



**5. RNVP**

**Hansestadt Lübeck**

## **5. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck**

Für den Zeitraum 2024 – 2028

Beschlussversion



# 5. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

## Auftraggeberin

Hansestadt LÜBECK 

Bereich Stadtplanung und Bauordnung  
Mühlendamm 10-12  
23552 Lübeck

Bearbeiter:

Oliver Bahr, Hansestadt Lübeck  
Alexander Stäwen, Hansestadt Lübeck  
Michael Stödter, Hansestadt Lübeck  
Tobias Zschoche, Hansestadt Lübeck

## Auftragnehmerin



Bearbeiter:innen:

Gerald Hamöller, Ramboll Deutschland GmbH  
Dr. Hauke Juranek, Ramboll Deutschland GmbH  
Ann-Kathrin Kuppe, Ramboll Deutschland GmbH  
Carl-Linus Aue, Ramboll, Deutschland GmbH  
Ben-Thure von Lueder, Gertz Gutsche Rümenapp - Stadtentwicklung und Mobilität GbR  
Stefan Luft, urbanus GrB

Lübeck, 14.06.2024

Abbildungsverzeichnis .....	7
Tabellenverzeichnis.....	9
Abkürzungsverzeichnis .....	11
1. Zusammenfassung .....	13
2. Einleitung.....	18
3. Politische Zielstellungen sowie Rahmenbedingungen .....	19
3.1 Übersicht der wesentlichen Veränderungen zum 4. RNVP.....	19
3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben.....	19
3.3 Verkehrspolitische Zielsetzungen.....	21
3.3.1 Rechtliche Grundsätze.....	21
3.3.2 Landesplanung und Landesnahverkehrsplanung.....	23
3.3.3 Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz.....	27
3.4 Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck .....	30
4. Standortbestimmung und Marktanalyse.....	34
4.1 Bilanz des 4. RNVP .....	34
4.2 Strukturdaten .....	42
4.2.1 Verwaltungsstruktur Hansestadt Lübeck .....	42
4.2.2 Zentralörtliche Gliederung.....	43
4.2.3 Raum- und Siedlungsstruktur .....	44
4.2.4 Bevölkerungsentwicklung.....	44
4.2.5 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit .....	47
4.2.6 Bestand und Entwicklung von Schulen und Schüler:innenzahlen .....	48
4.2.7 Arbeitsmarkt und Verkehrsverflechtungen Pendelnder .....	51
4.2.8 Ziele im Einkaufs- und Versorgungsverkehr .....	54
4.2.9 Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung .....	56
4.3 Entwicklung des Mobilitätsbedarfs.....	60
4.3.1 Marktdurchdringung, Modal Split-Anteil, ÖPNV-Angebotsqualität aus Fahrgastsicht und Vergleich mit benachbarten Oberzentren .....	60
4.3.2 Status quo-Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens (Status quo-Szenario).....	64
5. Ist-Situation und Entwicklung des ÖPNV .....	67
5.1 ÖPNV-Angebot und öffentliche Mobilitätsangebote.....	67
5.1.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).....	67

5.1.2	Verkehrsangebot im Fernbusverkehr .....	67
5.1.3	Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) .....	68
5.1.4	Verkehrsangebot und Betriebsformen im übrigen ÖPNV .....	69
5.2	Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen.....	78
5.2.1	Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur .....	78
5.2.2	Zugangsstellen zum Schienenverkehr .....	80
5.2.3	Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV (Haltestellen).....	82
5.2.4	Dynamische Fahrgastinformation .....	86
5.2.5	Verkehrsablauf des ÖPNV und Infrastruktur zur Busbeschleunigung.....	88
5.2.6	Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV.....	90
5.3	Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing.....	91
5.3.1	Tarife .....	91
5.3.2	Vertrieb .....	94
5.3.3	Fahrgastinformation .....	94
5.3.4	Kundenservice und Marketing .....	96
<b>6.</b>	<b>Angebotskonzept: Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung.....</b>	<b>99</b>
6.1	Erschließungsqualität .....	99
6.2	Angebotsqualität.....	100
6.3	ITF-Planungsansatz .....	103
6.4	Hauptachsen.....	103
6.5	Tangentialachsen .....	107
6.6	Neue Angebote im Linienverkehr .....	107
6.7	Anschlussknoten .....	107
6.8	Flexible Bedienformen .....	109
6.9	Einbindung des Regionalverkehrs .....	109
6.10	Verknüpfung Bahn-Bus .....	111
6.11	Verknüpfung Bus-Bus.....	112
6.12	Erforderliche Infrastrukturanpassungen.....	113
6.12.1	Neue Haltestellen.....	113
6.12.2	Umbau von Haltestellen.....	114
6.12.3	Straßenausbau für den Linienverkehr .....	115
6.12.4	Anpassung der Infrastruktur auf dem Gelände des UKSH .....	115
6.13	Anforderungen an den zukünftigen SPNV .....	115
6.14	Veranstaltungsverkehre .....	118
<b>7.</b>	<b>Qualitätskonzept.....</b>	<b>119</b>
7.1	Anschlusssicherung und Vernetzungsqualität.....	119
7.1.1	Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen.....	120

