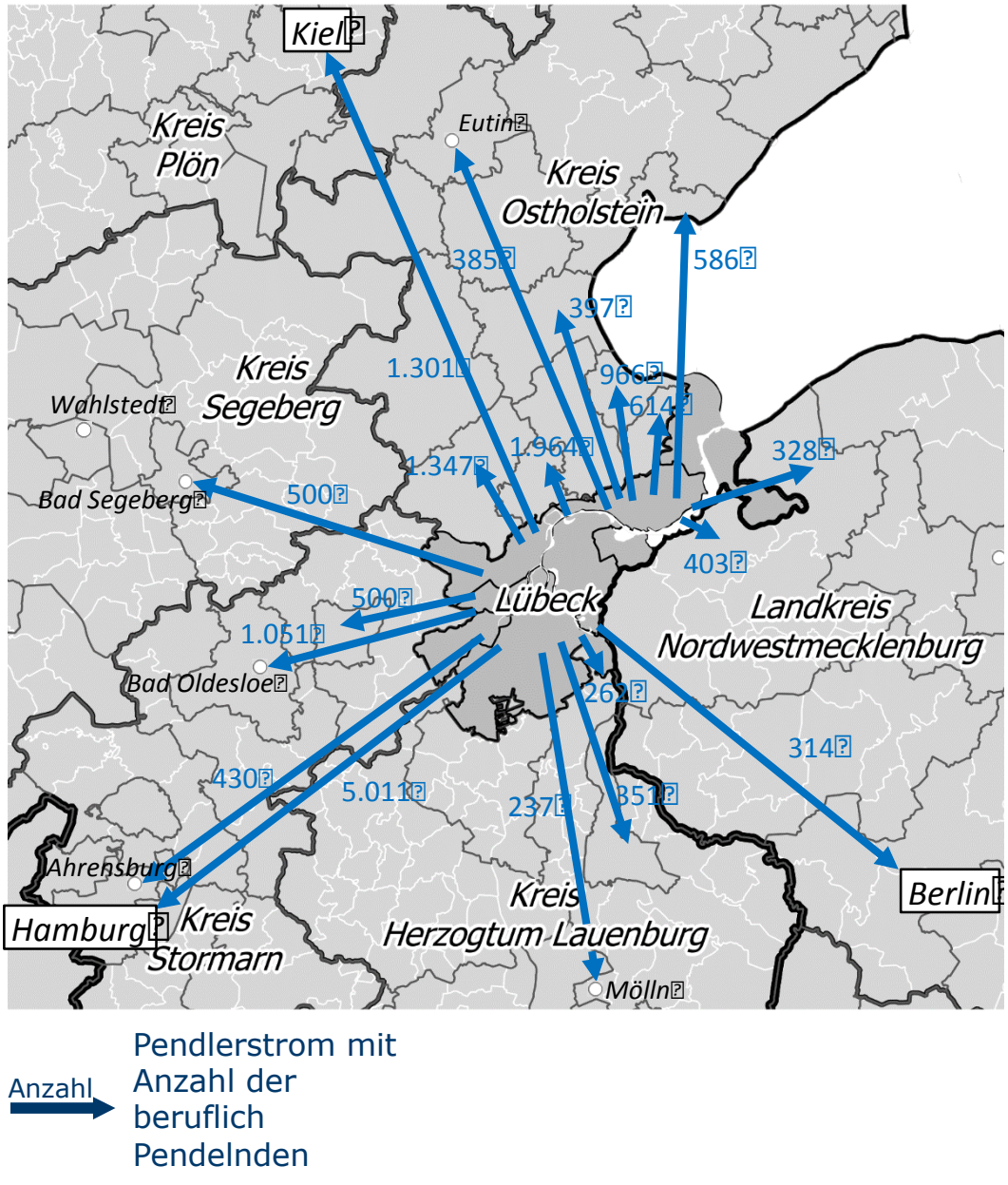
Abbildung 8: Einpendler in die Hansestadt Lübeck > 200 Pendler



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



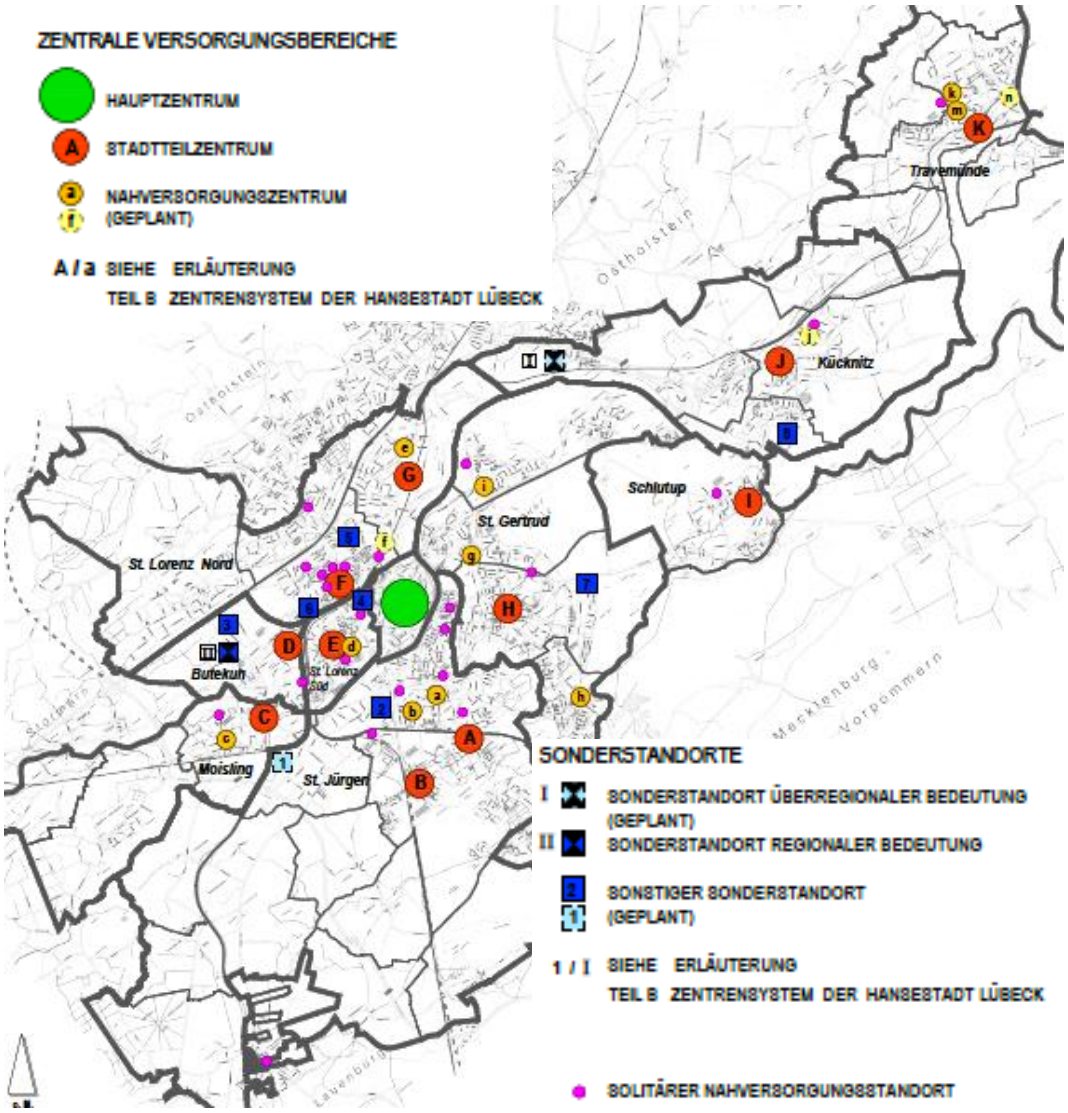
Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: Bundesagentur für Arbeit 2017.

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 Nahversorgungskonzeptes[46] 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

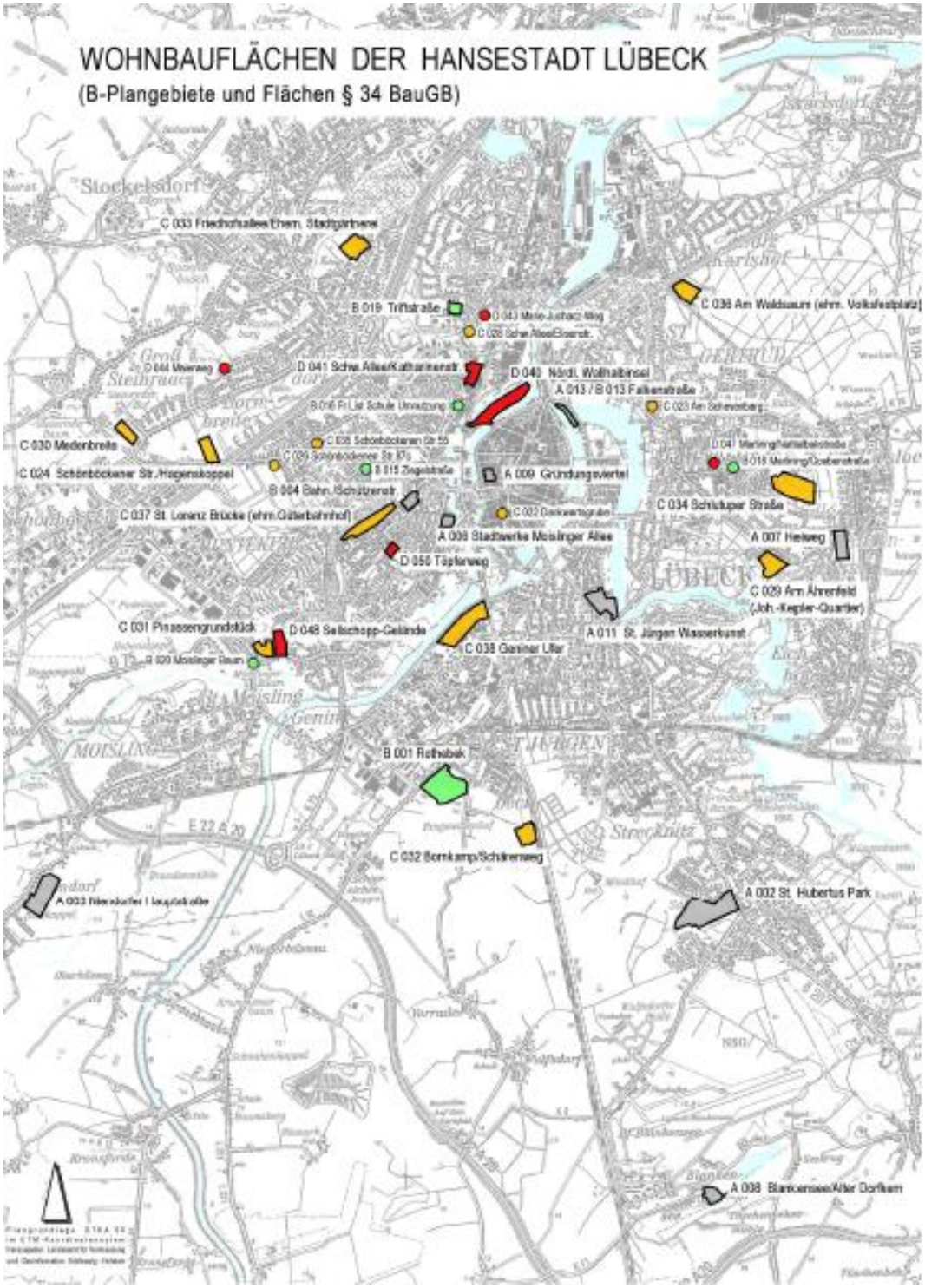
Wohnflächenentwicklung

Aufbauend auf den Wohnungsmarktbericht 2017[47] werden die in Abbildung 11 dargestellten Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau ausgewiesen.

[46] Vgl. Hansestadt Lübeck (2011c).

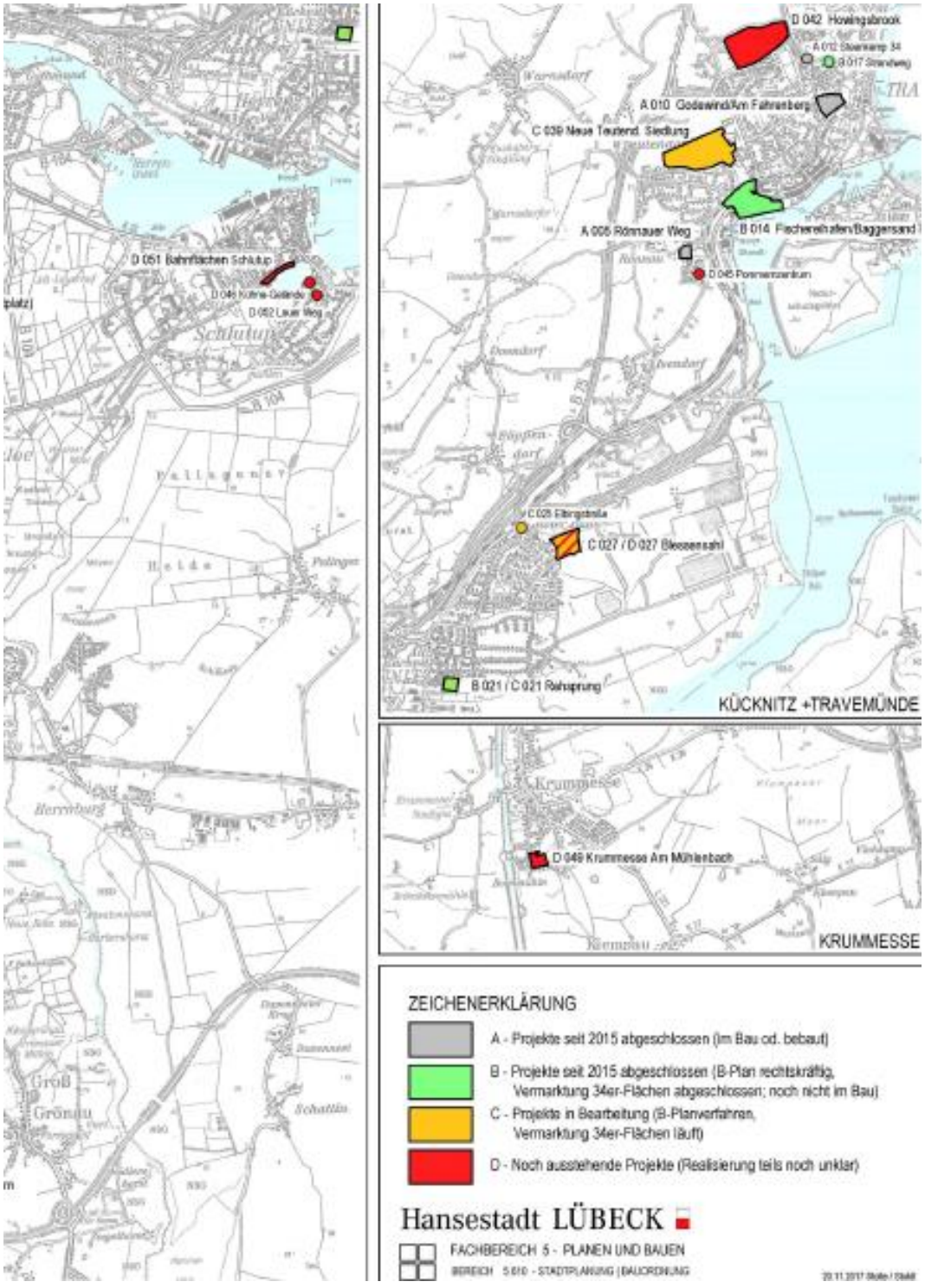
[47] Vgl. Hansestadt Lübeck (2017b).

Abbildung 11: Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck



Quelle: Hansestadt Lübeck 2017b.

Fortsetzung: Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck



Quelle: Hansestadt Lübeck 2017b.

Gewerbeflächenentwicklung

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt die Entwicklung größerer Gewerbeflächen im Bereich der Kronsforder 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 Kronsforder Landstraße durch ein durchzuführendes Bebauungsplanverfahren ausgewiesen werden soll[48].

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 definiert[49].

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-Holstein[50] 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 unterstellt[51]. 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“ überführt[52] (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 Umsteigeerfordernis 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-Vorpommern[53] 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 ÖPNV**[54] (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 Regionalverkehr[55] (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 Linientaxi, als Bedarfslinienverkehr sowie als Flächenverkehr.

---

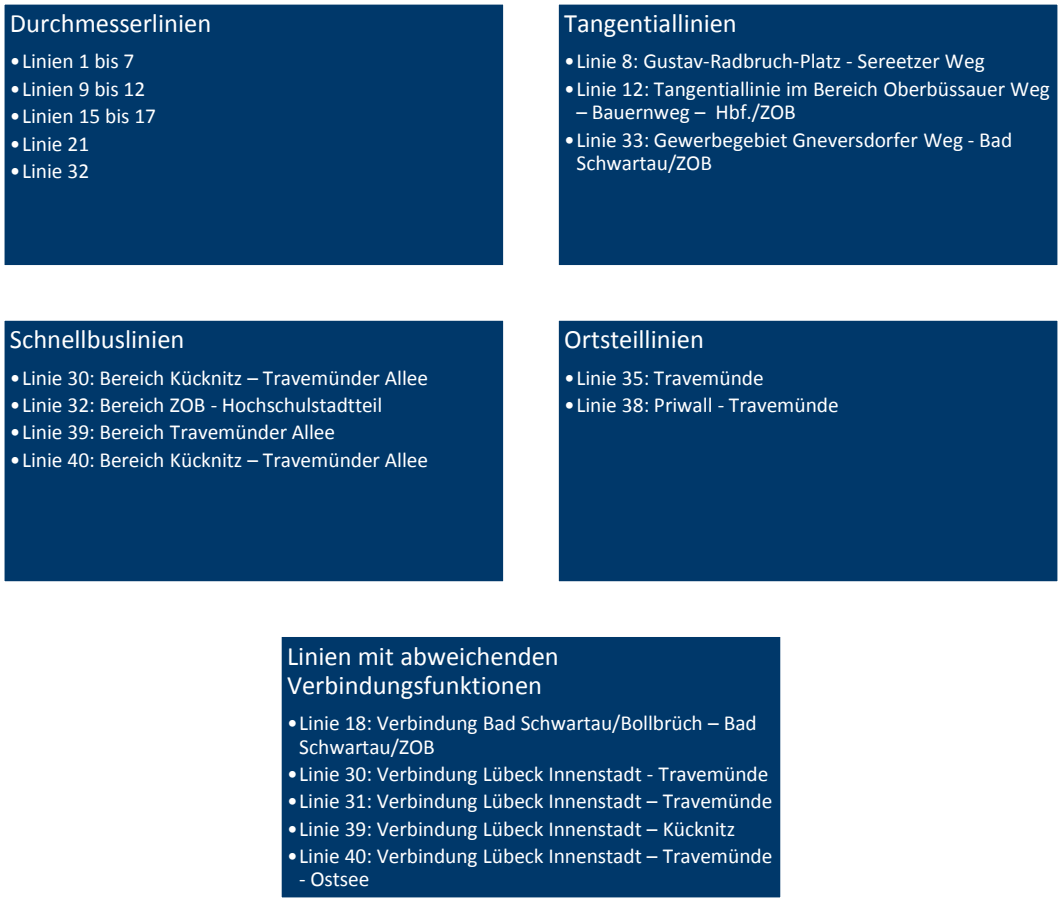
54 Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 32.

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 Linientaxt 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 Voranmeldefrist 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) erbracht[56].

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 Schülerverkehr[57].

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.

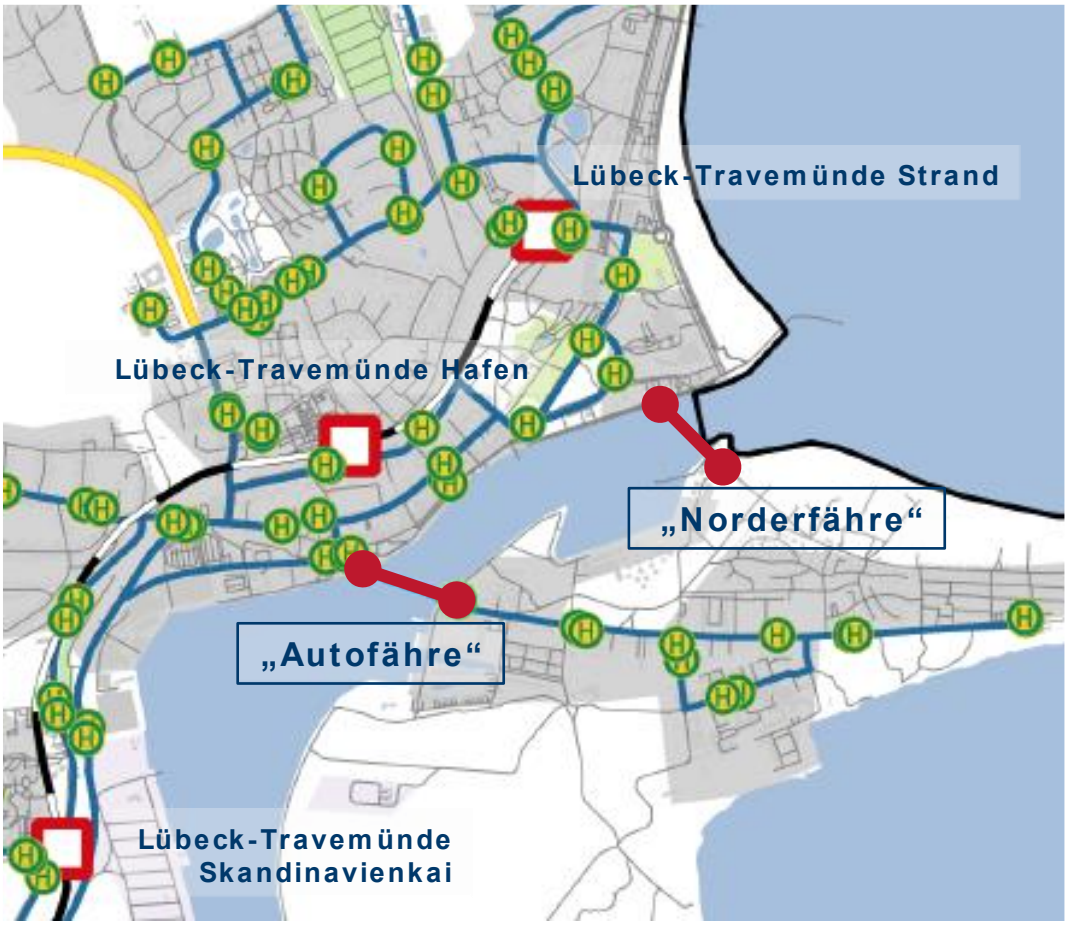
Tabelle 16: Angebotsumfang der Fährverbindungen der Hansestadt Lübeck

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-Fahrzeugen[58]. 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

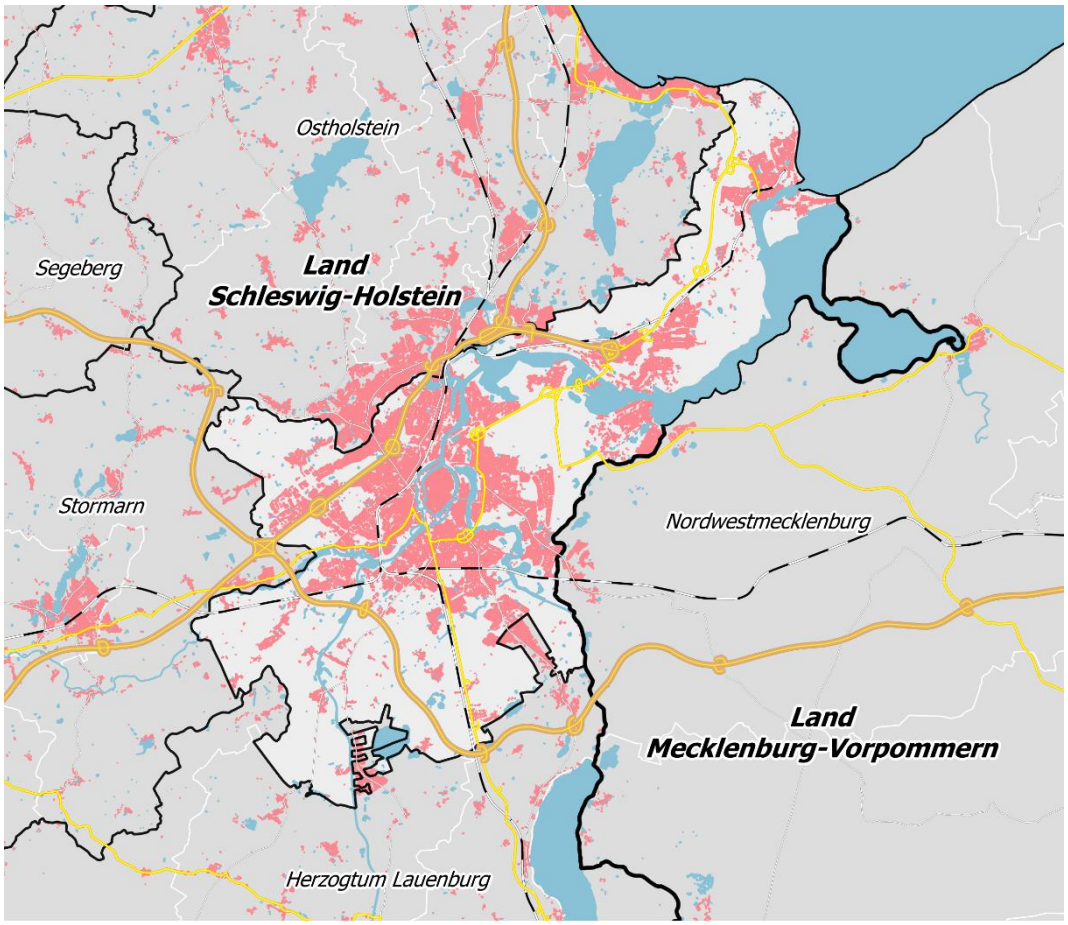
Schieneninfrastruktur

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 Ausbauvorhaben 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: Kronsforder 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.

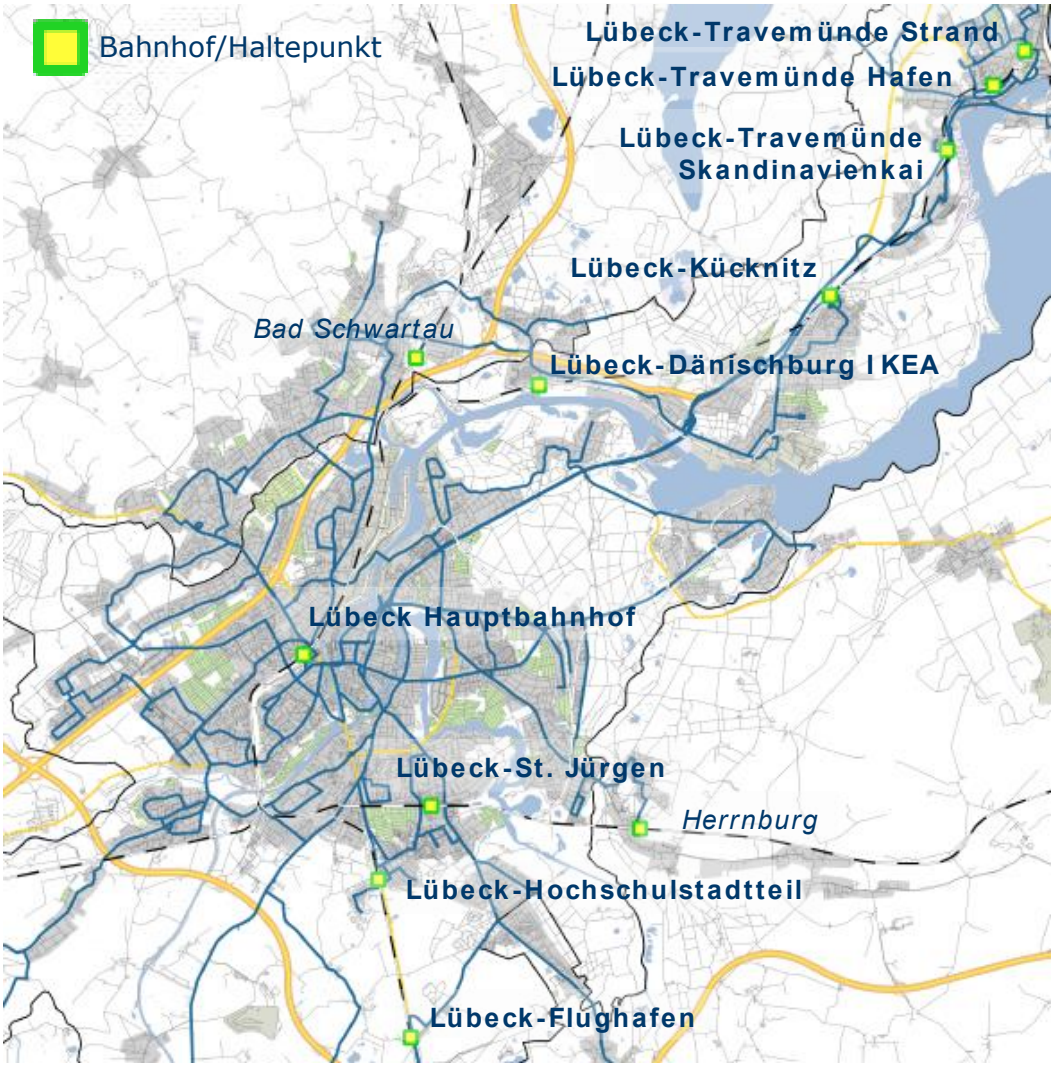
Die Zugangsstellen **Lübeck Flughafen** (Eröffnung 2008), **Lübeck Hochschulstadtteil** (Eröffnung 2013) sowie **Lübeck-Dänischburg IKEA** (Eröffnung 2014) wurden in den letzten Jahren in Betrieb genommen und tragen zur Attraktivitätssteigerung des SPNV insgesamt bei.

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 mit 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, das 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 damalig 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 Ausbauzustandes 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.

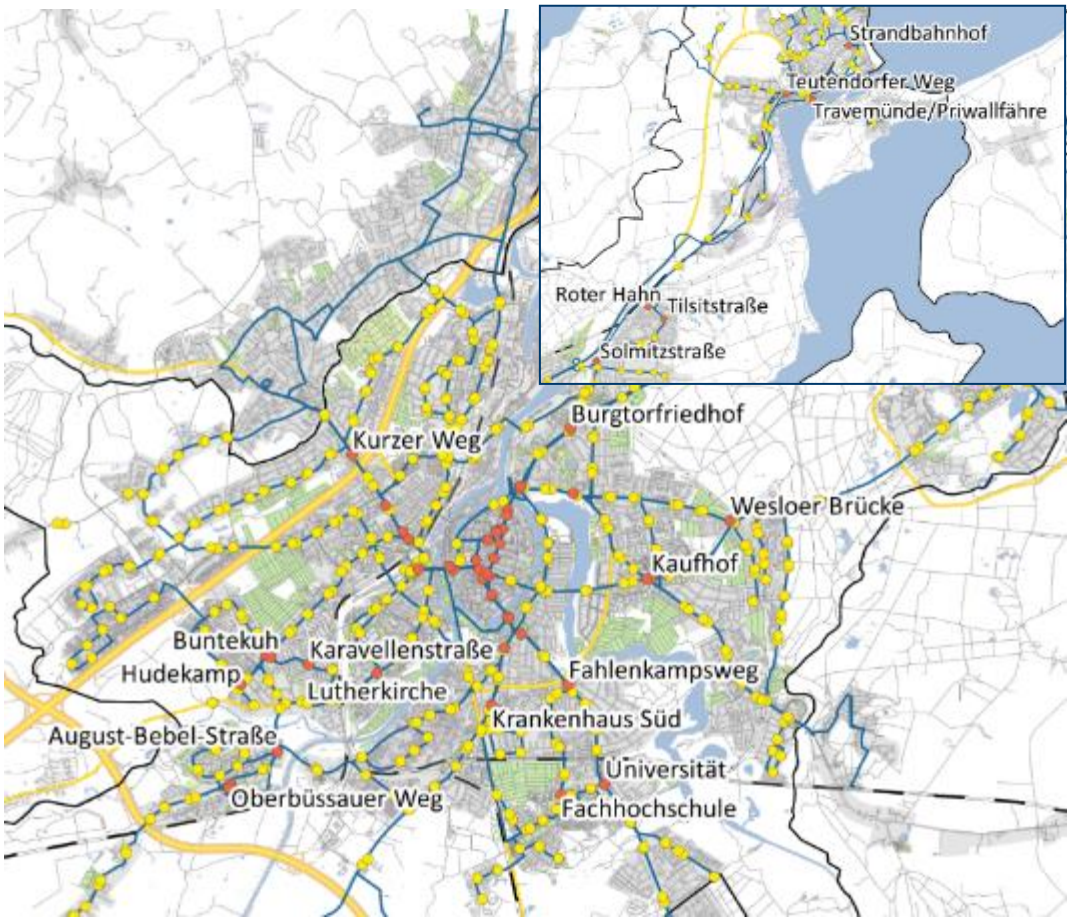
Die Umsetzung erfüllt die Anforderungen an die Verbesserung der Fahrgastinformation insbesondere auch unter Einbindung von Echtzeitdaten. Gleichzeitig erfüllen die Standorte der DFI-Anlagen Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation, da überwiegend eine Ausstattung mit einer Außenansagefunktion 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

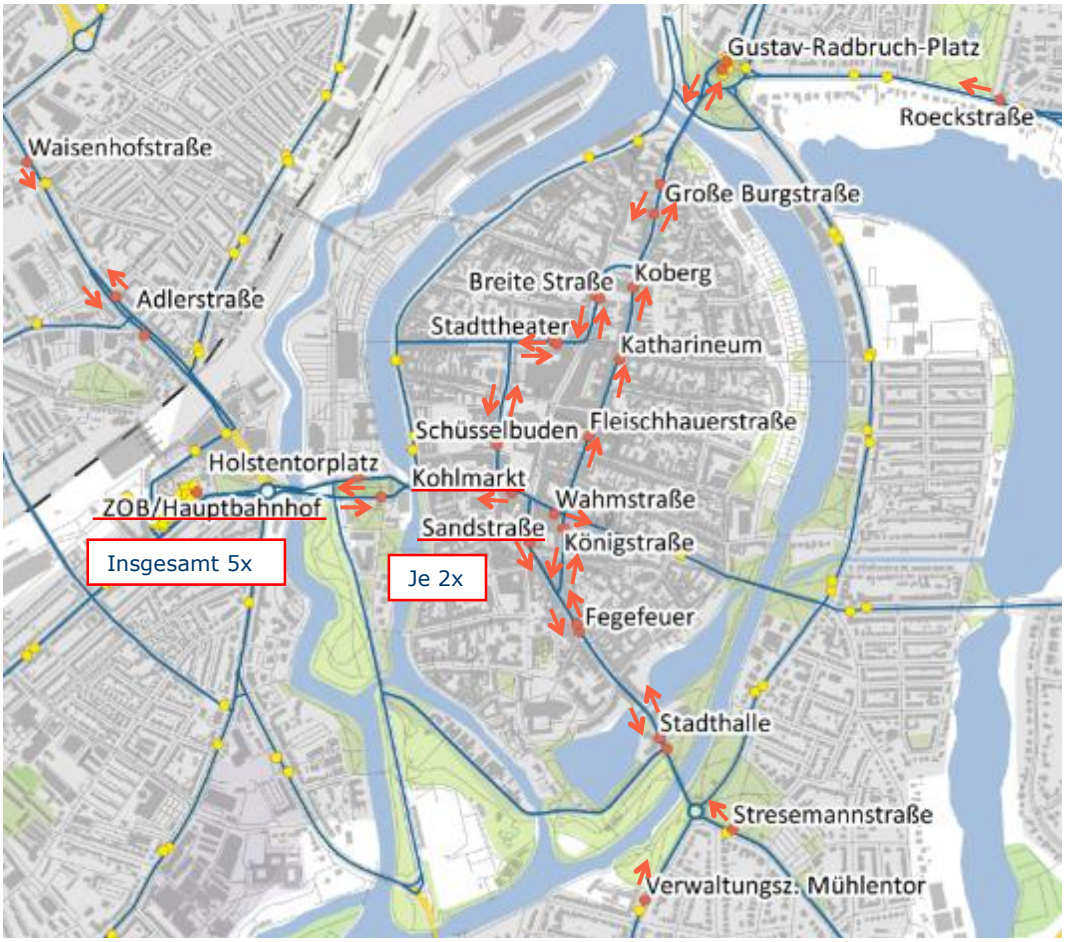


Karte: IGES 2018, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: Hansestadt Lübeck Bereich Planen und Bauen 2018.

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),

- Kronsforder 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 wurde[60]. In weitergehenden Untersuchungen haben die Hansestadt Lübeck und SL/LVG besondere Handlungsbedarfe aufgrund bestehender Konflikte mit dem ÖPNV und vereinzelter betrieblicher Rahmenbedingungen des übrigen ÖPNV identifiziert[61]:

- 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].

<u>Korridor 1: Kronsforder Allee / Berliner Allee</u>

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

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

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

<u>Korridor 3a: Ziegelstraße / Herrenholz / BAB-AS Moisling</u>

- 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).

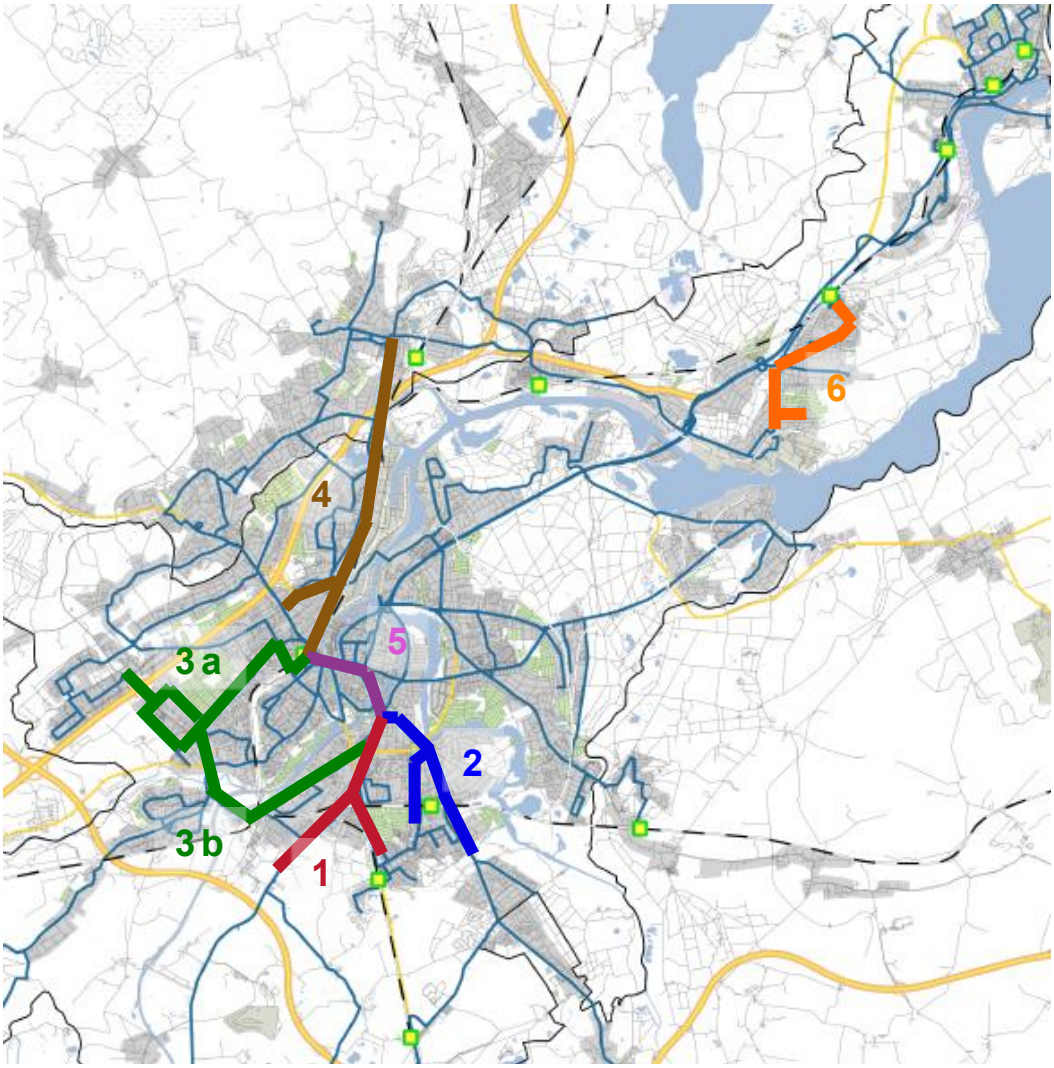
62 Vgl. urbanus GbR (2018).