7.1.2	Anschlusssicherung und Anschlussqualität .....	120
7.1.3	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad.....	121
7.1.4	Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV .....	123
7.1.5	Weiterentwicklung wichtiger Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen.....	123
7.2	Qualität des Betriebsablaufs .....	125
7.2.1	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit .....	125
7.2.2	Betriebssteuerung und Betriebshöfe.....	125
7.2.3	Betriebsnotwendige Infrastruktur .....	126
7.2.4	Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement.....	127
7.3	Dienstleistungsqualität.....	127
7.3.1	Zertifizierung der Dienstleistungsqualität.....	127
7.3.2	Qualitätsmanagement.....	127
7.4	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst .....	128
7.5	Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV.....	129
7.6	Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen.....	129
7.7	Anforderungen an die Fahrgastinformation, Service- und Marketingqualität.....	130
7.7.1	Fahrgastinformation .....	130
7.7.2	Service- und Marketingqualität .....	131
7.8	Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV.....	132
7.8.1	Rechtsgrundlagen .....	132
7.8.2	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit .....	134
7.8.3	Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen .....	140
7.9	Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz .....	142
7.10	Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur .....	145
7.11	Betrieb der Haltestelleninfrastruktur .....	149
7.12	ÖPNV-beschleunigende Maßnahmen / Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur .....	150
7.12.1	Ausbau von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV .....	150
7.12.2	Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Busbeschleunigung.....	151
7.12.3	Flächenvorhaltung bei der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung.....	154
8.	<b>ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung .....</b>	<b>155</b>
8.1	ÖPNV-Organisation und ÖPNV-Management.....	155
8.1.1	ÖPNV-Organisation.....	155
8.1.2	Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation.....	155
8.2	Vergabe von ÖPNV-Leistungen .....	156

8.2.1	Form der Leistungsvergabe.....	156
8.2.2	Netzintegration der Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV (Linienbündel).....	156
8.3	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung).....	157
8.3.1	Nachweis der Betriebsqualität.....	157
8.3.2	Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch.....	157
8.3.3	Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten.....	158
8.3.4	Ergänzende Instrumente der Marktforschung.....	159
8.4	Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierungsquellen des übrigen ÖPNV.....	159
8.5	Zusammenfassender Maßnahmenplan.....	160
9.	Abstimmung und Beteiligungsverfahren.....	164
9.1	Online-Umfrage.....	164
9.2	Beteiligung zum RNVP-Entwurf.....	164
10.	Literaturverzeichnis.....	166

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Gliederung des Landes in Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein	23
Abbildung 2 Anforderungen zum Umwelt- und Klimaschutz	31
Abbildung 3 Stadtteile und Stadtbezirke der Hansestadt Lübeck	43
Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck 2000 bis 2040	46
Abbildung 5 Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck	50
Abbildung 6 Zentren und Einzelhandelsstandorte Hansestadt Lübeck	55
Abbildung 7 Gesamtübersicht der Einzelhandelslagen in Bad Schwartau	56
Abbildung 8 Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck	57
Abbildung 9 Charakterisierung der Linienverkehre mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr	70
Abbildung 10 Fährverbindungen Hansestadt Lübeck	72
Abbildung 11 Lümo Fahrzeuge	73
Abbildung 12 Betriebsgebiet Lümo	74
Abbildung 13 Übergeordnete Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur Hansestadt Lübeck	80
Abbildung 14 Zugangsstellen zum Schienenverkehr Hansestadt Lübeck	82
Abbildung 15 Beispiel ZOB, Erneuerung von Fahrgastunterständen (Quelle: Aufnahme Ramboll)	83
Abbildung 16 Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit (Quelle: Aufnahme Ramboll)	83
Abbildung 17 Unterführung an der Haltestelle Jungborn (Quelle: Hansestadt Lübeck)	84
Abbildung 18 Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte (Quelle: Aufnahme Ramboll)	86
Abbildung 19 DFI-Anlagen in der Hansestadt Lübeck	87
Abbildung 20 Alternative Antriebstechnologien im Stadtverkehrseinsatz (Quelle: Aufnahme Ramboll)	91
Abbildung 21 Schleswig-Holstein-Tarif „Region Lübeck“	93
Abbildung 22 Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Quelle: Aufnahme Ramboll)	95
Abbildung 23 Erforderliche Baumaßnahmen	105
Abbildung 24 Mindesttakte und Umsteigepunkte	106