- 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 Kirschkaten

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) anwendet. 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

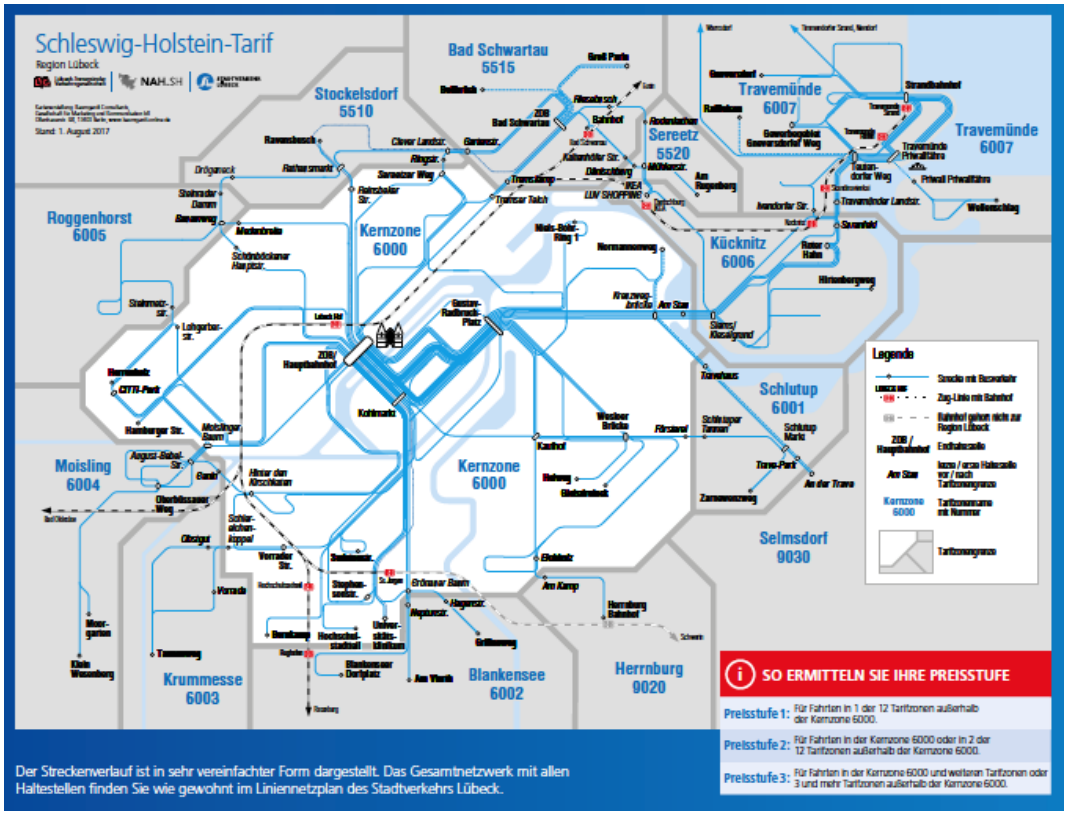
Das Tarifgebiet „Region Lübeck“ wird durch die Tarifzonen 5510 (Stockelsdorf), 5515 (Bad Schwartau), 5520 (Sereetz), 6000 (Lübeck-Kernzone), 6001 (Lübeck-Schlutup), 6002(Lübeck-Blankensee, Groß Grönau), 6003 (Krummesse), 6004 (Lübeck-Moisling, Klein Wesenberg), 6005 (Lübeck-Roggenhorst), 6006 (Lübeck-

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 werden 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-Abfahrtzeiten 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 Abfahrtzeit 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

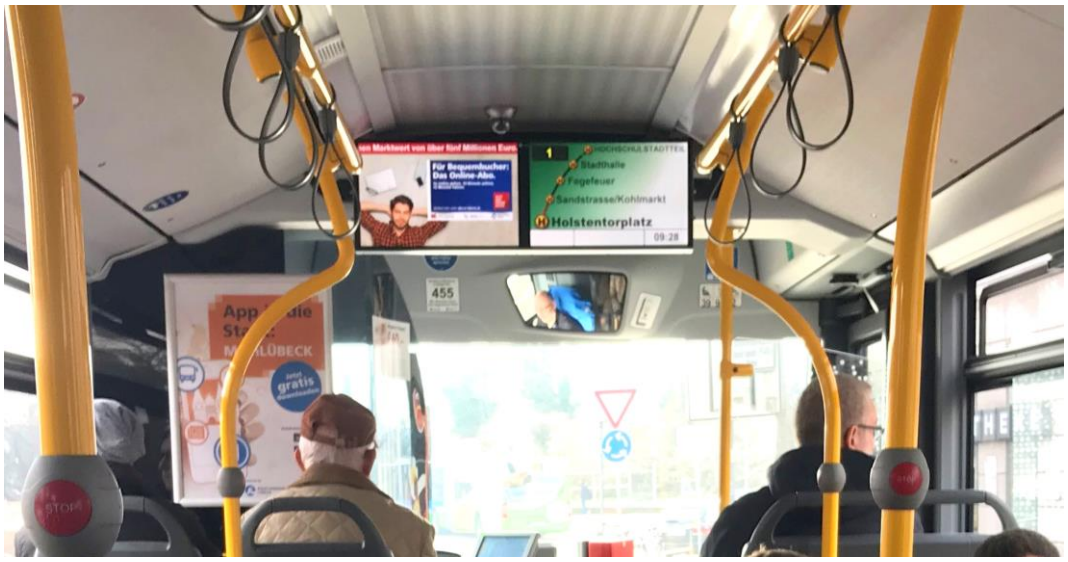


Foto: IGES 2018.

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 Fahrgastbeirats[66], 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, Werkstattrat 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 Wakenitz[70], Priwall-Wanderweg[71], Wandern Hanseatenweg[72], Wandern Schellbruch[73]),

---

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 Schiffahrt GmbH, Restaurant Müggenbusch, 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% erreichen[75].

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 Flensburg[76].

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 Umlandkreisen[77]. 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 Gewichtungsfaktoren entsprechen den Anteilen der Nutzfahrzeug-km in Lübeck und den Umlandkreisen.

Abbildung 25: Relevante Maßnahmenbereiche zur Erhöhung des Fahrgastpotenzials

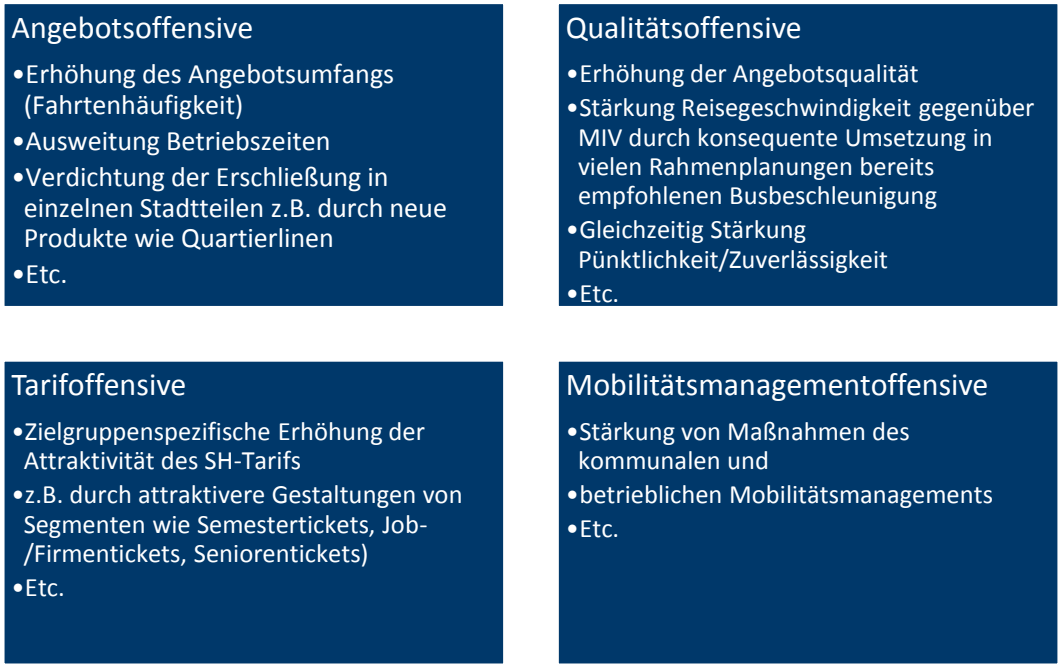
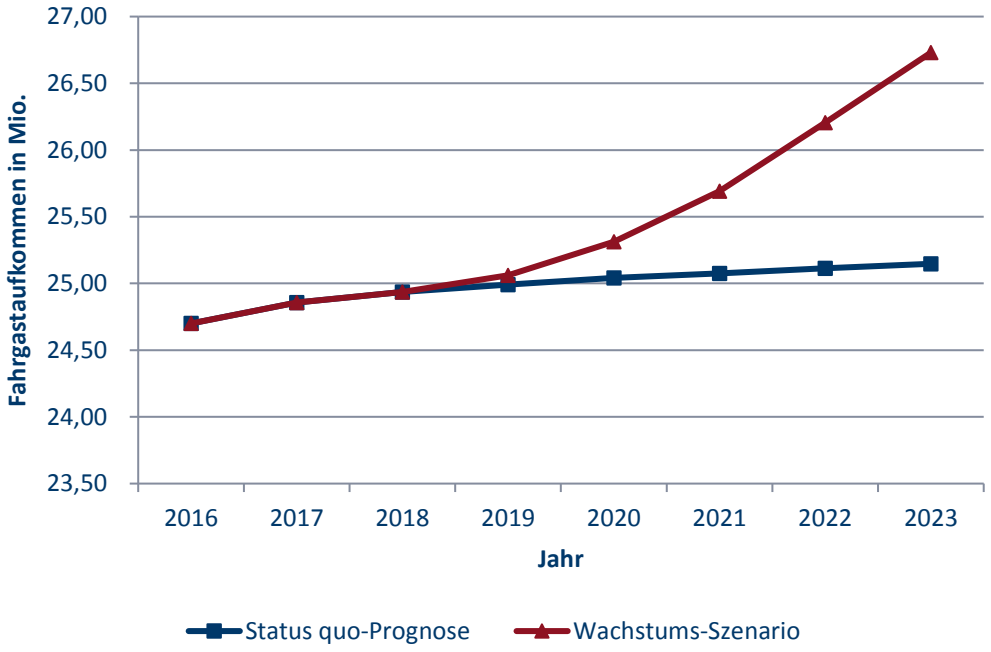


Abbildung: IGES 2018.

Das auch im Vergleich zu anderen deutschen Städten realistisch erreichbare Zielpotenzial für die Entwicklung des Fahrgastsaufkommens 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.

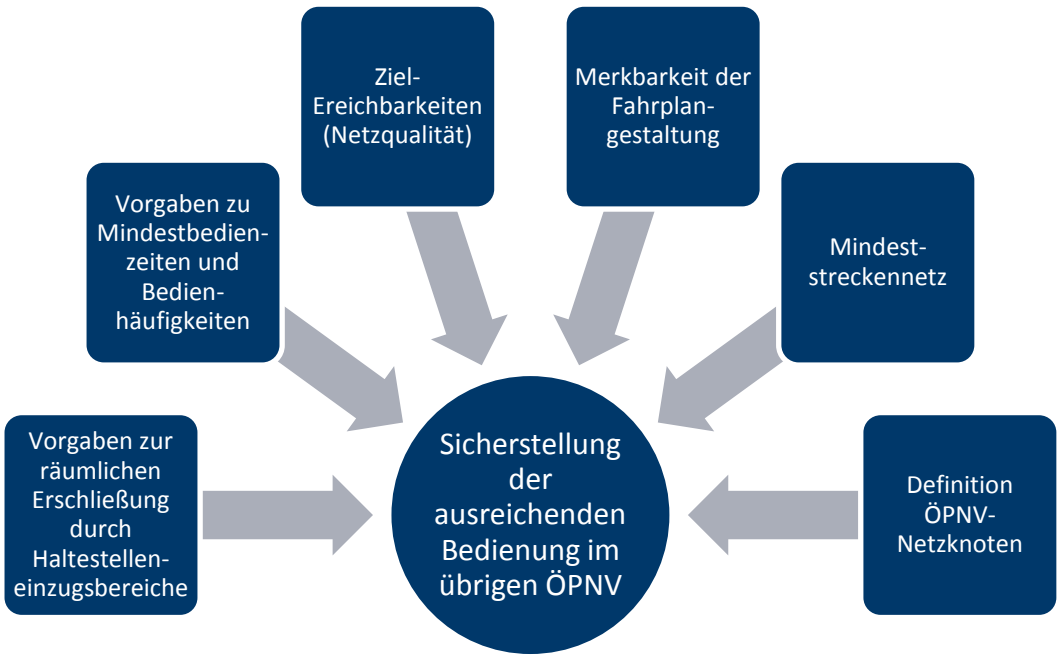
Merkbarkeit Fahrplan: Durch Anforderungen an die Merkbarkeit des Fahrplans soll eine verständliche und gleichbleibende Angebotsqualität abgesichert werden.

Netzqualität: Weiterhin werden Zielvorgaben zu maximalen Fahrzeiten und Umsteigeerfordernissen 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 (Mönkhofer Weg) Brandenbaum/ Wesloe	Roter Hahn Falkenfeld/Vorwerk Siedlung Buntekuh Moisling Travemünde (Altstadt)
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	Siedlung Dornbreite Krempelsdorf Possehlsiedlung Karlshof	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-Potenzial	Vorrade/Wulfsdorf Beidendorf Nieder-/Oberbüssau Travemünde (Siedlungsbereiche)	Niendorf-Moorgarten Reecke Falkenhusener Weg Rangenberg/Wallberg Kronsforde	Pöppendorf Teutendorf Rönnau/Brodten Priwall
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	Herrenholz Hinter den Kirschkaten Wesloe, Gleisdreieck	Herrenwyk (Metallhütte) Genin Süd Dänischburg	Gneversdorfer Weg Behördenhochhaus LVA
Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen	Vorwerker Hafen	Roggenhorst	Niels-Bohr-Ring
Bedeutende Ziele, gesamtstädtisch bedeutend	Universität zu Lübeck Universitätsklinikum Fachhochschule	Hauptbahnhof Sana Klinik Lübeck (ehem. Krankenhaus Süd)	Travemünde (Kurgebiet) Musik- und Kongresshalle

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-Potenzial	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 Handel und öfftl. Dienstleistungen	bis zu 500 m	**bis zu 600 m**	ca. 8 Min.
Bedeutende Ziele, gesamtstädtisch 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-Minuten[78].

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 Altstadt[79] 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.

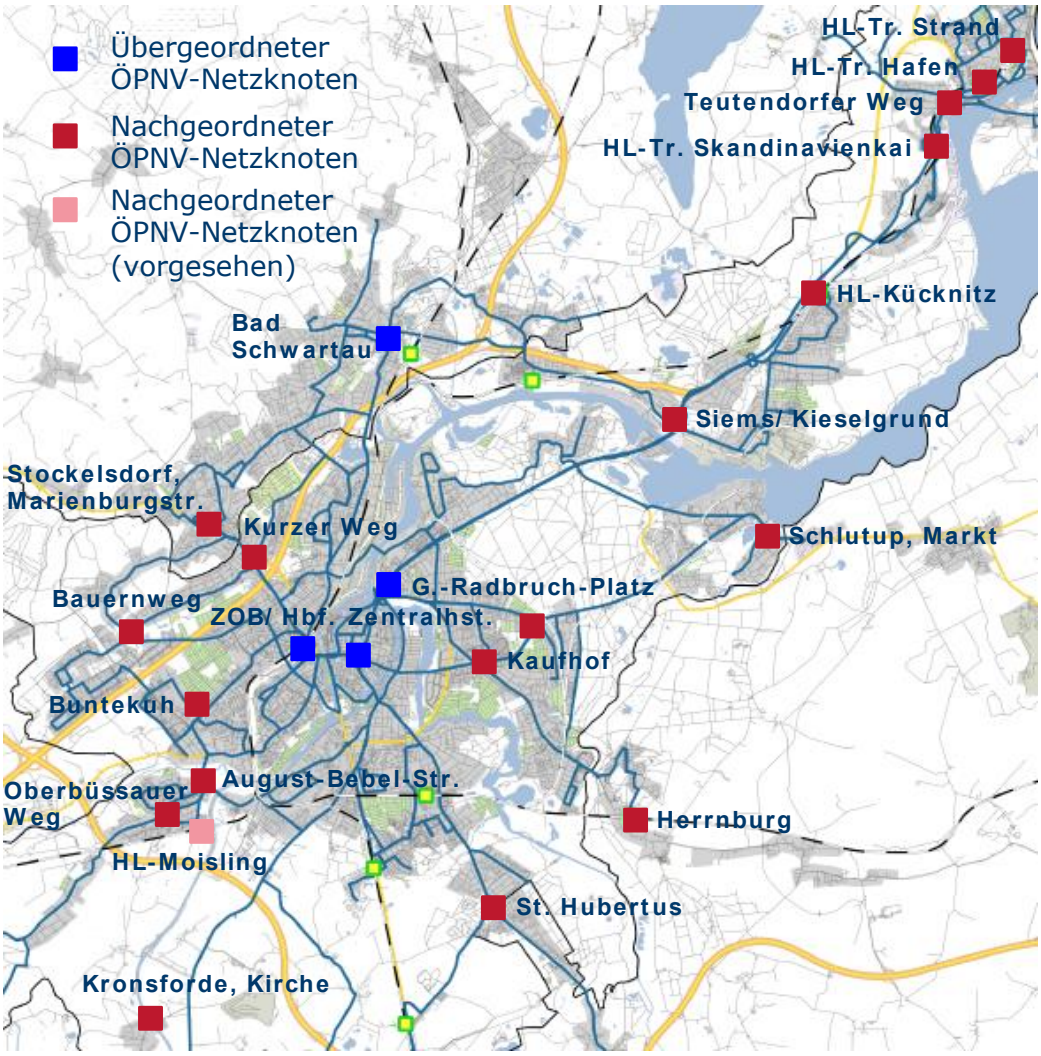
In begründeten Ausnahmenfällen kann von der Vorgabe des Mindeststreckennetzes abgewichen werden, z.B. wenn einzelne Streckenabschnitte keine signifikante Nachfrage mehr aufweisen oder wenn durch alternative räumlich nahegelegene Streckenabschnitte keine signifikante Verschlechterung der räumlichen Erschließung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

3.1.6 ÖPNV-Netzknoten 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-Netzknoten sowie nachgeordnete ÖPNV-Netzknoten definiert. Die Linienführungen und die Fahrplangestaltung sollen sich an diesen Netzknoten 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 / Strandbahnhof • 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.