Abbildung 25 Anordnung Bushaltepositionen am Bahnübergang möglichst dicht am Bahnsteig mit Haltestellenkaps, wenn der Bus nicht auf den Zug wartet (10-Minuten-Takt, Halt St. Jürgen)	113
Abbildung 26 Mögliches Zielnetz Regio-S-Bahn (Quelle: HL)	116
Abbildung 27 Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts	119
Abbildung 28 Defizite der Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV – Handlungsbedarf am Hauptbahnhof (Quelle: Aufnahme Ramboll)	122
Abbildung 29 Beispiel für unzulässige Fahrzeugwerbung (Quelle: HL)	145
Abbildung 30 Korridore/ Problemstellen mit besonderem Handlungsbedarf zur ÖPNV-Beschleunigung	153
Abbildung 31 Liniennetz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck	188
Abbildung 32 Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck - Ausschnitt Kernstadt (Tageswert: Mo-Fr)	189
Abbildung 33 Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV	193

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs (Quelle: MWVATT SH 2021)	25
Tabelle 2 Bilanzielle Bewertung der Projekte und Maßnahmen des 4. RNVP	35
Tabelle 3 Zentrale Orte und Stadtrandkerne im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck	43
Tabelle 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen im Zeitraum 1990 bis 2023	45
Tabelle 5 Geburten, Sterbefälle und Wanderungen 2020 bis 2024	46
Tabelle 6 Einwohner:innen nach Altersgruppen 2020 bis 2024	47
Tabelle 7 Entwicklung des Pkw-Bestands in der Hansestadt Lübeck 1990 bis 2022 nach Stadtteilen	47
Tabelle 8 Entwicklung der Schüler:innen 2015 bis 2022 nach Schularten	48
Tabelle 9 Schüler:innen an allgemeinbildenden Schulen 2021/2022 nach Geschlecht	49
Tabelle 10 Arbeitsmarktentwicklung in der Hansestadt Lübeck	52
Tabelle 11 Auspendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023	53
Tabelle 12 Einpendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023	53
Tabelle 13 Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Hansestadt Lübeck 2010 bis 2022	60
Tabelle 14 Modal Split in der Hansestadt Lübeck im Vergleich	62
Tabelle 15 Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren vor der Corona-Pandemie (2019) (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)	64
Tabelle 16 SPNV-Angebot in der Hansestadt Lübeck	68
Tabelle 17 Angebotsumfang der Fährverbindungen in der Hansestadt Lübeck	71
Tabelle 18 Entwicklung Betriebsleistung (Nutzwagen-km), Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung (Personen-km)	76
Tabelle 19 Fahrgastzahlen je Tag und jährliche Betriebsleistungen nach Linien	77
Tabelle 20 Zugangsstellen zum Schienenverkehr in der Hansestadt Lübeck	81
Tabelle 21 Aktueller Stand Haltestellenausbauprogramm 2020 bis 2023	85
Tabelle 22 Mindesterschließungsvorgabe zu Haltestelleneinzugsbereichen für die Hansestadt Lübeck	100
Tabelle 23 Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf	101

Tabelle 24 Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Hansestadt Lübeck	102
Tabelle 25 Anschlussknoten	108
Tabelle 26 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)	135
Tabelle 27 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen	138
Tabelle 28 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	140
Tabelle 29 Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigendenzahlen	146
Tabelle 30 Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	147
Tabelle 31 Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 5. RNVP für die Hansestadt Lübeck	161
Tabelle 32 Angebotsumfang der Linien des übrigen ÖPNV (Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit)	171
Tabelle 33 Übersicht Linienbündel mit Laufzeiten und Inhabern der Liniengenehmigungen	182

# Abkürzungsverzeichnis

ASTi	AnrufSammelTaxi
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
BAB	Bundesautobahn
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B+R	Bike and Ride
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
FBQ	Feste Fehrmarnbeltquerung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Hbf	Hauptbahnhof
GRP	Gustav-Radbruch-Platz
HL	Hansestadt Lübeck
hvv	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ITCS	Intermodal Transport Control System
ITF	Integraler Taktfahrplan
LaplaG	Landesplanungsgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan
LLE	Linienleistungs- und erfolgsrechnung
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
LVG	Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NVP	Nahverkehrsplan

NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein
ÖPNVG SH	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PbefG	Personenbeförderungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
SaubFzBschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SL	Stadtverkehr Lübeck GmbH
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWL mobil	Stadtwerke Lübeck mobil
TEK	Touristischer Entwicklungsplan
TEP	Tarifentwicklungsplan
TH	Technische Hochschule
THG	Treibhausgase
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UKSH	Universitätsklinikum Schleswig-Holstein
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

# 1. Zusammenfassung

Die Hansestadt Lübeck schreibt in ihrer Funktion als Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen 4. Regionalen Nahverkehrsplan fort und legt daher für den Zeitraum 2024 – 2028 den 5. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck vor. Vor dem Hintergrund einer zukunftsgerechten Weiterentwicklung des ÖPNV wird im 5. RNVP der Hansestadt Lübeck eine Analyse des derzeitigen ÖPNV-Netzes vorgenommen und darauf aufbauend das ÖPNV-Netz auf Basis zukünftig zu hebender Fahrgastpotentiale nachhaltig optimiert werden. Hierbei kommt zum ersten Mal das neue Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck als objektiver Sparringpartner zum Einsatz, um Nachfragepotentiale optimal identifizieren zu können und das Liniennetz mit Blick auf ein sinnvolles Verhältnis von Aufwand und Nutzen zukunftsfähig gestalten zu können.

In diesem Zusammenhang wurden in einem ersten Schritt durch das beauftragte Planungsbüros Ramboll die Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft und die Ideen und Anregungen aus der Bevölkerung (Beteiligungsverfahren LÜBECK:überMORGEN) sowie die aktuellen und zukünftigen Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturdaten erfasst. Diese dienen als Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Netzes auf Basis der aktualisierten Verkehrsnachfrage im Rahmen von Verkehrsmodellrechnungen mit dem von der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellten Verkehrsmodell.

Die Basis für die Erarbeitung des 5. RNVP sind die relevanten politischen Zielsetzungen der letzten Jahre (u. a.: Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft zur Umsetzung der im Tarifgutachten zu den ÖPNV-Tarifen und Tarifstrukturen empfohlenen Maßnahmen (vgl. VO/2020/09616) sowie zur Umsetzung der im Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV empfohlenen Maßnahmen (vgl. VO/2020/09617), zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit SWL Mobil (öDA), zum Klimanotstand, zur Mitgliedschaft in der Metropolregion Hamburg, zur Mitgliedschaft im Aufgabenträgerverbund NAH.SH GmbH sowie der anstehende Grundlagenbeschluss der Bürgerschaft zum Stadtentwicklungsdialog (für den zukünftigen FNP und VEP) (vgl. VO/2021/10558)).

Die letzten Beschlüsse der Bürgerschaft zum ÖPNV setzen strategisch auf gezielte Verbesserungen in puncto Tarif (VO/2020/09616) und Angebot (VO/2020/09617). Insgesamt soll der ÖPNV durch neue „fahrgastgenerierende Konzepte“ auf starken Achsen ausgeweitet, durch Schnellbusangebote nachhaltig gestärkt und im Sinne eines Integralen Taktfahrplans (ITF) besser vertaktet werden.

Zusammengefasst wurden im Einzelnen durch die Bürgerschaft die folgenden Eckpunkte beschlossen:

- Ausweitung des ÖPNV-Angebots auf starken Achsen im Sinne der Verkehrswende, gestützt durch eine fundierte Datenerhebung (gestützt auf Quelle-Ziel-Daten im Rahmen des gerade in der Erstellung befindlichen Verkehrsmodells)

- Schließen einiger Taktlücken im bestehenden Angebot (bereits zum Fahrplanwechsel 12/2021 umgesetzt)
- Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs
- Erstellung eines einheitlichen Schnellbus-Konzepts
- Optimierung der Vernetzung des ÖPNV mit Einführung symmetrischer Taktfahrpläne und abgestimmter Umstiege (Integraler Taktfahrplan ITF), Anschlussverbesserung zwischen Bus und Bahn, umfassender Anschlusssicherung über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS), Vernetzung mit Sharingangeboten und Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Standorten
- Entwicklung von bedarfsgesteuerten Lösungen für schwächere Relationen im ÖPNV-Netz (z.Zt. On-Demand-Verkehr „Lümo“)
- Abschaffung der Preisstufe 3 auf dem Lübecker Stadtgebiet, ggf. in der Region Lübeck
- Neustrukturierung der Kernzone 6000, um dort ebenfalls einen attraktiveren Fahrpreis anbieten zu können
- Vorbereitung der Einführung eines E-Luftlinientarifs
- Beitritt zum hvt-Tarif (zuerst nur im SPNV)

Der Fokus des 5. RNVP liegt einerseits in einer nachhaltigen Attraktivierung des ÖPNV, um Fahrgäste (zurück) zu gewinnen und andererseits auf einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Netzes, sowohl einnahmen- als auch kostenseitig (insbesondere durch Steigerung der Auslastung)<sup>1</sup>. Hierdurch soll der ÖPNV in Lübeck einer der wichtigen Hebel für die Verkehrswende, den Klima- und Umweltschutz und der angestrebten Klimaneutralität Lübecks bis 2035 werden.

Eine der zentralen Fragestellungen des 5. RNVP wird daher die Erarbeitung eines Konzeptes sein (sog. ITF-Basiskonzept), um das vorhandene Liniennetz im Sinne eines Integralen Taktfahrplans (ITF) weiterzuentwickeln, hierbei bestehende Defizite im Angebot (z. B. in puncto Verknüpfungen, Doppelverkehre und Taktlücken) zu identifizieren und durch geeignete Maßnahmen auflösen zu können.