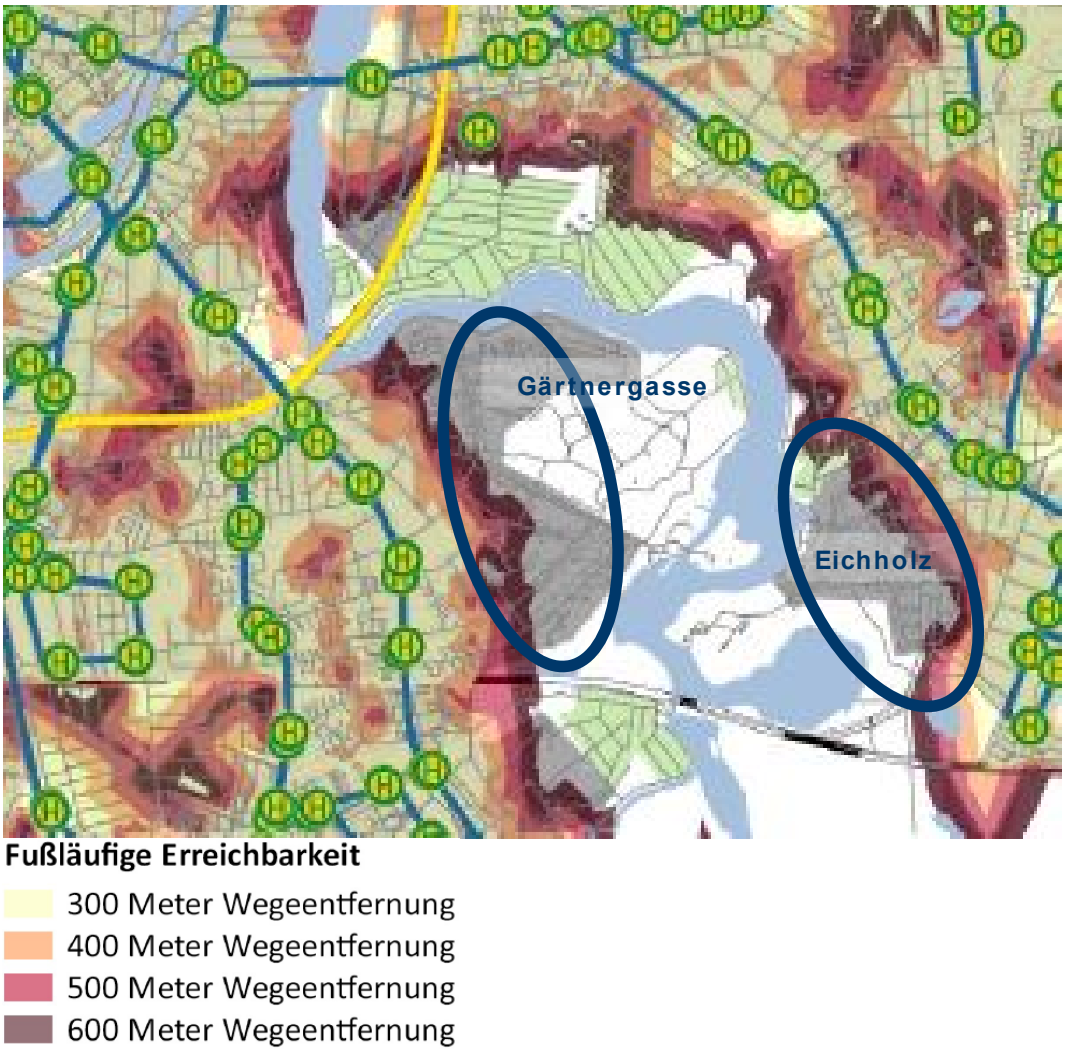
- Das Angebot **Linientaxi** bleibt unverändert.
- Handlungsbedarf besteht beim Angebot der **Bedarfslinien**, die ggf. stärker auf Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete sowie Gewerbe-/Industriegebieten in städtischer Randlage ausgeweitet werden sollen. Es ist zukünftig auf eine einheitliche Vermarktung 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



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

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

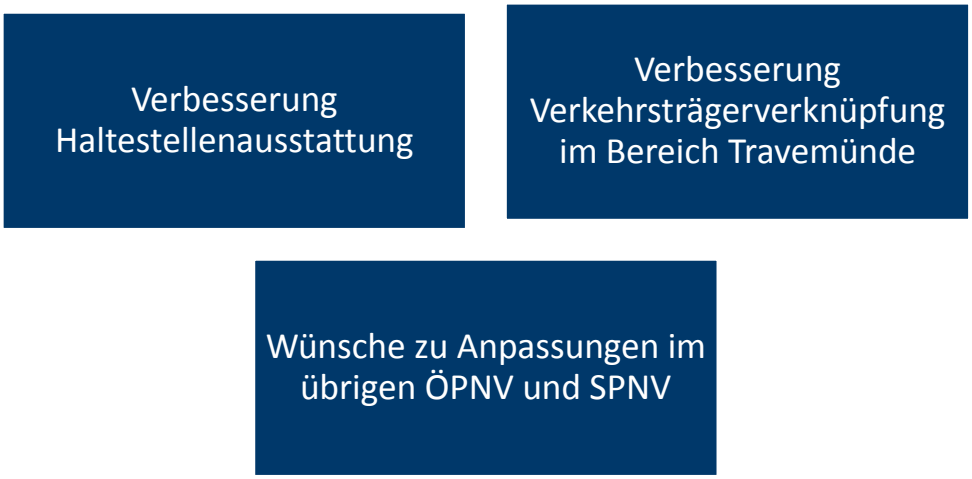
Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Travemünde[80] werden aus Nutzersicht Handlungsbedarfe in drei wesentlichen Handlungsfeldern deutlich (vgl. Abbildung 30).

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 Linienverkehre[81] 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 Koordinierung 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 positiv[82].

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 übrigem 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 LNVP[83]

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:

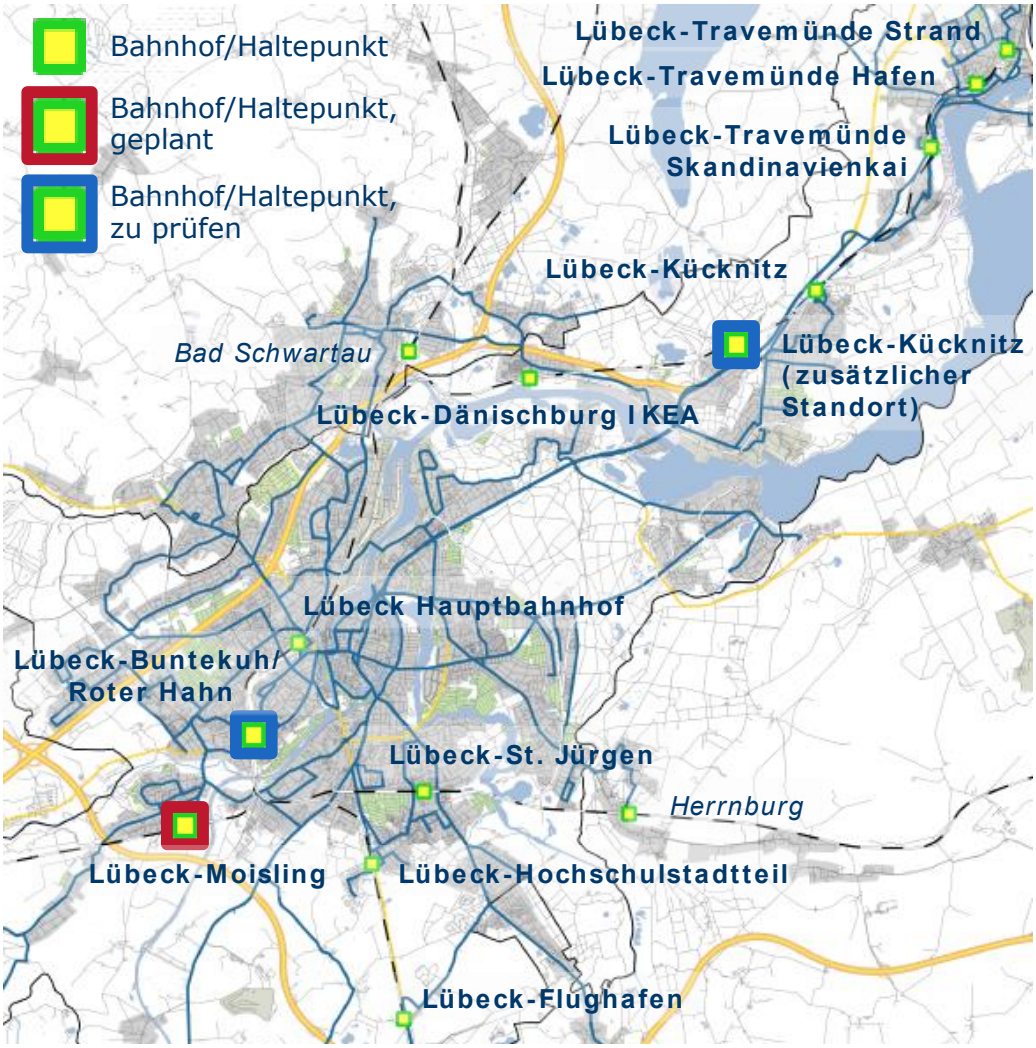
- Erweiterung des Fahrtenangebotes Hamburg – Lübeck auf bis zu drei stündliche Züge,
- Ausbau und Beschleunigung Strecke Kiel – Lübeck (Beschleunigung des stündlichen Expressangebotes Kiel – Lübeck auf unter 60 Minuten),
- Angebotsverdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt zur Umsetzung des Konzeptes Regio-S-Bahn 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 Haltestellenausbauzustandes 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 CO_2-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 Fahrplanangebotes. 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 Fahrdienstgestellt:

- 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 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetztes 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 anwenden[84].

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-Holstein[85] ,
- 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 tarifanwendenden 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 erfolgen[88].

[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 ServiceCentern (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 Apps[89] 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, 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.

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 berücksichtigen[90], für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022[91] 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 Anfahrbarkeit 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 Anfahrbarkeit 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-einrich-tungen	a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Darstellung: IGES 2018.

Tabelle 25: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- 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 Fahrgast-information an Zu-gangsstellen	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 Fahrgast-information 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-An-gebote	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 werden[95]:

- 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 Haltanforderungstasten 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, Fahrausweisentwerter, 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 CO^2 zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NOx 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 Haltstellen 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 beachten[98]. 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	Schwerpunkthaltestelle	Normalhaltestelle	Einfachhaltestelle
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
Liniennetzplan	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 Haltestellenmanagegement- 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 regelmäße 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 Pförtner-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 Gutachtens[100] 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: Kronsforder 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 Busschleuse)
- 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 Lübeck[101], so dass ggf. Umleitungen erforderlich werden bzw. Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses resultieren können:

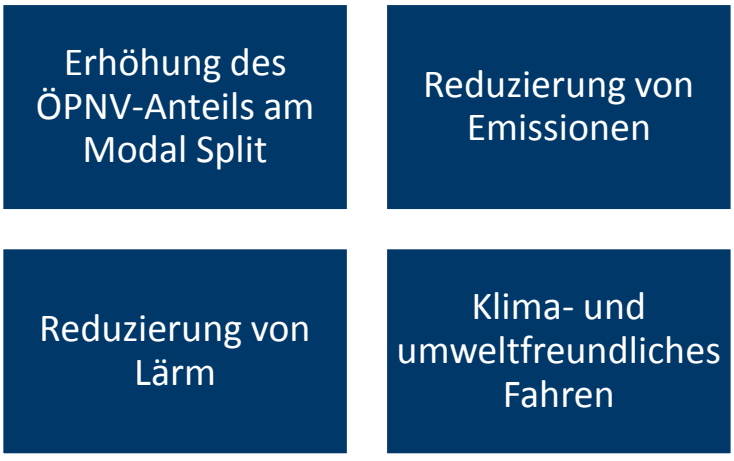
- Kurzfristig: Possehlbrücke, Wakenitzbrücke, Lachswehrbrücke,
- Mittelfristig: Grundinstandsetzung Moltkebrücke, Mühlentorbrücke, Burgtorbrücke, Rehderbrücke, Büssauer Brücke,
- Mittelfristig: Ersatzneubau oder Grundinstandsetzung Hüxtertorbrücke, Hubbrücken (Zuständigkeit Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt) sowie
- Mittelfristig: Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Fackenburger 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 CO^2 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

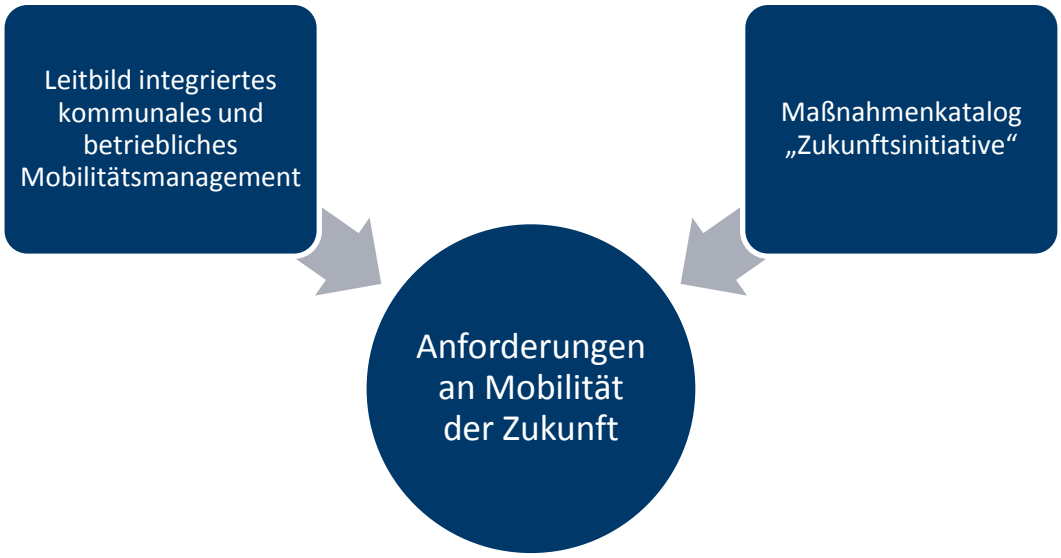
- Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst
- Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst

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 Pedelecs,
- 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 Notrufeinrichtung[102] 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 übrigem 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, CO_2, 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 Lübeck[103] 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 Quartierbussysteme, 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 Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Bestellerebene 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 ÖPNV[104] 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)	Finanzierungsverant-wortung
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)	Finanzierungsverant-wortung
9	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Li-nienverkehr	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck, Ver-kehrsunternehmen
10	Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Wen-demöglichkeit	3.2.7	Ca. 2022	Offen	Hansestadt Lübeck
11	Angebotskoordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien in der Re-gion Lübeck	3.3.1	2019 - 2020	Ca. 10 – 15 TEUR	Hansestadt Lübeck, Ver-kehrsunternehmen
12	Prüfung der Anbindung Dassow – Priwall	3.3.4	2019 - 2023	Offen	Landkreis Nordwest-mecklenburg, Hanse-stadt 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 Stand-ort))	3.4	2020 - 2023	Offen	Land Schleswig-Holstein, NAH.SH
15	Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder an allen Schwerpunkt-haltestellen 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 kos-tenlosen 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)	Finanzierungsverant-wortung
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)	Finanzierungsverant-wortung
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. Abstimmung- 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 beigefügt.

Der Kreis der zu Beteiligenden 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 Beteiligenden 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. Sozialversicherungsbeschäftig 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/lan desentwicklungsplan/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_raum ordnung/Downloads/ regionalplaene/planungsraum2/Download /regional plan_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 Mo-Fr	Zugpaare Sa	Zugpaare So/F	Takt (in Min.)	Bemerkungen
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 Mo-Fr	Sa	So/F	Takt (in Min.)	Bemerkungen
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 Winterfahrplan * 5 - 8Uhr im 30-min-Takt
			Neustadt (Holstein) - Lübeck	20*	18	18	60´	
			Lübeck - Puttgarden	10	9	9	120´	
			Lübeck – Neustadt (Holstein)	20	17	17	60´	
RB 86	Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck Hbf	Lübeck-Travemünde Strand |Lübeck-Travemünde Hafen | Lübeck-Travemünde Skandinavienkai | Lübeck-Kücknitz | Lübeck – Dänischburg IKEA | Lübeck Hbf	Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck Hbf.	19	18*	17*	60´	* im Sommerfahrplan nur Mo-Fr; im Winterfahrplan 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

[105] Ab 09.12.2018 Verlängerung einzelner Fahrten bis Seekamp.

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	Ahrensbök 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 - Zarpen, 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	Grinau – 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 – Kronsforder Allee – Berliner Allee - Bornkamp (im Wechsel mit) Billrothstraße – Sudetenstraße	Hansestadt Lübeck	09.06.2020	SL
3	Sereetzer Weg – Triftstraße – Lohmühlenplatz – Fackenburger 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 – Moislinger 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 – Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsforder 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 – Alt-stadt – 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 – Moislinger 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 – Hüxter-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 – Kronsforder 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	Ahrensbök – 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 Storman, Teilnetz SE 9	12.12.2020	Autokraft
8130	Reinfeld- Klein Wesenberg – Groß Wesenberg - Lübeck	Kreis Storman, Netz Nordstor-marn, Regionales Grundnetz OD 10	08.12.2019	Autokraft
8131	Reinfeld – Zarpen – Heilshoop – Mönkhagen – Lübeck	Kreis Storman, Netz Reinfeld (ab 2019 Netz Nordstormarn), Teil-netz Reinfeld OD 7	08.12.2019	Autokraft
8150	Pöhls – Zarpen – Groß Steinrade – Lübeck	Kreis Storman, Netz Nordstor-marn, 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

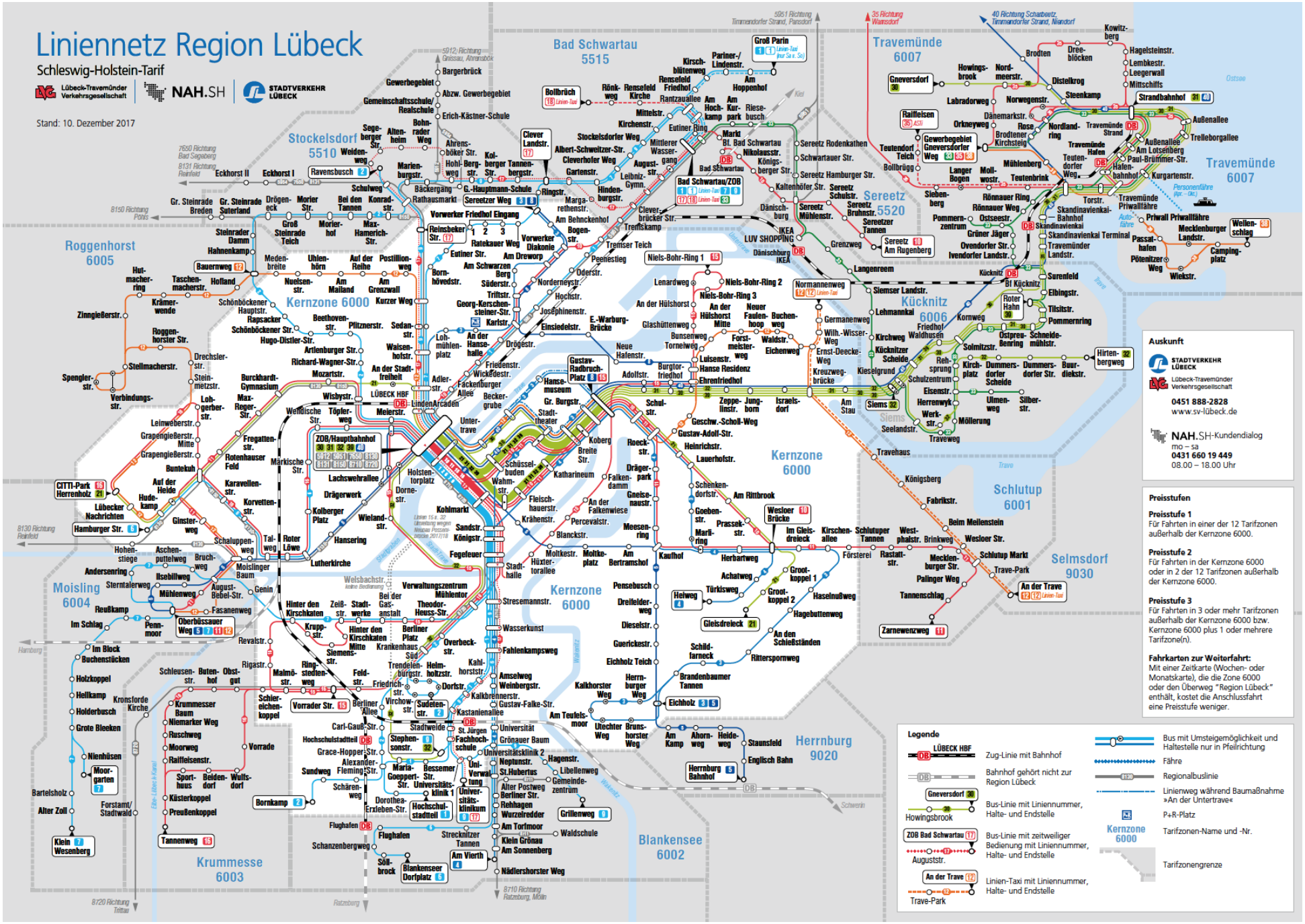
Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Linien-genehmigung	Inhaber der Linien-genehmigung
8741	Kronsforde – Berkenthin - Ratzeburg	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8770	Kronsforde – Berkenthin – Mölln	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8771	Krummesse – 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.