Planerisch sollen erste Antworten auf die Fragen:

- Wie und an welchen Stellen kommen wir zu einem verkehrswendetauglichen ÖPNV?
- Was ist ein verkehrswendetaugliches Angebot? Welche Taktfamilie ist die richtige für Lübeck?

sowie

- Wie sieht ein ÖPNV-Netz aus, was zukünftigen Anforderungen gerecht wird und Machbares mit Wünschenswertem vereint?

geliefert werden.

---

<sup>1</sup> Hierbei ist die weitere Entwicklung insbesondere des Deutschlandtickets zu beachten. Durch das Deutschlandticket, Bildungsticket etc. wird zwar die Auslastung gesteigert, die Einnahmen in 2024 jedoch nicht. Für 2025 ist es noch unklar, da die Einnahmeverteilung noch nicht geklärt ist.

Die konzeptionellen Ansätze sollen dabei darauf ausgerichtet sein, Fahrgastwachstum zu generieren und somit für eine insgesamt bessere Auslastung und eine Senkung der Mobilitätskosten des Lübecker ÖPNV zu sorgen. Gleichzeitig sollen mögliche Mehrkosten in einem vertretbaren Rahmen bleiben.

#### Weiterentwicklung des Busangebots

Primäres Ziel ist, die Nutzer:innenzahlen des Busangebotes deutlich zu erhöhen; insbesondere den Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs Richtung ÖPNV zu verschieben. Dazu soll das Busangebot mit folgenden Maßnahmen weiterentwickelt werden:

- Priorisierung des Busverkehrs im Straßenraum zur deutlichen Verkürzung und Stabilisierung der Fahrzeit. Mit Stabilisierung ist gemeint, die Fahrzeiten zuverlässiger einhalten zu können – es also seltener zu größeren Fahrzeitüberschreitungen kommt.
- Erhöhung der Taktfrequenz; in Überlagerungsabschnitten mit mindestens 6 bzw. 12 Fahrten pro Stunde wird das Fahrtangebot auf ein 10- bzw. 5-Minuten-Takt gleichmäßig verteilt und der Linienweg im Bereich der Überlagerungsabschnitte vereinheitlicht.
- An definierten Umsteigepunkten von Linien im 10-Minuten-Takt werden soweit möglich die Linien zueinander um 5 Minuten versetzt, um einen Zeitpuffer zum Umsteigen zu haben und gegenseitiges Warten aufeinander zu minimieren, um planmäßige Fahrzeitverlängerungen zu vermeiden.
- An definierten Umsteigepunkten von Linien im 30-Minuten-Takt wird planmäßig mit Wartezeit gehalten, um Umstiege zwischen allen Linien zu ermöglichen. Die planmäßige Umsteigezeit beträgt bis zu 4 Minuten, um das Übertragen von Verspätungen zwischen den Linien zu vermeiden.
- Bisher nicht oder unzureichend an das Busnetz angeschlossene bestehende Bahnhalte sollen erschlossen werden mit kurzen Umsteigewegen sowie attraktiven Übergangszeiten zwischen Bus und Zug. Dies betrifft die Bahnhalte Kücknitz, Dänischburg (IKEA), St. Jürgen, Hochschulstadtteil und Flughafen sowie die außerhalb des Stadtgebiets liegenden Bahnhalte Bad Schwartau und Herrnburg.

Eine Karte mit den sich darauf ergebenden Mindesttaktten ist Abbildung **24** zu entnehmen.

Als konkrete Handlungsschwerpunkte sind in der Laufzeit des 5. RNVP die Erhöhung der Zahl attraktiver Relationen im Busverkehr durch kürzere Reisezeiten, häufigere Verbindungen und gute Anschlüsse an Umsteigepunkten sowie die Einführung eines stringenteren Liniennetzes mit weniger Variationen zu nennen.

Zukünftige Herausforderungen bestehen darin, den Busverkehr sowohl mit attraktiven, kurzen Fahrzeiten anzubieten als auch mit verlässlichen Fahrzeiten, damit der Planungsansatz abgestimmter Anschlüsse auf möglichst vielen Relationen zur Geltung kommt. Dazu bedarf es vor allem einer Separierung des Busverkehrs vom motorisierten Verkehr an staugefährdeten Kreuzungen.

Die Untersuchungen zum 5. RNVP ergaben auch hohe Fahrgaststeigerungen bei Angebotsausweitungen der Umlandverkehre. So liegt eine Verdichtung des Angebotes zwischen Bad Schwartau und Stockelsdorf, auf den Regionalbuslinien in den Kreis Herzogtum Lauenburg sowie dem Landkreis Nordwestmecklenburg nahe.

#### Orientierung an Umwelt- und Klimazielen

Der 5. 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. Insbesondere im Kontext der von der Bürgerschaft beschlossenen Ziele zum zukünftigen Modal Split sowie der bis 2035 beschlossenen Klimaneutralität. In Konsequenz dessen wird ein nachhaltiges Wachstum der Fahrgastzahlen angestrebt, um den ÖPNV zu einer wichtigen Säule der Verkehrswende zu machen. Die bereits im 4. RNVP angesetzten, ambitionierten Fuhrparkziele werden weiterhin angesetzt, d. h. bis Ende 2025 soll der Anteil von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen auf 40% sowie bis Ende 2030 auf 70% erhöht werden.