Liniennetz Region Lübeck
Schleswig-Holstein-Tarif
Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft
NAH.SH
STADTVERKEHR LÜBECK
Stand: 10. Dezember 2017
Bad Schwartau 5515
Travemünde 6007
Stockelsdorf 5510
Sereetz 5520
Roggenhorst 6005
Kernzone 6000
Kücknitz 6006
Schlutup 6001
Moisling 6004
Selmsdorf 9030
Herrnburg 9020
Krummesse 6003
Blankensee 6002
Auskunft
STADTVERKEHR LÜBECK
Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft
0451 888-2828
www.sv-luebeck.de
NAH.SH-Kundendialog
mo – sa
0431 660 19 449
08.00 – 18.00 Uhr
Preisstufen
Preisstufe 1
Für Fahrten in einer der 12 Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000.
Preisstufe 2
Für Fahrten in der Kernzone 6000 oder in 2 der 12 Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000.
Preisstufe 3
Für Fahrten in 3 oder mehr Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000 bzw. Kernzone 6000 plus 1 oder mehrere Tarifzone(n).
Fahrkarten zur Weiterfahrt:
Mit einer Zeitkarte (Wochen- oder Monatskarte), die die Zone 6000 oder den Überweg "Region Lübeck" enthält, kostet die Anschlussfahrt eine Preisstufe weniger.
Legende
LÜBECK HBF
Zug-Linie mit Bahnhof
Bahnhof gehört nicht zur Region Lübeck
Gneversdorf 30
Howingsbrook
Bus-Linie mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
ZOB Bad Schwartau 17
Augustastr.
Bus-Linie mit zeitweiliger Bedienung mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
An der Trave 12
Trave-Park
Linien-Taxi mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
Bus mit Umsteigemöglichkeit und Haltestelle nur in Pfeilrichtung
Fähre
Regionalbuslinie
Linienweg während Baumaßnahme »An der Untertrave«
P+R-Platz
Kernzone 6000
Tarifzonen-Name und -Nr.
Tarifzonengrenze

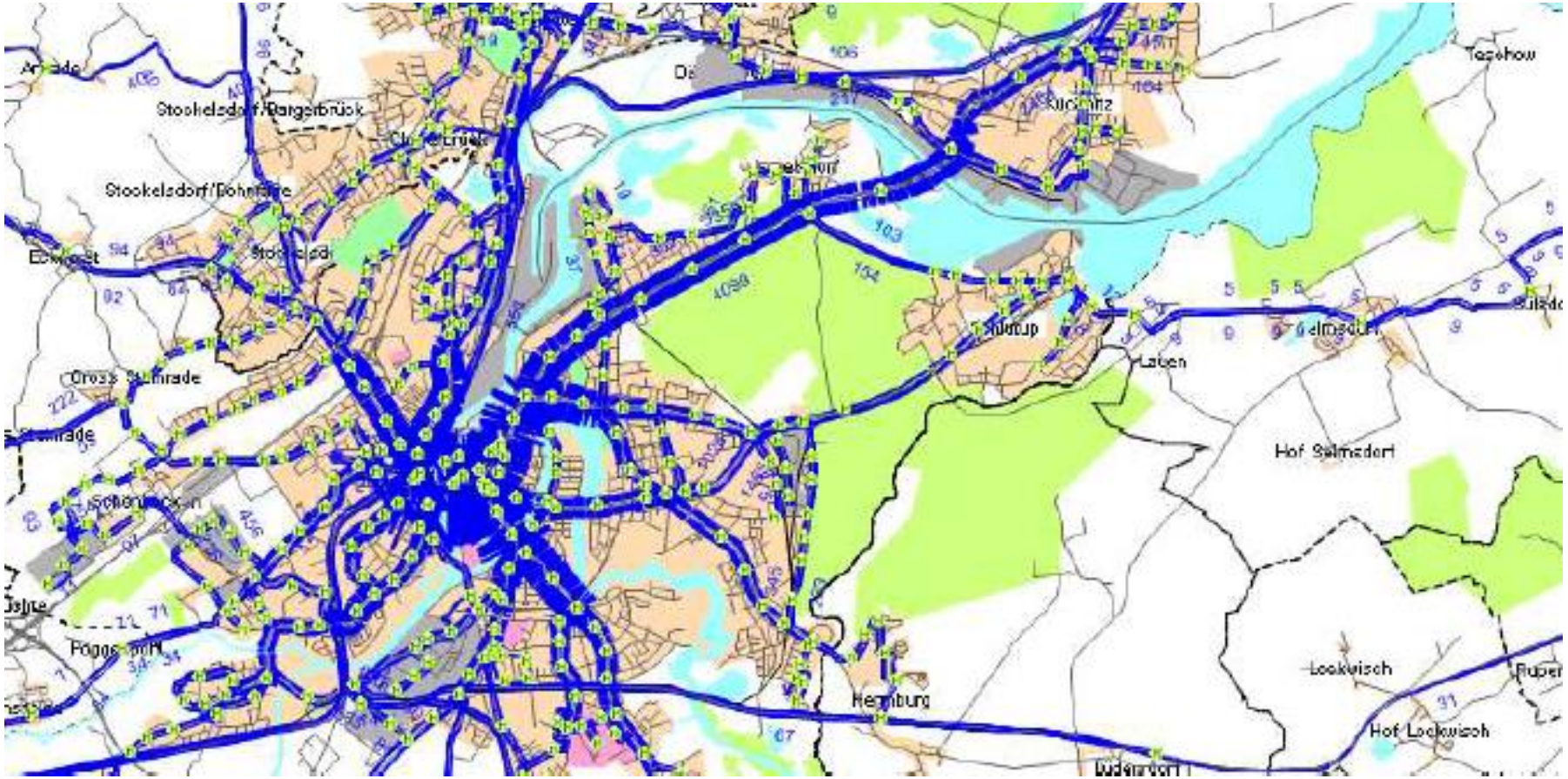
A2 Streckenbelastungen im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck

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)



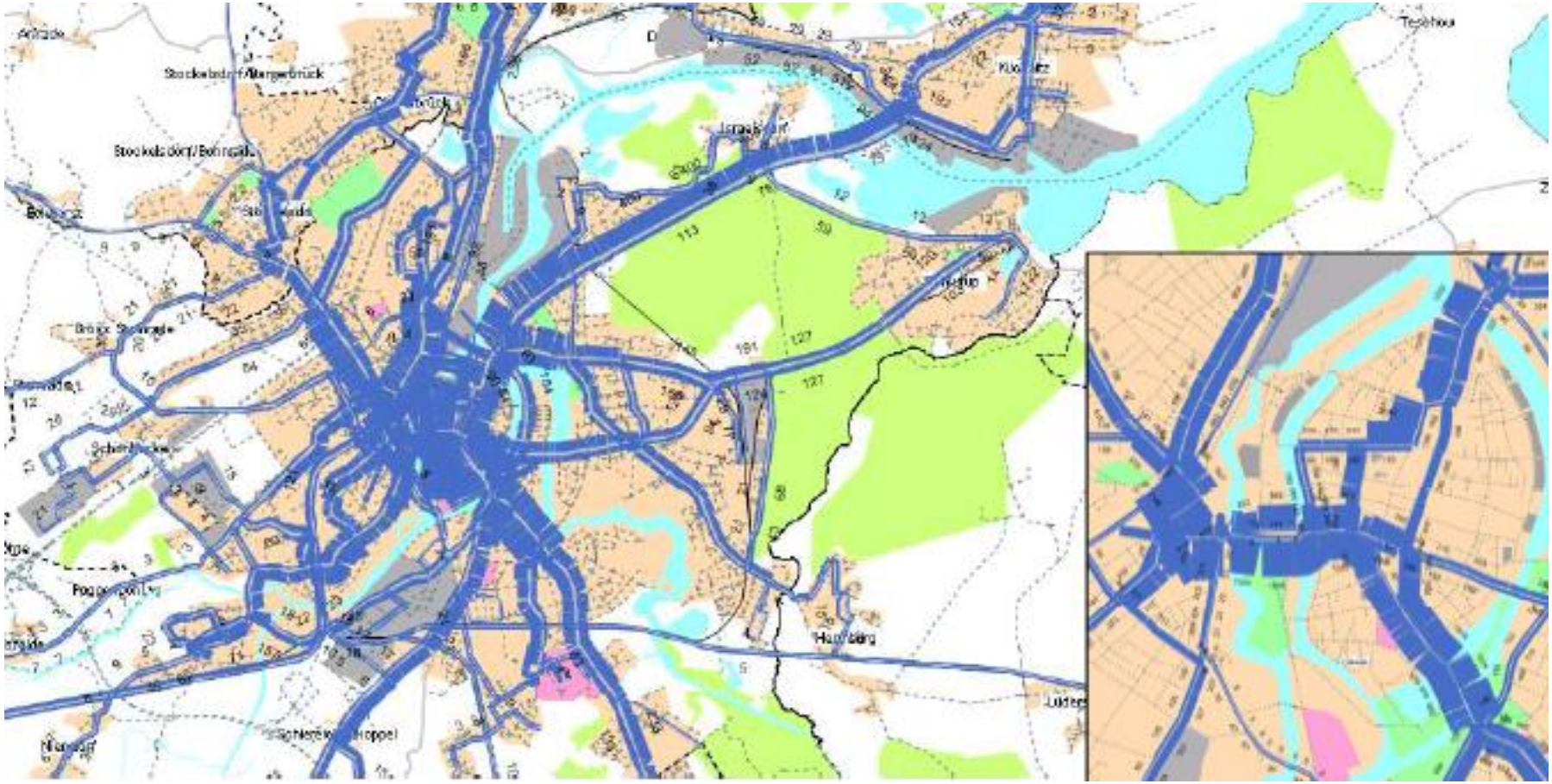
Quelle: PTV 2011.

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 Stadtplanungsamt
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 Schrangen/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	Septem-ber	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 - Ausschrei-bung	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	Septem-ber	1993		Walderseekaserne Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschrei-bung	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 - Ausschrei-bung	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 - Ausschrei-bung	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 Ge-schichte 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 Ideenwettbe-werb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 62	Mai	1996		Lübecker Markt Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 63	Januar	1997		Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorder-reihe, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Aus-schreibung	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	Septem-ber	1999		Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Plan-feststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 72	Dezem-ber	1999		Hochschulstadtteil Ergebnisse des Grün-Workshops	Bereich Stadtentwicklung
Heft 73	Dezem-ber	1999		Genin Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 74	Dezem-ber	1999		Schleusenstraße Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 75	Dezem-ber	1999		Niederbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 76	Dezem-ber	1999		Westlicher Altstadtrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave	Bereich Stadtentwicklung
Heft 77	Dezem-ber	1999		Pöppendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 78	Dezem-ber	1999		Ivendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 79	Dezem-ber	1999		Teutendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 80	Februar	2000		Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Kurzfassung	Bereich Verkehr
Heft 81			nicht er-schienen	Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Langfassung	Bereich Verkehr
Heft 82	Septem-ber Oktober	2000 2000		Skandinavienkai - Umbau Anleger 6 A - Erläuterungsbericht zum Planfeststellungs-verfahren - Hafenflächenerweiterung	Bereich Wasser und Hafen
Heft 83	Novem-ber	2000		Groß-Steinrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 84	Novem-ber	2000		Reecke Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 85	Dezem-ber	2000		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungs-verfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 86	Februar	2001	vergrif-fen	Radverkehr Jahresbericht 1999/2000	Bereich Verkehr
Heft 87	Septem-ber	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 Planfeststellungs-verfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 91	Oktober	2002	vergrif-fen	Hudekamp Stadtteilerneuerungsprojekt	Fachbereich Kultur Fachbereich Stadtplanung
Heft 92	März	2003		Westlicher Altstadtrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Aus-schreibung	Bereich Stadtsanierung
Heft 93	Januar	2004		Priwall Ferienhausanlage mit Marina und Freizeitinf-rastruktur Gutachterverfahren	Bereich Stadtentwicklung
Heft 94	Januar	2005		2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hanse-stadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 95	Novem-ber	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 Entwicklungsbedarf - 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	Dezember	2010		Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK	Bereich Stadtplanung
Heft 105	April	2011	nur digital	Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept	Bereich Stadtplanung
Heft 106	Mai	2011		Mobilitätsverhalten in Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 107	November	2011		Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“	Bereich Stadtplanung
Heft 108	November	2012		25 Jahre Welterbestadt	Bereich Stadtplanung
Heft 109	Juli	2013		Wohnungsmarktkonzept 2013	Bereich Stadtplanung
Heft 110	Oktober	2014		3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 111	Dezember	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 Hansestadt 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, Gleichstellungsbeauftragte; 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.frauennotrufluebeck.de); den beiden Frauenhäusern www.autonomes-frauenhaus.de und www.frauenhaus-awo-luebeck.de und dem Verein mixped pickles e.V. www.mixedpickles-ev.de ; von einer Einbindung der Lübecker Frauen- und Sozialverbände gehe ich aus, da sie auch Mitglied im Fahrgastbeirat sind www.luebecker-frauenverbaende.de	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Das Beteiligungsverfahren orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben entsprechend PBefG und ÖPNVG SH. In Bezug auf die Interessensvertretungen von Frauen wurden das Frauenbüro sowie die Lübecker Frauen- und Sozialverbände eingebunden, so dass eine ausreichende Beteiligung sichergestellt ist. Darüber hinaus wurde der Entwurf des RNVP auf der Internetseite der HL öffentlich bereitgestellt, um auch über die gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung hinaus Möglichkeiten zu Stellungnahmen zu ermöglichen.
	S. 20 Verkehrspolitische Zielstellungen: Es wird im vorliegenden Entwurf nicht deutlich, wie § 1 (4) ÖPNVG SH umgesetzt werden soll. § 1 (4): „Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> 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 nutzergruppenspezifscher 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 ausgerichtete 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 <u>nicht</u> umgesetzt.** Eine über die bisherigen Analysen hinausgehende Darstellung von Daten ist in Kapitel 2.1.5 nicht vorgesehen. Die in den Kapiteln 3 „Angebotskonzept“ und 4 „Qualitätskonzept“ definierten Mindestvorgaben und Mindestkriterien beschreiben die ausreichende Verkehrsbedienung aus Sicht der Hansestadt Lübeck sowohl für Frauen als auch Männer. Eine Unterscheidung ist daher nicht erforderlich.
	S. 43 Verkehrspolitische Zielstellungen: Die genannte Zahl des prognostizierten wachsenden Schüler- und Ausbildungsverkehrs bedeutet im Vorlauf einen entsprechenden Bedarf der Eltern dieser Kinder, der möglichst durch den ÖPNV und nicht durch Individualverkehr vor Schule oder Kindergarten gelöst werden sollte.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.** Es wird auch auf die Erläuterungen zur Entwicklung der Schülerzahlen auf Seite 48 oben um Beteiligungsentwurf verwiesen.
	Die „frauenpolitischen Forderungen für Lübeck zur Kommunalwahl 2018“, siehe auch http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/verwaltung/frauenbuero/petition/ verdeutlichen dies: sicheres nach Hause kommen garantieren, auch 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 <u>teilweise</u> umgesetzt.** In Kapitel 3.1 wird das konkrete Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV beschrieben. Die Mindestbedienzeiten in den späten Abendstunden geben dabei eine Bedienung der überwiegenden Anzahl der Gebietskategorien der Hansestadt Lübeck bis nachts 01:00 Uhr vor, so dass abendliche Rückfahrten sichergestellt werden. Die Umsetzung eines Sozial-Tickets ist bis dato keine Maßnahme im Beteiligungsentwurf des RNVP. Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ wird folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt:

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 Kinderwägen 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, das hier ein großer Teil der Kundschaft (51,7% stadtweit, in anderen Stadtteilen höher) weiblich ist und ein entsprechender Bedarf besteht. Die Zahl der Kundinnen könnte durch eine Umsetzung oder Annäherung an die 3 benannten Themenfelder erheblich vergrößert werden.	**Der Hinweis wird <u>nicht</u> umgesetzt.** Eine Auswertung nach Geschlecht ist nicht vorgesehen.
	S. 49 Verkehrspolitische Zielstellungen: Für die Preisgestaltung des ÖPNV halten wir für wesentlich, nicht nur die Zahl der gestiegenen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in den Blick zu nehmen, sondern diese auch ins Verhältnis zu setzen zu ihrer Leistungs-und Kaufkraft. Hierfür sollte auch der Zwischenbericht zum Armuts-und Sozialbericht, siehe VO/2017/05472, siehe auch http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1005469 mit einbezogen werden. Dort wird z.B. auf S. 15 verdeutlicht, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt – diese Zahl aber überwiegend auf die Zunahme der Teilzeitbeschäftigung zurückzuführen ist. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte können dennoch sogenannte „Aufstocker“ sein, da ihr Einkommen nicht den Grundbedarf deckt (siehe o.g. Bericht, S. 20). Ein Bezug der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zu anderen Sozialdaten ist u.E. wesentlich für die Entwicklung einer bedarfsorientierten Preisgestaltung des ÖPNV.	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> umgesetzt.** Im Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ wird folgendes grundsätzliche Handlungsfeld ergänzt: „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit geringem Einkommen bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie ggf. Prüfung und Umsetzung erforderlicher angepasster Tarifangebote wie z.B. Sozialtickets“.
Kreis Segeberg, c/o SVG Südwestholstein ÖPNV-	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
Verwaltungsgemeinschaft; 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 Verkehrsverbund 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 +) - *ohne Darstellung im Anhörungsprotokoll*	
	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) • Haltstellen 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, Wahmstraße). 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>Haltstellen 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 NOx“ 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 CO-2-Bilanz, die den Stand der CO-2-Emissionen, die aus dem ÖPNV und SPNV resultieren. Diese Lücke gilt es zu schließen, um das Minderungspotenzial ermitteln zu können. S. 35, Abb. 3. Verkehrspolitische Leitlinien: „Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO^2 zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4 t NOx 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 CO-2-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 nicht 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 Abstelleinrichtungen für Fahrräder sollten, sofern örtlich möglich, grundsätzlich an allen Bus- und Bahnhaltestellen installiert werden; hierbei gibt gegenwärtig ein erhebliches Defizit es im Stadtgebiet. Die genannte Mindestkapazität von jeweils vier Rädern (2 Bügel) pro Haltstelle (bei Beachtung der Fahrrichtung) 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 teilweise 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-Netzknoten

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 nicht 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 nicht 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 nicht 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 nicht 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 teilweise 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 CO2-Ausstoßes und auf verfügbaren Parkraum Berufspendler einbeziehen! Dies korrespondiert mit Ziffer 1.3.3, Umwelt- und Klimaschutz! Vgl. auch Seiten 49 und 50, Verflechtungen im Berufsverkehr!	**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: offenbarer 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 Tarifoffensive ist aus Sicht des ADAC deutlich mehr Wert auf die Entwicklung von Job- und Firmenticket zu legen (siehe oben)!	**Der Hinweis wird umgesetzt.** Tarifangebote für Berufspendler sind bereits im SH-Tarif enthalten, so dass die Maßnahmen zur tariflichen Weiterentwicklung aus Sicht der Hansestadt Lübeck auf noch offene Handlungsbedarfe ausgerichtet sind. Dies beinhaltet u.a. die Maßnahme „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“, die z.B. auf eine Verbesserung der bestehenden Job- und Firmentickets zielt.
	112, 3.3.2: Der ADAC begrüßt die Kooperationsbestrebungen mit dem Ziel der Angebotsaufwertung.	**Kenntnisnahme ohne Auswirkung auf den Beteiligungsentwurf.**

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 DSG VO 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 Kronsforder 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 Pedelcs. 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 nicht umgesetzt.** Der Regelungsumfang des RNVP umfasst die Darstellung des aus Sicht der Hansestadt Lübeck gewünschten Angebotsumgangs 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, Einkaufsaktivtäten 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 nicht 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 nicht 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 teilweise 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 <u>nicht</u> umgesetzt.** Grundsätzlich dürfen bestehende vertragliche Regelungen bei Verkehrsunternehmen des Aufgabenträgers des übrigen ÖPNV nicht daran hindern, sein Ermessen bei der Formulierung der Anforderungen an die zukünftige Gestaltung der 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 Dienst-leistungs-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 berechtigte 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 nicht 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 nicht 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 übrigens ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. In diesem Rahmen stellt die Hansestadt Lübeck ihre Erwägungen für die beabsichtigte Direktvergabe an die SL als internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dar. Es geht um die Gründe, ob und warum eine Direktvergabe vorgenommen werden soll. Damit wird der beabsichtigte Finanzierungsrahmen dargestellt und den Vorgaben des ÖPNVG insofern genügt. Die Hinweise und Formulierungsvorschläge beziehen sich maßgeblich darauf, wie eine Direktvergabe ausgestaltet werden soll. Die Hansestadt Lübeck wird diese Anforderungen mit der Vorabbekanntmachung und den ergänzenden Dokumenten in transparenter Weise darlegen, die dann unter den weiteren Voraussetzungen der §§ 8a Abs. 2 i.V.m. 13 Abs. 2a S. 2 bis 6 PBefG auch für eigenwirtschaftliche Verkehre maßgeblich sind. Die Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass nach gegenwärtiger Rechtslage die Festlegung sozialer Standards zum Schutz der Beschäftigten in (regionalen) Nahverkehrsplänen nicht vorgesehen ist. Den Wunsch dies zu ändern äußert die Hansestadt Lübeck in dem 4. RNVP ausdrücklich, wird sich aber im Übrigen an die für dessen Erlass gültige Rechtslage halten. Diese geltende Rechtslage sieht die Festlegung von sozialen Standards, etwa aufgrund von Art. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ausschließlich für öffentliche Aufträge vor.

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

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	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 (Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Abs. 2i.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 öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und damit zuständig für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlicher Personennahverkehr i.V.m. § 8 Abs. 3 PBefG und Art 4 der Verordnung (EU) 2016/2338. **Erläuterung:** Das ÖPNVG SH hat seit 2013 (!) wichtige europäische und nationale Normen (u.a. PBefG; RegG; VO (EU) 2016/2338; VO (EU) 1370/2007) nicht nachvollzogen. Das RegG regelt u.a. die Verteilung der ÖPNV-Mittel des Bundes für die Länder - und damit auch für die Kommunen - (derzeit bis 2031). Das ÖPNVG SH selbst setzt nur das RegG (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395)), um. Ende 2015 wurde das RegG letztmals geändert und zwar mit einer bis zum Jahr 2031 laufenden ÖPNV-Finanzierungszusage des Bundes an die Bundesländer.	**Der Hinweis wird nicht 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 nicht 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 nicht 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 nicht 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 nicht 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 nicht 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: „Anschlusssicherung 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 Anschlusssicherung 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 <u>teilweise</u> 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 nicht umgesetzt.** Die konkrete Angabe eines Wertes für eine Fahrzeugreserve führt selbst bei kleinen Anpassungen im Fahrplan ggf. dazu, dass dieser Wert angepasst werden muss. Es wird daher darauf verzichtet.
	4.4, Seite 129: nach 1. Abs. neu: Aus diesem Grund legt der Aufgabenträger, die Hansestadt Lübeck, besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Linienbündels „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 nicht 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 nicht 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 teilweise 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 teilweise 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 Aufzahlung der Vorgaben in Kapitel 4.13 korrigiert.
	5.1.2, Seite 163: zu Verkehrsunternehmen: Beschreibung unter Vorlage (siehe Internetseite: https://www.svluebeck.de/de/%C3%BCber-uns/leistung-f%C3%BCr-alle.html mit Angaben über 650 Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon xxx Fahrpersonal, 1000 Haltestellen, 25 Linien, 200 Busse, 5 Fähren. Pro Tag werden xxx.000 Personen befördert. Insgesamt fahren pro Jahr ca. 30, 8 Mio. (einschl. Fähren) Menschen. Anzahl der jährlichen Ausbildungsplätze sowie Sonderleistungen - falls vorhanden - wie etwa 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 Stadtbuslinien 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 <u>nicht</u> umgesetzt.** Die Hansestadt Lübeck möchte sich mit dem 4. RNVP dem Ziel einer tariflichen Kooperation verpflichten. Es ist dabei jedoch zu beachten, dass die ÖPNV-Sicherstellung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestadt Lübeck ist, so dass auch eine finanzielle Lastenabwägung bei der Entwicklung und Umsetzung etwaiger Kooperationsformen erfolgen muss.
LÜBECKER BAUVEREIN eingetragene Genossen-schaft; 06.07.2018	Wir begrüßen die Entscheidung, dass die Beschlüsse der Bürgerschaft zum 3. RNVP weiterhin die Grundlage für die betriebliche Gestaltung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck bilden. Diesbezüglich möchten wir allgemein anmerken, dass bei dieser und weiterer Planungen keine Veränderungen an der Linie 33 (Quartier Kücknitz-Herrenwyk) und Linie 2 (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 Schwachlachstzeiten • 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 nicht 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 Fahrplanauskunftsysteme 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 sinnentsprechend wie folgt angepasst: • Gemäß NAH.SH Manual (vgl. dort Abschnitt Fahrzeuge S. 12) ist anzustreben, die Fenster im Fahrgastbereich generell werbefrei zu halten. • Begründete Ausnahmen sind mit Zustimmung der Hansestadt Lübeck möglich. Die ersten zwei Seitenscheiben hinter der vorderen Einstiegstür müssen den Sichtbereich des Fahrers gewährleisten und haben daher grundsätzlich ohne Ausnahme frei von Beklebungen zu bleiben. Die Ausnahmeregelung kann vorbehaltlich einer Prüfung und Abwägung des Sachverhaltes durch die Hansestadt Lübeck zur Anwendung kommen, um etwaige wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.
	S. 147, Bauformen von Haltestellen: Korrigieren: Überschrift enthält einen Tippfehler; Haltestelle am Fahrbahnrand: Sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der	**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/ständische Interessen sind bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen." Es stellt sich also die Frage, an welcher Stelle des aktuellen RNVP-Entwurfs die Stadt Lübeck den mittelständischen Interessen überhaupt Geltung verschafft, geschweige denn einen „Vorrang" einräumt? Bislang ist dies leider nicht erkennbar.	**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 Verkehrsbedienung 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 Verkehrsbedienung 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 starrerer 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 Tariflohnniveaus deutlich verhindert. Bekanntlich sieht das geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor und bei aller öffentlichen Diskussion um diesen Vorrang bekennt sich auch die derzeitige Bundesregierung ausdrücklich dazu. Dies ist schon deshalb wichtig, weil nur so die politisch gewünschte Betreibervielfalt erhalten werden kann und anderenfalls die klein- und mittelständischen privaten Unternehmen 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 Marktabschottungsgedanken 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 nicht 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 nicht 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 nicht 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 nicht 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 nicht 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 teilweise 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 Familien-freundlichkeit 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/ Skandinavenkai (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Ivendorf und dem	**Der Hinweis wird <u>teilweise</u> 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-Stundentakt 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 Bedienungen 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 teilweise umgesetzt.** Es wird auf die o.g. Anpassungen in Kapitel 3.1.2 „Angebotsqualität“, auf den Handlungsschwerpunkt in Kapitel 4.5 „Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV“ (siehe dort „Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler“) sowie auf das Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.14.1) verwiesen.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06893
öffentlich

Lübeck, 08.01.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Michaela Maurer (E-Mail: Telefon: 6620)

Rahmenvereinbarungen Kleinleistungsvertrag Garten- und Landschaftsbauarbeiten Bereich Stadtgrün und Verkehr

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.02.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.02.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Mit der Ausschreibung und der Beauftragung des Jahresvertrags für Garten- und Landschaftsbauarbeiten soll begonnen werden.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis: zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[x] Nein
Begründung: Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch diese Maßnahme nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch: Pflicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, Naturschutzgesetz, Gemeindeordnung

Finanzielle Auswirkungen:
[ ] Nein
[x] Ja (Anlage 1)

Begründung:
„Kleinleistungsverträge“ sind Rahmenvereinbarungen, die einen oder auch mehrere Auftragnehmer für eine bestimmte Zeit verpflichten, definierte Leistungen und Stundenlohnarbeiten auf Abruf (sogenannter Einzelauftrag) zu den im Rahmenvertrag festgelegten Bedingungen auszuführen.
Die Rahmenvereinbarung Kleinleistungsvertrag wird seit dem Jahr 2005 ausgeschrieben. Erfasst werden dabei alle wesentlichen und turnusmäßig wiederkehrenden landschaftsgärt-

nerischen Arbeiten sowie Pflegemaßnahmen, im städtischen Grün, auf Friedhöfen, an Schulen, Kindertagesstätten, auf Sportplätzen und an sonstigen städtischen Gebäuden.

Diese werden in einen umfangreichen Leistungskatalog als Leistungstexte beschrieben, entsprechend bepreist und sind Bestandteil der Vertragsgrundlage. Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens können die Bieter einen prozentualen Nachlass oder Aufschlag anbieten. Der günstigste Bieter erhält den Zuschlag. Der Vorteil eines Jahreskleinvertrags liegt darin, dass bei einer Vielzahl von gärtnerischen Standardarbeiten bzw. unaufschiebbaren Arbeiten im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zeitnah und ohne Verzögerung, durch Vergleichsangebote und mehrfache Ortstermine, gehandelt werden kann. Dabei sollen die Einzelaufträge eine Auftragssumme von 20.000 € (§ 4 Absatz 4 VOB/A) nicht überschreiten.

Der Auftrag soll in vier Losen - entsprechend den vier Meisterbezirken - vergeben werden.
Es soll eine beschränkte Ausschreibung mit ortsansässigen Firmen erfolgen, weil zum Einen Aufträge i.d.R. kurzfristig, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht abgearbeitet werden müssen und zum Anderen Ortskenntnisse notwendig sind, um den Aufwand vor Ort möglichst klein zu halten.

Der Jahreskleinvertrag wird vornehmlich zur Unterstützung der städtischen Kolonnen genutzt. Die Inanspruchnahme der Fremdleistung geschieht einerseits zur Abfederung von Arbeitsspitzen als auch zur Wahrnehmung der Pflege an Außenanlagen von öffentlichen Gebäuden. Die Betrachtung der vorausgegangenen Rahmenvereinbarung hat gezeigt, dass die beauftragten Arbeiten durch die ortsansässigen Firmen i.d.R. ordnungsgemäß erfolgten. Insbesondere hat sich der Einsatz von technischen Spezialgeräten bewährt, die dem Bereich Stadtgrün und Verkehr nicht zur Verfügung stehen.

Die Rahmenvereinbarung wird für ein Jahr mit der Option um Verlängerung um ein weiteres Jahr abgeschlossen. Die erforderlichen Haushaltsmittel sind beim Produkt
551001 - Öffentlicher Grün- und Landschaftsbau und
553001 Friedhofs- und Bestattungswesen
mit den Produktsachkonten

5211004	Unterhaltung der Grünflächen	130.000 €
5211005	Unterhaltung der Außenanlagen an Schulen	150.000 €
5211006	Unterhaltung der Außenanlagen an Sportstätten	20.000 €
5211007	Unterhaltung der Außenanlagen an KiTa	30.000 €
5211008	Unterhaltung der Außenanlagen an Museen	10.000 €
5211009	Unterhaltung der Außenanlagen an sonst. öffentl. Gebäuden	50.000 €
5211013	Unterhaltung der Außenanlagen für Stiftungen	20.000 €
5221000	Unterhaltung sonst. unbeweglichem Vermögen	60.000 €
5221111	Ersatzbeschaffung Festwert Grünflächen	70.000 €
5221112	Ersatzbeschaffung Festwert Spiel-u. Bolzplätze	40.000 €
5221000	Unterhaltung. sonst. unbeweglichem Vermögen Friedhöfe	10.000 €

für das Haushaltsjahr 2019 enthalten. Die Kosten betragen für alle Lose max. 590.000 € pro Jahr. Die geschätzten Ausgaben pro Jahr stehen hinter den jeweiligen Konten.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr **Anlage zur Vorlage vom 08.01.2019**
Produkte: **VO-Nr.: 2018 / 06893**
551001 - Öffentl. Grün u. Landschaftsbau
553001 - Friedhof- u Bestattungswesen

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2019	2020	2021	2022
Erträge				
Aufwendungen	-590.000,00			
Saldo Ergebnisplan	-590.000,00			
Einzahlungen				
Auszahlungen	-590.000,00			
Saldo Finanzplan	-590.000,00			

2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
	Produkt der ersten zehn Konten ist 551001 - Öffentlicher Grün- und Landschaftsbau		
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5211004	Unterhaltung der Grünflächen	-130.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5211005	Unterh. d. Außenanl. an Schulen	-150.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5211006	Unterh. d. Außenanl. an Sportst.	-20.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5211007	Unterh. d. Außenanl. an KiTa	-30.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5211008	Unterh. d. Außenanl. an Museen	-10.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5211009	Unterh. d. Außenanl. an so. öff. Geb.	-50.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5211013	Unterh. d. Außenanl. an Stiftungen	-20.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5221000	Unterhalt. Sonst. unbewegl.Verm.	-60.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5221111	Ersatzb. Festw. Grünflächen	-70.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5221112	Ersatzb. Festw. Spiel-u. Bolzplätze	-40.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	553001 000.5221000	Friedhof- u Bestattungswesen-Unterhalt. sonst. unbewegl.Verm.	-10.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-590.000,00

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
	Produkt der ersten zehn Konten ist 551001 - Öffentlicher Grün- und Landschaftsbau		
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7211004	AZ Unterhaltung der Grünflächen	-130.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7211005	AZ Unterh. d. Außenanl. an Schulen	-150.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7211006	AZ Unterh. d. Außenanl. an Sportst.	-20.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7211007	AZ Unterh. d. Außenanl. an KiTa	-30.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7211008	AZ Unterh. d. Außenanl. an Museen	-10.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7211009	AZ Unterh. d. Außenanl. an so. öff. Geb.	-50.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7211013	AZ Unterh. d. Außenanl. an Stiftungen	-20.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7221000	AZ Unterhalt. Sonst. unbewegl.Verm.	-60.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7221111	AZ Ersatzb. Festw. Grünflächen	-70.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7221112	AZ Ersatzb. Festw. Spiel-u. Bolzplätze	-40.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	553001 000.7221000	Friedhof- u - Bestattungswesen-Unterhalt. sonst. unbewegl.Verm.	-10.000,00
		Saldo Finanzplan	-590.000,00

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2019/06951
öffentlich

Lübeck, 03.01.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Piroska Csösz (E-Mail: piroska.csoesz@luebeck.de Telefon: 122-2300)

Sachstandsbericht i.S. ehemaliger KGV Am Spargelhof: Konkurrierendes Nutzungsinteresse durch Hugo Pfohe GmbH / Initiative Brolingplatz; auch: Beantwortung Anfrage BM Antje Jansen vom 27.09.2018, VO/2018/06449

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.01.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.02.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.02.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage BM Antje Jansen in der Bürgerschaftssitzung vom 27.09.2018 (VO/2018/06449):

„Auf welchem Stand sind die Gespräche der Verwaltung mit der Initiative Brolingplatz über die Grünfläche am Strukbach?“

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[x]	Nein
Begründung:		Auswirkungen auf Kinder und/oder Jugendliche sind durch die Berichterstattung nicht zu erwarten.
Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[x]	freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[x]	Nein
	[ ]	Ja (Anlage 1)

Bericht:

Nach Ablehnung des Verkaufs der ehemaligen Kleingartenfläche an die Hugo Pfohe GmbH zwecks Erweiterung des Betriebsgeländes durch die Bürgerschaft, hat sich die Initiative Brolingplatz Lübeck e. V. zu Wort gemeldet, dass sie diese Fläche als Garten, Park und Erholungsfläche nutzen möchten. Sie begründet ihr Anliegen mit der aus ihrer Sicht zu geringen Versorgung des Quartiers mit Grün- und Freiflächen. Der vorliegende Bericht stellt die bisherigen Gespräche und Ergebnisse dar. Er wird dem Wirtschaftsausschuss nach Vorlage in der Bürgerschaft zur Kenntnis gegeben.
In einem ersten Gespräch der Verwaltung mit der Initiative am 11.01.2018 hatten die Initiator/innen die Herrichtung der Fläche als städtische Grün-/Parkfläche gefordert, mit Verbleib in städtischer Verantwortung, bei voller Kostenübernahme durch die Hansestadt Lübeck. Dies wurde vom Bereich Liegenschaften (2.280) abgelehnt. Alternativ wurde eine Beteiligung in Eigenleistung vorgeschlagen. Die Initiator/innen planten, zunächst die Wünsche der Anwohner/innen vor Ort sammeln. Ziel sollte sein, die gesamte Fläche für unterschiedliche Nutzergruppen zugänglich zu machen, z.B. durch einen Garten für Kinder sowie Freiflächen für Boule, zum Spielen, als Hundeauslauf oder als Naturerlebnispfad.
Dieses Vorgehen wurde dem Senator für Wirtschaft und Soziales im zweiten Gespräch am 05.03.2018 vorgestellt und ein entsprechender Flyer überreicht. Ein Konzept für eine Beteiligung an der Herrichtung der Fläche, Betrieb, Verkehrssicherung und Finanzierung der Maßnahme wurde nicht vorgelegt. Bei o.g. Gesprächen hatte 2.280 deutlich gemacht, dass eine kostenlose Überlassung des Grundstückes nicht vorgesehen bzw. möglich ist. Der ortsübliche Pachtzins hierfür liegt bei ca. 45.000 EUR p.a. Der Initiative wurde mitgeteilt, dass unter bestimmten Voraussetzungen der Pachtzins (deutlich) niedriger liegen könnte. Dies wäre u.a. bei einer Gemeinnützigkeit eines Vereins gegeben.

In dem Bemühen der Verwaltung, die Interessen der Initiative mit dem weiterhin bestehenden existenziellen Ankaufsinteresse des Unternehmens miteinander abzugleichen, wurden im o.g. zweiten Gespräch (am 05.03.2018) seitens der Verwaltung Vorschläge unterbreitet, die im Falle eines Verkaufs an die Hugo Pfohe GmbH umgesetzt werden könnten, um die Versiegelung der ehem. Kleingartenfläche durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen im gesamten Quartier zu kompensieren:

- Das Unternehmen hatte angeboten, bei einem Verkauf der in Rede stehenden 10.300 qm großen Fläche lediglich 7.700 qm zu überplanen; die restlichen 2.600 qm am Rande des Strukbach-Wanderweges in Grünflächenqualität herzurichten und der Öffentlichkeit (oder der Initiative) zur individuellen Nutzung zugänglich zu machen.

Weitere Maßnahmen seitens der Hansestadt Lübeck im Wert von ca. 200.000 Euro aus dem Verkaufserlös i.H.v. ca. 700.000 Euro wurden der Initiative beispielhaft vorgeschlagen:

- Durch die Verwaltung wurde die Pflanzung von ca. 100 großkronigen Laubbäumen im Stadtteil vorgeschlagen, um u.a. entlang des Strukbach-Wanderwegs als grünes Bollwerk gegen die A1 (Staubfilter und Ergänzung der Sauerstoffproduktion) zu wirken.
- Darüber hinaus sollten weitere kleine Grünflächen mit Bäumen im Quartier geschaffen werden, u.a. an der Ecke Friedenstraße/ Schwartauer Allee durch eine kleine Grünanlage (ca. 250 qm).
- Es wurde ferner die Prüfung einer Zusammenlegung und Übergabe leerstehender Gärten der Kleingartenanlage "Am Strukbach" zugesagt. Diese Flächen sollten für Begegnung, Naherholung und die Initiative "Essbare Stadt“ (Hanseobst) nutzbar gemacht werden, da sie die gleiche Entfernung vom Brolingplatz wie die ehem. KGV haben, durch Feinstaub aber deutlich weniger belastet sind.

Sämtliche Vorschläge der Verwaltung wurden von den Initiator/innen unter Verweis auf den Mangel an Grünflächen vor Ort als zu gering beurteilt. Die Vorschläge seien additiv willkommen, jedoch als einzige Alternative ausgeschlossen.