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

Für das auf funktionierende Anschlüsse basierten Linienkonzeptes (im Sinne eines Integralen Taktfahrplans ITF) sind Fahrplantreue, Zuverlässigkeit sowie ein möglichst verzögerungsarmer Betrieb des Busverkehrs essenziell.

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 5. 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 5. 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:innen barrierefrei zu gestalten.

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 5. RNVP beinhaltet dabei u.a. Entwicklungsschwerpunkte in den wichtigen Aspekten Tarif und Vertrieb.

Der SH-Tarif soll gemäß den Vorgaben des im Mai 2024 beschlossenen Tarifentwicklungsplans (TEP) weiterentwickelt werden. Ziel des TEP ist eine radikale Vereinfachung des bestehenden Tarifsystems. Der bisherige Relationstarif soll einem 3-Stufen-Modell weichen. Zukünftig gibt es dann eine Lokal-, eine Umland- und eine Netzpreisstufe. Das Fahrkartensortiment soll zudem insgesamt deutlich verschlankt werden. Im Bereich Vertrieb sollen Möglichkeiten des elektronischen Ticketings verstärkt umgesetzt werden, so dass mobil nutzbare Vertriebskanäle wie Handytickets durch die Fahrgäste verstärkt genutzt werden können.

## 2. 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 einen Regionalen Nahverkehrsplan aufstellen. Ein RNVP ist das zentrale Steuerungselement zur Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Gebiet der Hansestadt Lübeck. Mit vorliegendem Dokument wird aufbauend auf dieser Ausgangslage der 5. RNVP der Hansestadt Lübeck für die Laufzeit 2024 bis 2028 vorgelegt, der als Aktualisierung bzw. Fortschreibung des 4. RNVP angelegt ist. Daher wurde die Struktur des 4. RNVP weitgehend übernommen und entsprechend angepasst bzw. aktualisiert.

Den Orientierungsrahmen für die Erstellung des 5. 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.

Der Schwerpunkt des 5. RNVP besteht in der qualitativen und quantitativen Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in Form der Erarbeitung eines Integralen Taktfahrplanes (ITF). Anknüpfend an den ITF-Knoten im SPNV (Lübeck Hauptbahnhof), ist es das Ziel, auch für den Busverkehr einen ITF zu entwickeln. Ausgangspunkt dafür ist die Definition von Angebotsstandards. Dazu gehören im Sinne einer optimalen Gestaltung von Anschlüssen z.B. leicht merkbare Takte und symmetrische Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die zahlreiche Umsteigemöglichkeiten ergeben und Umsteigezeiten optimieren.

Daneben haben unter anderem auch die aktuell gültigen Gesetze und Regelwerke, neue Strukturdaten und Strategien der Hansestadt Einfluss in die Fortschreibung des RNVP gefunden.

## 3. Politische Zielstellungen sowie Rahmenbedingungen

### 3.1 Übersicht der wesentlichen Veränderungen zum 4. RNVP

Wesentliche Änderungen des 5. RNVP gegenüber dem 4. RNVP zusammengefasst.

1. Einführung eines Fahrplanes nach dem Planungsprinzip Integraler Taktfahrplan (ITF), das heißt
  - Gezielte Abstimmung der Anschlussbeziehung zur Attraktivierung von Fahrtrelationen, auf denen Umstiege erforderlich sind.
  - Gleichmäßige Verteilung vorhandener Fahrten zur Erhöhung der Fahrthäufigkeiten (10-Minuten-Takt bei mindestens 6 Fahrten pro Stunde im Abschnitt)
2. Gezielte Angebotsausweitung zur Erreichung eines höheren Modal-Splits im ÖV.
3. Verknüpfung aller Bahnstationen in Lübeck mit dem Busangebot und Optimierung der Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus.

### 3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

#### Rechtliche Grundlage und inhaltliche Vorgaben an den RNVP

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden 5. RNVP der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2024 - 2028 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 § 8 Abs. 1 PBefG bestimmt und umfasst damit die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr einschließlich des Linienbedarfsverkehr, sowie Verkehre mit Taxi- und Mietwagen, die den Linienverkehr verdichten, ergänzen und ersetzen: § 8 Abs. 2 PBefG. Neu ist v.a. die Bedienform Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG. Hiernach gilt auch ein Linienverkehr ein bedarfsgesteuerter Flächenverkehr ohne festen Fahrplan, sofern er auf

Basis von Sammelpunkten („virtuellen Haltestellen“) organisiert ist und in den allgemeinen ÖPNV-Tarif integriert ist, wobei Komfortzuschläge durchaus möglich sind.

Mit der Erarbeitung des 5. RNVP für den Zeitraum 2024 - 2028 nutzt die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 5 ÖPNVG SH einen RNVP aufzustellen und entsprechend § 5 Abs. 2 Nr. 6 und 8 Abs. 3 PbefG die ausreichende Verkehrsbedienung festzulegen. Mit dem RNVP werden v.a. die nach § 13 Abs. 2a und 2b PbefG erforderlichen Rahmensezung für die Verkehrsgestaltung gesetzt.

- Es sind darin unter anderem folgende Grundsätze und Angaben gemäß § 5 Abs. 2 und 3 ÖPNVG SH strikt zu beachten: Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung, der Schulentwicklung, den Belangen von Natur- und Umweltschutz und der kommunalen Bauleitplanung,
- Beachtung der Rahmenvorgaben des LNVP 2022
- Abstimmung und Widerspruchsfreiheit mit den Planungen benachbarter Aufgabenträger
- Mitwirkung vorhandener Verkehrsunternehmen (Verkehrsunternehmen mit eigener Genehmigung bzw. öff. Dienstleistungsauftrag) bei allen Verfahrensschritten, Zudem Anhörung der in § 5 Abs. 3 Nr. 4 ÖPNV SH genannten stellen
- Verkehrspolitische Ziele der Hansestadt Lübeck, sowie 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, Fahrgastaufkommen und Verkehrsunternehmen, sowie zur zukünftigen Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit allen übrigen Verkehren,
- Aussagen zur Entwicklung des zukünftigen Fahrgastaufkommen
- Aussagen zu zukünftigen Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Fahrpläne, Linienführungen, Serviceleistungen, Tarifstrukturen und Barrierefreiheit,
- Angaben zur Investitionsplanung und zum Finanzierungsrahmen,
- Aussagen zur Organisation,

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 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. 23 des Gesetzes vom 02.03.2023 (BGBl. I Nr. 56)
- 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. 20 LVO v. 16.01.2019, GVOBl., S. 30)
- Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV SH) vom 29. März 2018 (GVOBl., S. 133), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndVO vom 13.11.2019 (GOBl. S. 529)
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.04.2023, (BGBl. I Nr. 107)
- 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 323 des Gesetzes vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 2328)

Daneben haben nicht unerheblichen Einfluss auf die Gestaltung Gesetze aus den Politikbereichen des Klimaschutzes, der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und der Gleichstellung der Geschlechter (Gender Mainstreaming). In Sachen Klimaschutz fordert das noch gültige Klimaschutzgesetz des Bundes mittels harter Sektorziele entsprechende Einsparungen von Treibhausgasen (THG) auch im Verkehrssektor. Für Schleswig-Holstein fordert das § 13 Abs. 1 Nr. 1 Energiewende- und Klimaschutzgesetz 2021 die Minderung von THG durch Förderung des Umstiegs vom MIV auf den ÖPNV mittels Bereitstellung von attraktiven Alternativen im ÖPNV, Carsharing, Fahrräder, Bikesharing und Fortbewegung zu Fuß. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz des Bundes (SaubFzBschG) fordert aufgrund der Clean-Vehicle-Directive der EU bis Ende 2025 45% und bis Ende 2030 65% Beschaffungsanteil emissionsfreier bzw. emissionsarmer Stadtbusse, wobei maximal die Hälfte emissionsarm (Erdgas, Hybrid mit Fremdladung, Biomethan) sein darf.

Im Bereich der Zugänglichkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen hat der Nahverkehrsplan v.a. Bedeutung zur Festlegung von möglichen Ausnahmen von der Pflicht zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 Sätze 3 f. bis Ende 2022. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass aufgrund seiner eingeschränkten Rechtsverbindlichkeit gegenüber Verkehrsunternehmen der RNVP Barrierefreiheit nur bei den Teilsystemen Fahrzeuge, Vertrieb und Information herstellen kann. Für die Haltstelleninfrastruktur hat der RNVP selbst keine unmittelbare Rechtswirkung.

### **3.3 Verkehrspolitische Zielsetzungen**

#### **3.3.1 Rechtliche Grundsätze**

Die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV sind grundsätzlich in Art und Umfang ihrer Aufgabenwahrnehmung frei (Freiwillige kommunale Aufgabe der Selbstverwaltung). Gleichwohl ist auch diese in einen gewissen rechtlichen Rahmen eingebettet. An oberste Stelle steht die Verpflichtung nach Art. 2a VO (EG) 1370/2007 gemeinwirtschaftliche

Verpflichtungen im ÖPNV nur auf Grundlage von politischen Zielen festzulegen, die in entsprechenden Strategiepapieren festgelegt sind. Der Nahverkehrsplan kann – auch wenn eine diesbezügliche explizite Regelung im deutschen Recht fehlt – als eine derartige Umsetzung angesehen werden.