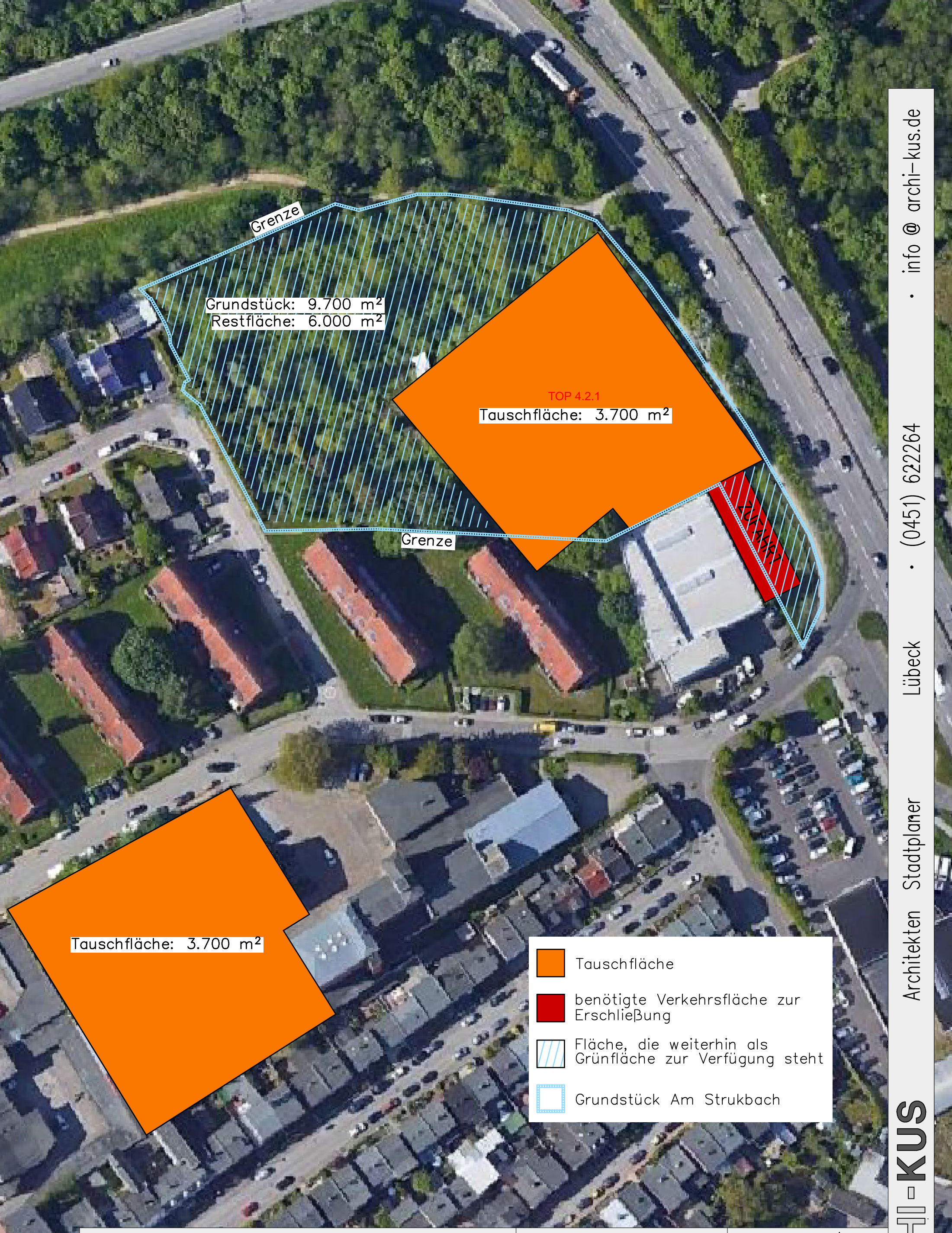
Am 10.07.2018 fand auf Einladung des Bürgermeisters ein Gespräch mit der Initiative im Rathaus statt, in dem diese nochmals ihre grundsätzliche Haltung zum Erhalt und zur Entwicklung der Grünfläche am Strukbach erläuterte sowie den allgemeinen Mangel an Grünflächen im Stadtteil kritisierte. Die Verwaltung hatte ihrerseits nochmals auf die existenzgefährdende Situation der Hugo Pfohe GmbH aufmerksam gemacht, deren betriebliche Perspektive sich durch den damals noch in Rede stehenden Verkauf der angemieteten Betriebshallen an das Palliativzentrum “Travebogen“ weiter dramatisch verschlechtern würde.

Vor dem Hintergrund des zwischenzeitlich erfolgten Ankaufs der Lagerhallen Am Spargelhof 2-4 durch die Hugo Pfohe GmbH im August 2018, fand am 06.12.2018 erneut ein Gespräch zwischen Vertretern der Verwaltung (2.280, 3.390, 5.610), Hr. Senator Schindler, mit der Initiative Brolingplatz statt. Dabei wurde der Initiative nach Rücksprache mit Hugo Pfohe GmbH ein Flächentausch wie folgt vorgeschlagen: einen derzeit noch mit Hallen bebauten Teil des Grundstücks Am Spargelhof 2-4 mit einer Größe von ca. 3.700m² mit einem gleich großen Teilstück der ehemaligen Kleingartenfläche direkt neben dem Betriebsgelände der Hugo Pfohe GmbH zu tauschen. Das Unternehmen würde dort (auf 3.700m² dieses Teilstücks) die Erweiterung realisieren. Nach Abriss der alten Hallen könnte somit im Gegenzug eine kleine Grünfläche weiter im Innern des Quartiers errichtet werden (siehe Anlage: Lageplan). Der nicht durch das Unternehmen benötigte restliche Anteil des Kleingartengeländes könnte dann ebenfalls als unbebautes Grün verbleiben.
Dieser Vorschlag wurde mit zurückhaltender Skepsis zur Kenntnis genommen. Die Anwesenden wollten zunächst mit den weiteren Mitgliedern der Initiative darüber beraten.
Angesichts der weiterhin drängenden betrieblichen Anforderungen der Hugo Pfohe GmbH, hat diese im Dezember 2018 einen Abrissantrag für die alten Hallen Am Spargelhof 2-4 gestellt. Da das Unternehmen keine weiteren zeitlichen Verzögerungen mehr akzeptieren kann, und eine mittelfristige Lösung nicht in Sicht zu sein scheint, wird man im 2. Quartal 2019 einen Bauantrag zur Errichtung der Erweiterungsbauten auf dem hinzugekauften Grundstück einreichen. Insofern ist ein Flächentausch aus Sicht des Unternehmens ohnehin nicht mehr realisierbar.
Die vorgenannten Ausführungen zur Grundstückslage und -situation, insbesondere die hohen Emissionen, erlauben aus Sicht der Verwaltung keine öffentliche Grünflächennutzung auf dem ehemaligen Kleingartengelände. Finanzielle Mittel zur Herrichtung des ehemaligen Kleingartengeländes sind im Haushalt nicht geplant. Sobald ein Nutzungskonzept und eine gesicherte Finanzierung vorliegen, können die Gespräche mit der Initiative Brolingplatz wieder aufgenommen werden.

Anlagen :

Lageplan mit schematisch dargestelltem Flächentausch

Senator Sven Schindler



PLAN:	Flächentausch	Lübeck, den 08.11.18	Maßstab: 1/1250
PROJEKT:	Nutzungsänderung Am Spargelhof 2–4 für Aufbereitung/Reifenlager		
BAUHERR:	Hugo Pfohe GmbH, Am Spargelhof 10, 23554 Lübeck		

ARCHI-KUS
Architekten Stadtplaner
Lübeck · (0451) 622264 · info @ archi-kus.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2019/07000
öffentlich

Lübeck, 15.01.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michaela Hoch (E-Mail: michaela.hoch@luebeck.de Telefon: 122-6050)

Parkhaus Wehdehof (Fünfhausen 3-3a)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.01.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.02.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfragen im Hauptausschuss und in der Bürgerschaft

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.300 Recht
4.491 Archäologie und Denkmalpflege

Ergebnis: keine rechtlichen Bedenken
Kenntnisnahme

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein
Begründung: Kinder und Jugendliche sind von dem Bericht nicht direkt betroffen.

Die Maßnahme ist:
[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:
[X] Nein
[ ] Ja (Anlage 1)

Bericht:
Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung hat im Oktober 2017 festgestellt, dass das errichtete Parkhaus in einigen Punkten von der Baugenehmigung abgewichen ist. Wesentlich waren hier die Herrichtung der Dachfläche für eine Parknutzung und die Erweiterung des Fahrstuhlschachtes bzw. des Treppenhauses über die genehmigte Höhe hinaus. Mit Ordnungsverfügung im Oktober 2017 wurden sämtliche Arbeiten an der Dachebene sowie die Nutzung zum Zwecke des Parkens untersagt.

Nach Gesprächen mit dem Bauherr erfolgte im September 2018 eine Anhörung nach § 87 Landesverwaltungsgesetz (LVwG SH) in Vorbereitung auf den Erlass einer Ordnungsverfügung in Form einer Rückbauverfügung auf das baurechtlich genehmigte Maß des Fahrstuhl- und Treppenturms an der Nordseite des Parkhauses und Rückbau der baulichen Maßnahmen auf der Dachebene.
Als Ergebnis dieser Anhörung fand Ende Dezember 2018 ein Gespräch auf Verwaltungsebene zwischen dem Bauherr und dem Bereich Stadtplanung und Bauordnung statt. In diesem Gespräch wurde folgendes besprochen:

- Die noch anhängigen Widerspruchsverfahren, welche sich auf die Anforderung technischer Nachweise beziehen, sind zwischenzeitlich erledigt, da die Nachweise vorgelegt wurden.

- Der Bauherr erklärt seine Bereitschaft zu einem freiwilligen Rückbau des nördlich gelegenden Fahrstuhl- und Treppenturms annähernd auf das genehmigte Maß (Rückbauverfügung mit Festsetzung von Zwangsgeld und Fristsetzung). Die bereits angebauten Stützen für eine Absturzsicherung entfallen und werden zurückgebaut.

- Es wird ein Nachtragsbauantrag für dann noch tatsächlich vorhandene, geringfügige Abweichung von der Genehmigung gestellt.

- E-Mobilstation-Versorgung (10 Dauerladestationen, 10 Schnellladestationen) - Es wird ein Bauantrag für eine Photovoltaikanlage auf der obersten Dachebene gestellt. Der Bauherr erläutert das eMobilitätskonzept. Es ist eine Einspeisung in das eigene Netz des Parkhauses geplant.
  Die Panels sind nicht reflektierend. Die Photovoltaikanlage war zunächst zentral geplant, Aufteilung auf seitliche Flächen mit Einrückung von Dachkante, keine Sicht auf die Anlage von der Straße. Alle Dachflächen der obersten Ebene werden als Gründach ausgebildet. Auf diesem Gründach werden die Solarpanels errichtet.

- Bei der Wiederherstellung der Außenanlagen/Fahrstraßen zu den Stellplätzen wird statt des im städtebaulichen Vertrag vorgesehenen Materials (Asphalt) ein Verbundpflaster verwendet. Dieses liegt darin begründet, dass es Probleme mit der Versickerung des Oberflächenwassers geben wird. Dazu liegt eine gutachterliche Stellungnahme eines Sachverständigenbüros vor. Diese ist fachlich nicht zu beanstanden und nachvollziehbar.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung hält dieses Vorgehen bei der vorliegenden Sach- und Rechtslage für den einzigen Weg, um in einem akzeptablen Zeitraum als Ergebnis ein baugenehmigungskonformes Gebäude zu erreichen. Alle anderen Möglichkeiten wären mit erheblichen prozessualen Risiken verbunden. Daher wird der beschriebene Weg vom Bereich Stadtplanung und Bauordnung weiter verfolgt.

Der Bereich Denkmalpflege hat zu den o. a. beabsichtigten baulichen Veränderungen des Gebäudes mit Schreiben vom 01.02.2019 Stellung genommen. Dabei werden folgende Punkte im Weiteren zu berücksichtigen sein:

- ***Höhe der Module:*** *Die aufgeständerten Module müssen in der Höhe begrenzt sein. Das Gebäude darf durch die installierten Module nicht noch höher wirken. Das genaue Maß ist im Genehmigungsverfahren abzustimmen.*

- ***Gestaltung der Module:*** *Die Oberflächen sind matt (nicht reflektierend) auszubilden. Blendeffekte und Spiegelungen von reflektiertem Sonnenlicht sind nicht zulässig.*

- ***Anordnung der Module:*** *Es ist ein noch zu bestimmender Abstand zur Traufkante einzuhalten, um eine Sichtbarkeit aus dem Straßenraum zu vermeiden. Insbesondere aus der Beckergrube darf der Blick auf die Marienkirche nicht noch weiter gestört werden.*

- ***Gründach:*** *Das Gründach muss als solches wahrnehmbar sein. Aus diesem Grund muss die Anzahl der zu installierenden Module begrenzt werden. Das genaue Maß der nutzbaren Fläche bzw. der zur Verfügung stehende prozentuale Anteil der Dachfläche muss im Rahmen der Entwurfsplanung grafisch ermittelt und abgestimmt werden.*

Anlagen :

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2019/07149
öffentlich

Lübeck, 08.02.2019

Anfrage

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

Am Pluschkell (SPD): Auswirkungen eines Beitritts des Lübecker Busverkehrs in den HVV

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Vor der Vergabe des Gutachterauftrags über das von der Lübecker Bürgerschaft verlangte Gutachten über Möglichkeiten einer Tarifreform mit gerechteren Fahrpreisen im ÖPNV wird dem Bauausschuss der beabsichtigte Vergabeauftrag mit seinem umfangreichen Leistungsverzeichnis vorgestellt.

Zudem soll berichtet werden, welche zusätzlichen Begutachten in den Auftrag aufgenommen wurden, die Gründe hierfür und die sich ergebende Zeitachse vom Bürgerschaftsbeschluss bis zur Bürgerschaftsvorlage der Gutachterergebnisse und der entsprechenden Verwaltungsempfehlung dazu.

Begründung:

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07150
öffentlich

Lübeck, 08.02.2019

Anfrage

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

AM Pluschkell (SPD): Bushaltestellen Zeppelinstraße und Jungborn

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:

Die Lübecker Bürgerschaft hat für den Fachbereich 5 im Haushalt 2019 Planungskosten in Höhe von 50 TEUR eingestellt, um im Zuge der Travemünder Allee (B 75) in Höhe der Bushaltestellen Zeppelinstraße und Jungborn gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger ebenerdige Querungen zu entwickeln. Diesbezüglich frage ich:

1. Ist diese Maßnahme Bestandteil der Umsetzung des 4. RNVP (Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV)?
2. Welche Auswirkungen hat die Umsetzung dieser Maßnahme auf den ÖPNV und den allgemeinen Kfz-Verkehr?
3. Welche besonderen verkehrsrechtlichen Aspekte sind hierbei von besonderer Bedeutung?
4. Wer ist Kostenträger für die Planung und Realisierung dieser Maßnahme?
5. Können für die Finanzierung dieser Maßnahme eingeworben werden? Falls ja, in welchem Umfang?
6. Wird die HU Bau rechtzeitig zur Aufstellung des städtischen Haushalts 2020 vorliegen?

Begründung:

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07164
öffentlich

Lübeck, 11.02.2019

Anfrage

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zum baulichen Zustand von Kai-Anlagen, insbesondere von Spundwänden und anderen Stahlwasserbauten in den Lübecker Häfen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Nach Medienberichten klaffte Ende Januar auf der Wasserseite des Schuppens 9 am Hansekai im Hansahafen ein tiefes Loch im Pflaster. Es reicht etwa 3,50m unter das Fundament des Schuppens. Ursächlich war eine Öffnung in der 115 Jahre alten Spundwand, durch die über einen längeren Zeitraum Erdreich ausgespült wurde. Experten gehen von Altersschwäche der Kai-Anlage in diesem Bereich aus. Als Sofortmaßnahme wurden Stahlplatten vor die schadhafte Stelle geschweißt.

Folgende Fragen stellen sich in diesem Zusammenhang:

- Handelt es sich bei dem Vorfall um einen Einzelfall oder ist mit weiteren, ähnlich gelagerten Fällen in der nächsten Zeit zu rechnen?

- Kommt es zu einer Häufung von Setzungen und Versackungen an den Kai-Anlagen?

- Welche Konsequenzen ergeben sich für die Standsicherheit auf der Kai-Anlage?

- Wie bewertet die Verwaltung (LPA) generell den Zustand der Kai-Anlagen und insbesondere auch den Zustand der Spundwände in den Lübecker Häfen?

- 115 Jahre sind ein stolzes Alter. Von welcher durchschnittlichen Lebensdauer ist bei Spundwänden unter normalen Bedingungen auszugehen?

- Die Korrosion hat Einfluss auf den Erhaltungszustand. Wie verhält sich die Korrosion in der Luftzone, der Spritzwasserzone und der Niedrigwasserzone der Spundwände?

- Unterliegen Spundwände und andere Stahlwasserbauten in den Lübecker Häfen einem regelmäßigen Inspektionsrhythmus? Wer führt die Inspektionen aus?

- Wann wurden im Hansahafen letztmalig Spundwandmessungen durchgeführt?

- Wann erfolgten solche Messungen in den anderen Häfen?

- Von welch durchschnittlicher Restwanddicke kann im Hansahafen ausgegangen werden?

- Welche Konsequenzen sind aus dem aktuellen Vorfall zu ziehen?

Um eine schriftliche Beantwortung der Fragen wird gebeten!

Begründung:

Anlagen :

► **Nr. VO/2019/07165**
öffentlich

Lübeck, 11.02.2019

Anfrage

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zu Gebäudeschadstoffen, insbesondere zu Asbest und zu asbesthaltigen Bauprodukten in den Gebäuden der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Experten des Bundesarbeitsministeriums (BMAS) gehen davon aus, dass bis zu ein Viertel aller vor 1994 errichteten, umgebauten oder sanierten Gebäude mit asbesthaltigen Bauprodukten belastet sind. Das sind ein Fünftel aller Gebäude in Deutschland.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

- Welche Erkenntnisse liegen dem BMHL zum Thema Gebäudeschadstoffe, insbesondere zu Asbest, zu künstlichen Mineralfasern und zu Schwarzschimmel in öffentlichen Gebäuden der Hansestadt vor?

- Gab es bereits entsprechende Untersuchungen, Messungen, Verdachtsmomente oder auch konkrete Funde?

- Wie häufig wird die Raumluft in den öffentlichen Gebäuden der Hansestadt kontrolliert?

- Gibt es ein Kataster, das Verdachtsmomente, aber auch konkrete Fälle dokumentiert?

Um eine schriftliche Beantwortung der Frage wird gebeten.

Begründung:

Aktuelle Funde von Asbest in Gebäuden in Norddeutschland rücken das Dauer-Bau-Thema Asbest einmal mehr in den Fokus. Funde in der Justiz-Vollzugsanstalt in Lübeck, im Schulzentrum Reinbek, in der Festhalle Bad Oldesloe, sowie im Bürohochhaus des NDR in Hamburg sind nur einige Bespiele. Bundesweit Beachtung fanden ein Hochhaus am Millerntor, ein Hochhaus am Reinfelder Herrenteich sowie der Palast der Republik in Berlin, Sitz der DDR-Volkskammer.

Verboten wurde die Verwendung von Asbest in Deutschland im Jahre 1993. Seit 2005 gilt das Verbot europaweit. Experten gehen davon aus, dass Asbest nach wie vor allgegenwärtig ist.

Asbest galt in der Bauindustrie viele Jahre, insbesondere in den 1970iger Jahren, als perfekter Werkstoff: Billig, leicht verfügbar und gut zu verarbeiten. Asbest brennt nicht, isoliert gut und gebietet Fäulnis und Korrosion Einhalt. Asbest wurde in zahlreichen Gebäuden, Dächern und insbesondere auch im Straßenbau verarbeitet. 180000 Tonnen sollen nach Angaben der Berufsgenossenschaft Bau (BG BAU) in Spitzenzeiten jährlich verbaut worden sein.

Nachgewiesen wurde Asbest in Fußböden und Wänden. Asbestfasern können auch im Putz, in Spachtelmasse sowie in Fliesen- und Teppichklebern aus der damaligen Zeit verborgen sein. In Schrebergartenkolonien sind asbestbelastete Eternit-Dachplatten auch heute noch Standard. Gerade bei diesen 30 bis 40 Jahre alten Eternit-Dächern besteht mittlerweile die Gefahr, dass Asbestfasern nicht mehr an den Beton gebunden sind.

Das Problem: Bei „mechanischer Beanspruchung“ (Bohren, Sägen, Schleifen, Fräsen und Flexen) können sich feine Fasern lösen. Werde diese eingeatmet können sie lebensbedrohliche Erkrankungen wie Asbestose oder Lungenkrebs auslösen. Sie haben die Eigenschaft Narbengewebe zu erzeugen und können bösartige Tumore verursachen. Die Grenzwerte liegen bei maximal 500 Fasern pro Kubikmeter für die Nutzung eines Gebäudes nach einer Sanierung.

Das BMAS und das Umweltministerium haben vor zwei Jahren wegen der Asbest-Altlasten den Nationalen Asbestdialog ins Leben gerufen in den viele Vertreter der am Bauprozess beteiligten Partner involviert sind. Entstanden ist die Fachdatenbank „Gebäudeschadstoffe“, die noch in diesem Jahr online gehen soll um Betrieben und Beschäftigen Hinweise zu Verwendung typischer Fundstellen asbesthaltiger Bauprodukte im Baubestand, aber auch zu den Schutzmaßnahmen bei den notwendigen Arbeiten zu geben.

Es geht nicht darum Hysterie zu schüren. Die Gefahr ist jedoch allgegenwärtig und muss kompetent angegangen werden!

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07166
öffentlich

Lübeck, 11.02.2019

Anfrage

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des Ausschussmitgliedes Thomas Markus Leber (FDP) zum aktuellen Stand der Bebauungspläne in Bearbeitung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

In der Sitzung des Bauausschusses vom 03.09.2019 gab es einen mündlichen Bericht zu den Bebauungsplänen in Bearbeitung. Seitdem ist nahezu ein halbes Jahr vergangen. Vieles ist passiert. Viele neue Entscheidungen wurden getroffen. Diese könnten Einfluss auf die Priorisierung haben.

Frage:

Wie sieht der aktuelle Stand der Bebauungspläne in der Bearbeitung aus? Kann die bestehende Übersicht einmal überprüft und ggf. fortgeschrieben werden? Etwaige Veränderungen sind einzuarbeiten.

Vielen Dank!

Um eine schriftliche Antwort insbesondere um eine ggf. aktualisierte Übersicht wird gebeten.

Begründung:

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07167
öffentlich

Lübeck, 11.02.2019

Anfrage

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

Am Pluschkell (SPD): Parken in Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 31.01.2019 den Bürgermeister gebeten, ihr

1. in ihrer nächsten Sitzung eine Beschlussvorlage zur Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 25.06.2015 zum Bau einer Parkpalette am Standort "Am Fahrenberg" entgegen zu bringen.

2. zu berichten über den aktuellen Stand der Erstellung des B-Plans 32.12.00 - Am Lotsenberg / Parkhaus.

3. schnellstmöglich ein Realisierungskonzept "Parken in Travemünde" als Teil des von der Lübecker Bürgerschaft beauftragten Gesamtverkehrsplans Travemünde vorlegen.

Dieses vorausgeschickt, frage ich wie folgt:

1. Ist gewährleistet, dass der Lübecker Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 28.02.2019 eine Beschlussvorlage zum Bau einer Parkpalette am Standort "Am Fahrenberg" entgegengebracht wird? Falls nein, wann wird die Lübecker Bürgerschaft die Beschlussvorlage erhalten?

2. Wann wird die Lübecker Bürgerschaft den Bericht über den aktuellen Stand der Erstellung des B-Plans 32.12.00 - Am Lotsenberg / Parkhaus voraussichtlich erhalten?

3. Wann wird der Lübecker Bürgerschaft der Gesamtverkehrsplan Travemünde zur Beratung und Beschlussfassung entgegengebracht?

Begründung:

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07213
öffentlich

Lübeck, 15.02.2019

Anfrage

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

Anfrage von AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Planungen auf dem Priwall

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	

Anfrage:
Gibt es Überlegungen der Hansestadt Lübeck auf dem Gelände auf dem Priwall, auf dem zwei Gebäude stehen die zur Zeit als Archiv genutzt werden, preisgünstigen Wohnraum in kleineren Wohneinheiten durch die KWL oder Trave Grundstücksgesellschaft schaffen zu lassen?
Oder steht die Hansestadt Lübeck mit Investoren in Verhandlungen, damit diese das Objekt entwickeln und vermarkten?
Ist die Errichtung einer Jugendherberge aus Sicht der Verwaltung anzustreben?

Begründung:

Anlagen :

► **Nr. VO/2018/05914**
öffentlich

Lübeck, 12.03.2018

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Antrag des Ausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke - Grünfläche in St. Lorenz erhalten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.03.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Die Verwaltung wird aufgefordert die Grünfläche zwischen der Autobahn A1, Stockelsdorfer Straße, Spargelhof und der Straße Am Struckbach als entsiegelte Fläche zu sichern und für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Mit dem Ziel aus der ehemaligen Kleingartenkolonie eine öffentliche Grünfläche mit Streuobstbäumen, Wildblumenwiesen, angelegten Wege und ein paar Sitzgelegenheiten zu entwickeln.

Begründung:
St. Lorenz Nord hat im Verhältnis zu seiner Fläche und Einwohner sehr wenige unversiegelte Flächen, geschweige den Grünflächen, somit ist hier vorrangig darauf zu achten, dass bei der weiteren Städtebaulichenentwicklung von St. Lorenz Nord, im Verhältnis mehr Flächen entsiegelt statt versiegelt werden und zusätzliche Flächen für eine Naherholung in der Mitte des Quartiers gesucht werden.
Weiter benötigt die gesamte Stadt diese Grünfläche für die Kaltluftzufuhr, vom Nordwesten über die Dornbreite kommend bis hin zur Altstadt.
Mit dem Beschluss das besagte Grundstück nicht zu verkaufen, steht dem Ziel nichts mehr im Weg, den Menschen im Quartier eine kurzfristige Lösung für eine Naherholungsfläche zu entsprechen.

Anlagen :

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2019/07049**
öffentlich

Lübeck, 24.01.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der SPD Fraktion

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

AM Pluschkell (SPD): Verkehrsversuch Lindenplatz

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten, am Lindenplatz vor dem geplanten Umbau der Ausfahrt Moislinger Allee einen mindestens 4wöchigen Verkehrsversuch durchzuführen, durch den ermittelt werden kann, welche Auswirkungen die beabsichtigte Verengung der Ausfahrt haben würde. Hierbei ist auch eine rechtzeitige Information der Busfahrer und ihre abschließende Befragung sinnvoll.

Begründung:

Am 08.02.2018 wurde im Bauausschuss die Planung für den 2. Bauabschnitt Moislinger Allee vorgestellt, der u. a. nur noch eine einspurige Ausfahrt aus dem Lindenplatz in die Moislinger Allee vorsieht. In der weiteren Diskussion wurde auf die dadurch befürchteten vermehrten Rückstaus in den Kreisverkehr und die damit verbundenen Behinderungen für den vom ZOB kommenden Busverkehr hingewiesen. Daraufhin führte die Bauverwaltung an einem sonnigen Morgen im Frühjahr 2018 einen kurzzeitigen Modellversuch durch mit der schnellen Erkenntnis, dass eine Beeinträchtigung des Linienbusverkehrs nicht festgestellt werden konnte. Dabei belegen die während des Versuchs gefertigten Fotos eine andere Situation: 1. Es kam zum Pkw-Rückstau im Kreisverkehr, weil eine zweispurige Ausfahrt und Aufstellfläche nicht (mehr) vorhanden war. 2. Ein vor der Fußgängerampel haltender Gelenkbus füllte den gesamten Stauraum bis zum Kreisverkehr, so dass keine weiteren Fahrzeuge aus dem Kreisverkehr in die Moislinger Allee einfahren konnten.

Anlagen :

Ausschussmitglied

► Nr. VO/2019/07092
öffentlich

Lübeck, 29.01.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der FDP Fraktion

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Antrag des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zur Prozessoptimierung bei Sitzungen des Bauausschusses

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Sitzungen des Bauausschusses werden meist von einer sehr umfangreichen Tagesordnung begleitet. Häufig gelingt es nicht alle vorgesehenen Tagesordnungspunkte abzuarbeiten.

Um die Disziplin im Ausschuss zu erhöhen werden die Präsentationen von externen Referenten zukünftig auf exakt 10 Min begrenzt! Nach Ablauf der Zeit sind die Vorträge zu beenden, unge-achtet dessen, ob es den Vortragenden gelungen ist alle Kernpunkte ihres Vortrages vorzubringen.

Begründung:

Es ist immer wieder zu beobachten, dass externe Referenten, Projektentwickler und Berater dazu neigen in den ersten Minuten ihres Vortrages das eigene Unternehmen wort- und bildreich vor-stellen. Dieses Vorgehen mag aus der Sicht der Unternehmen Sinn machen, im Ausschuss kostet die Selbstpräsentation vor allem eines: Zeit!

Im Rahmen einer Prozessoptimierung könnte diese Zeit eingespart werden. Erforderlich wären eine klare Ansage vor der Präsentation (schon beim Briefing seitens der Verwaltung) und ein konse-quentes Anwenden der „Spielregeln“ während der Präsentation: „Sie haben noch eine Minute“!

Die Unternehmen sollten aber keinesfalls um die Möglichkeit gebracht werden für das Unternehmen und entsprechende Dienstleistungen zu werben. Hierzu sollten zukünftig aber andere Formen gewählt werden: Flyer, Broschüren etc.

Im Nachgang darf die Präsentation gerne um entsprechende Punkte ergänzt werden, die dem Protokoll angehängt werden.

Anlagen :

Ausschussmitglied

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06916
öffentlich

Lübeck, 05.12.2018

Bearbeitung: Thomas Kaacksteen (E-Mail: thomas.kaacksteen@luebeck.de Telefon: 122-6004)

Maßnahmen gegen Mietsteigerungen
Überweisung aus der Bürgerschaft vom 29. November 2018
Antrag der Fraktion DIE LINKE - VO/2018/06652

Zur Vorberatung für die Sitzung des Bauausschusses am 17.12.2018 und

zur Vorberatung für die Sitzung des Ausschusses für Soziales am 05.02.2019

Sitzung der Bürgerschaft am 29.11.2018:

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.7 mit VO/2018/06652 den nachstehend aufgeführten Antrag der Fraktion DIE LINKE mit Mehrheit an den Bauausschuss und Ausschuss für Soziales überwiesen:

Anschließend ist eine erneute Beratung in der Bürgerschaft vorgesehen!

Maßnahmen gegen Mietsteigerungen

Angesichts der in Lübeck steigenden Fälle energetischen Sanierungen von Wohnungen und damit steigenden Mieten werden folgenden Maßnahmen ergriffen:

1. Aus Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen der Lübecker Bürgerschaft, Vertreterinnen und Vertretern von Bürgerinitiativen und mietpolitischen Bündnissen, den Lübecker Jobcentern, sowie Wohnungsbaugesellschaften, wird unter Leitung der Verwaltung ein runder Tisch gebildet, der sich mit den Auswirkungen der energetischen Sanierung beschäftigt.
   Ziel ist ein aktives Controlling und Monitoring des Lübecker Wohnungsmarktes und energetische Sanierungen von Wohnungen zu schaffen, um rechtzeitig politische Lösungen zur Verhinderung von Obdachlosigkeit auf dem Weg zu bringen.
   Der runde Tisch wird auch damit beauftragt, unter Leitung der Verwaltung, die Novellierung und Durchsetzung von Erhaltungssatzungen für die Stadtteile mit dem
   Ziel des Beschlusses in der Bürgerschaft zu diskutieren.
2. In der Lübecker Verwaltung wird eine Beratungsstelle für die von energetischen Sanierungen betroffenen Mieterinnen und Mietern eingerichtet, hierfür wird eine Stelle geschaffen. Diese Beratungsstelle berät Mieterinnen und Mieter über ihre Rechte gegenüber ihren Vermietern. Sie arbeitet aber auch proaktiv, sie meldet sich bei den betroffenen Mietern und macht auf ihre Situation aufmerksam.
3. Die Verwaltung wird beauftragt dem Bauausschuss regelmäßig Bericht bezüglich der aktuellen Lage des Diskussionsstands der Situation der energetischen Sanierungen und neuer Sanierungsvorhaben zu erstatten.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/06914
öffentlich

Lübeck, 05.12.2018

Bearbeitung: Thomas Kaacksteen (E-Mail: thomas.kaacksteen@luebeck.de Telefon: 122-6004)

Maßnahmen gegen Mietsteigerungen
Überweisung aus der Bürgerschaft vom 29. November 2018
Antrag der Fraktion Freie Wähler & GAL - VO/2018/06830 - Änderungsantrag zu VO/2018/06652 [DIE LINKE]

Zur Vorberatung für die Sitzung des Bauausschusses am 17.12.2018 und

zur Vorberatung für die Sitzung des Ausschusses für Soziales am 05.02.2019

Sitzung der Bürgerschaft am 29.11.2018:

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.7.1 mit VO/2018/06830 den nachstehend aufgeführten Antrag der Fraktion Freie Wähler & GAL mit Mehrheit an den Bauausschuss und den Ausschuss für Soziales überwiesen:

Anschließend ist eine erneute Beratung in der Bürgerschaft vorgesehen!

Maßnahmen gegen Mietsteigerungen

Angesichts der in Lübeck steigenden Fälle energetischer Sanierungen von Wohnungen und damit steigender Mieten wird der Bürgermeister aufgefordert,

1. der Bürgerschaft in der Januarsitzung 2019 über mögliche Maßnahmen der Hansestadt gegen Mietsteigerungen nach energetischen Sanierungen von Wohnungen und über mögliche Unterstützungen der davon betroffenen Mieterinnen und Mieter durch die Kommune zu berichten;
2. einen Arbeitskreis (runder Tisch) zu bilden, dessen Aufgabe darin besteht, ein aktives Controlling und Monitoring des Lübecker Wohnungsmarktes und der energetischen Sanierung von Wohnungen zu schaffen, um rechtzeitig politische Lösungen zur Verhinderung von Obdachlosigkeit und Wohnungsverlust auf den Weg zu bringen. Eine weitere Aufgabe des Arbeitskreises besteht auch darin, dementsprechend Erhaltungssatzungen für einzelne Stadtteile zu erarbeiten und der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorzuschlagen. Der Arbeitskreis setzt sich zusammen aus jeweils einer Vertreterin oder einem Vertreter

- der Lübecker Bürgerschaftsfraktionen,
- von mietpolitischen Bürgerinitiativen und Bündnissen,
- der Stadtverwaltung,
- des Lübecker Jobcenters,
- der Wohnungsbaugesellschaften,
- des Lübecker Mietervereins
- der stadteigenen Wohnungsgesellschaft „Trave“ und
- dem Sozialsenator;

3. dafür zu sorgen, dass Mietsteigerungen, die nach energetischen Sanierungen von Wohnungen entstehen und die Mietobergrenzen übersteigen für Leistungsempfängerinnen und -empfänger nach dem SGB II (Hartz IV) oder dem SGB XII (Sozialhilfe) übernommen werden;
4. dafür zu sorgen, dass Mietschulden Lübecker Einwohnerinnen und Einwohner darlehensweise übernommen werden können, wenn damit Obdachlosigkeit und Wohnungsverlust der Betroffenen verhindert werden kann;
5. dafür zu sorgen, dass eine Beratungsstelle für die von energetischen Sanierungen betroffenen Mieterinnen und Mietern eingerichtet wird. Hierfür wird eine Stelle geschaffen. Diese Beratungsstelle berät Mieterinnen und Mieter über ihre Rechte gegenüber ihren Vermieterinnen oder Vermietern. Sie arbeitet aber auch proaktiv, sie meldet sich bei den betroffenen Mietern und macht auf ihre Situation aufmerksam.;
6. dass die Verwaltung dem Bauausschuss regelmäßig über die aktuellen Lage des Diskussionsstands der Situation der energetischen Sanierungen und neuer Sanierungsvorhaben berichtet.

► **Nr. VO/2019/07154**
öffentlich

Lübeck, 08.02.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

Antrag des AM Antje Jansen (GAL) zu VO/2019/06951 Sachstandsbericht i.S. ehemaliger KGV Am Spargelhof. Konkurrierendes Nutzungsinteresse durch Hugo Pfohe GmbH / Initiative Brolingplatz; auch: Beantwortung Anfrage Antje Jansen vom 27.09.2018, VO/2018/06449
Grünfläche "Am Spargelhof" vollständig erhalten und als öffentliche Grün-/Parkfläche herrichten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.02.2019	Bauausschuss	Öffentlich	

Antrag:
Grünfläche "Am Spargelhof" vollständig erhalten und als öffentliche Grün-/Parkfläche herrichten
1. Die Grünfläche Am Spargelhof / am Strukbach bleibt vollständig erhalten und wird als öffentliche Grünfläche von der Hansestadt Lübeck mit Verbleib in deren Verantwortung hergerichtet.

2. Die Verwaltung wird aufgefordert, bis zur Bürgerschaftssitzung im Juni 2019 ein Nutzungsund Finanzierungskonzept für die Herrichtung der Fläche als öffentliche Grünfläche am Strukbach vorzulegen. Wünsche und Anregungen der Initiative Brolingplatz e.V. fließen in dieses Konzept ein.

3. Die von der Verwaltung genannten Maßnahmen (siehe Bericht VO/2019/06951 "Sachstandsbericht i.S. ehemaliger KGV Am Spargelhof"), wie

- die "Pflanzung von ca. 100 großkronigen Laubbäumen im Stadtteil, um u.a. entlang des Strukbach-Wanderwegs als grünes Bollwerk gegen die A1 (Staubfilterung Ergänzung der Sauerstoffproduktion) zu wirken"

- "Darüber hinaus sollten weitere kleine Grünflächen mit Bäumen im Quartier geschaffen werden, u.a. an der Ecke Friedenstraße/Schwartauer Allee durch einen kleine Grünanlage (ca. 250 qm).“

- Prüfung einer „Zusammenlegung und leerstehender Gärten der Kleingartenanlage "Am Strukbach", um diese als Flächen für Begegnung, Naherholung und die Initiative "Essbare Stadt" (Hanse-Obst e.V.) nutzbar“ zu machen

werden als **zusätzliche** Maßnahmen für eine Begrünung des Stadtteils St. Lorenz Nord begrüßt.
Die Verwaltung wird gebeten, der Bürgerschaft ebenfalls bis zur Sitzung im Juni 2019 voraussichtlich entstehende Kosten hierfür zu nennen.

Begründung:
Betrachtet man die jeweiligen Stadtteile Lübecks wird sehr schnell deutlich, dass es im Vergleich zu

allen anderen Quartieren insbesondere im bevölkerungsdichten St. Lorenz Nord kaum öffentliche Grünflächen gibt. Während die Bewohner*innen in St. Gertrud, Marli, Innenstadt, St. Jürgen, Moisling oder Buntekuh großflächige öffentliche Grünflächen und -anlagen wie Stadtpark, Drägerpark, Falkenwiese, Hüxwiese, Schulgarten, Wallanlagen oder Freibadeanstalten zur Erholung und Freizeitgestaltung im Freien nutzen können, gibt es in St. Lorenz Nord keine öffentliche Grünfläche, die auch nur annähernd ähnliche Nutzungsmöglichkeiten bietet.

Seit einigen Jahren engagiert sich die Initiative Brolingplatz e.V. sehr dafür, den Stadtteil St. Lorenz Nord mit zahlreichen Ideen und ehrenamtlichen Aktivitäten attraktiver zu gestalten sowie das Zusammenleben innerhalb der Nachbarschaft zu fördern. Dazu gehört auch das Engagement für den Erhalt und die Herrichtung der Grünfläche "Am Spargelhof" am Strukbach, um diese als öffentliche Naherholungsfläche für das Quartier nutzbar zu machen.

Der Hansestadt Lübeck sollte es ein besonderes Anliegen sein, die Bevölkerung gegen die besonders hohe Feinstaubbelastung in St. Lorenz Nord zu schützen. Deshalb unterstützen wir den Erhalt der Grünfläche Am Spargelhof sowie die von der Verwaltung gemachten Vorschläge und Maßnahmen (wie z.B. Baumpflanzungen "als grünes Bollwerk gegen die A1" (Staubfilter und Sauerstoffproduktion)) als zusätzliche Maßnahmen.

Die Bereiche Wirtschaft und Liegenschaften, Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz sowie Stadtplanung und Bauordnung der HL führten zwischen Januar und Dezember 2018 mit der Initiative Brolingplatz e.V. verschiedene Gespräche zur Entwicklung / Herrichtung des nicht veräußerten Grundstücks "Am Spargelhof". Wie in dem o.g. Sachstandsbericht dargelegt, nutzte die Verwaltung die Gespräche mit der Initiative u.a. dazu, immer wieder Alternativen und Tauschflächen schmackhaft zu machen , um der Hugo Pfohe GmbH den zuvor durch die Bürgerschaft abgelehnten Kauf des Grundstücks doch noch zu ermöglichen.
Andererseits wurde die Initiative vor die Möglichkeit gestellt, die Fläche zu pachten. Als jährlicher ortsüblicher Pachtzins für die Fläche wurden 45.000 € genannt, der unter bestimmten Voraussetzungen (deutlich) niedriger liegen könnte. Wir fragen uns an der Stelle, wie die Stadt auf einen Pachtzins von 45.000 € per Anno kommt, wenn der Verkaufserlös des Grundstücks lt. Bericht ca. 700.000 € betragen soll.
Für Empörung sorgt dieser Vorschlag auch deshalb, weil für andere öffentliche Grünflächen wie Stadtpark oder Drägerpark selbstverständlich kein Pachtzins von Anwohner*innen verlangt wird.

Ein Tausch von Flächen kam für die Initiative nicht in Frage. Inzwischen steht lt. Bericht auch das von Hugo Pfohe angebotene Tauschgrundstück nicht mehr zur Verfügung.

Bei dem Konzept zur Herrichtung der Grünfläche Am Strukbach soll es Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht werden, sich finanziell über "Baumspenden" an den Kosten der Umgestaltung zu beteiligen. Im gesamten Stadtgebiet können sich Menschen über eine Spende engagieren, so dass zahlreiche Baumpflanzungen wie zum Beispiel im Stadtpark realisiert wurden. Für derartige Spenden stellt die HL Spendenquittungen aus. Diese Form von Beteiligung sollte auch in St. Lorenz Nord ermöglicht werden.

Anlagen :

Ausschussmitglied