Bundesrechtlich ist im Rahmen der Aufgabenbeschreibung des § 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz festzuhalten, dass den zuständigen Aufgabenträgern – also hier der Hansestadt Lübeck die Aufgabe übertragen ist eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ sicherzustellen (Gewährleistungsverantwortung). § 8 Abs. 3 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erweitert dies um die Ziele um Klimaschutz und Nachhaltigkeit, ohne dies näher auszuführen. Lediglich für die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit ist ein Ziel formuliert, welches aber in seiner Verbindlichkeit und Umsetzung auch nicht eindeutig formuliert ist (dazu 7.8) Es erfolgt ansonsten keine weitere Konkretisierung, auch nicht im gewerberechtlichen PBefG.

Am Weitestgehenden erscheint das ÖPNV-Gesetz des Landes. Es legt folgende Ziele im Bereich der Realisierung der ausreichenden Verkehrsbedienung durch die kommunalen Aufgabenträger verbindlich fest

- Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen: § 1 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG SH
- Der ÖPNV soll eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen und so zu dessen Begrenzung bzw. Verminderung im Verkehr zwischen Ballungsräumen beitragen: § 1 Abs. 2 Sätze 2 und 3 ÖPNVG SH
- Grundsätzlich soll dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden: § 1 Abs. 2 Satz 4 ÖPNVG
- 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: § 1 Abs. 3 ÖPNVG SH.
- Die besonderen Anforderungen der Verkehrsnachfrage im Tourismusbereich sind zu berücksichtigen: § 1 Abs. 5 ÖPNVG SH
- 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: § 1 Abs. 4 ÖPNVG SH
- Mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung ist der ÖPNV fortlaufend zu modernisieren. § 1 Abs. 6 ÖPNVG SH

### 3.3.2 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 Neufassung vom 27. Januar 2014 (zuletzt geändert am 12.11.2020).

Die Fortschreibung des Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP) ersetzt den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010, fungiert als Grundlage der räumlichen Entwicklung und zeigt neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2036 auf.



Abbildung 1 Gliederung des Landes in Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein<sup>2</sup>

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).

<sup>2</sup> Vgl. MIKWS SH (2021)

Bis zur Neuaufstellung der Regionalpläne behält der Regionalplan für den Planungsraum II im alten Zuschnitt jedoch weiterhin seine Gültigkeit. Mit der Bekanntgabe der Planungsabsichten am 26. Januar 2022 im Runderlass des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein sind die Verfahren zur Neuaufstellung der drei Regionalpläne offiziell eingeleitet worden.<sup>3</sup>

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 5. RNVP berücksichtigt folgende Grundsätze und Ziele des LEP (Fortschreibung 2021) und des Regionalplans für den Planungsraum II:

- Realisierung einer raum- und energiesparenden, emissionsarmen, vernetzten, flexiblen, möglichst weitreichend barrierefreien, verlässlichen und gleichzeitig bezahlbaren Mobilität unter Berücksichtigung klima- und umweltpolitischer Ziele,
- Ein leistungsfähiges und gut vernetztes Verkehrssystem soll Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplätze und die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am gesellschaftlichen Leben sicherstellen,
- Erreichung größtmöglicher Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur durch die Verknüpfung aller Verkehrsträgerschaften und die intermodale Verbindung von Verkehrsmitteln sowie aufeinander abgestimmte regionale und überregionale Mobilitätskonzepte,
- Entlastung der Umwelt und Beitrag zur Energieeinsparung sowie Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen durch alternative Antriebe sowie den Ausbau der dafür benötigten Betankungsinfrastruktur,
- Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und touristischen Angeboten
- Änderungen des Mobilitätsverhaltens im Kontext des demografischen Wandels,
- Auswirkungen der prognostizierten Entwicklung der Einwohner:innen und Erwerbspersonen auf regionale Verkehrsverflechtungen Pendelnder 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

---

<sup>3</sup> Vgl. MIKWS SH (2022)

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

#### Landesweiter Nahverkehrsplan

Gemäß § 4 ÖPNVG-SH hat das Land Schleswig-Holstein über den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) den fünften LNVP aufgestellt, der von 2022 bis 2027 gültig ist<sup>4</sup>. 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 5. RNVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus, von denen einige bereits umgesetzt worden sind.

Tabelle 1 Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs (Quelle: MWVATT SH 2021)

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Tarifmaßnahmen	Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif)
	Erarbeitung diverser Maßnahmen, die ohne großen Aufwand umgesetzt werden können, um damit schnell bestimmte Zielgruppen anzusprechen (z. B. Nutzenerweiterung bei der SH-Card)
Vertriebsmaßnahmen	Ausweitung digitaler Tarifprodukte (u. a. weitere mobile Tickets und Digitalisierung von Vertrieb)
Kommunikationsmaßnahmen	optimiertes Marketing und Weiterentwicklung digitaler Vertriebswege (u. a. weiter optimierte Ansprache der Abo-Kundinnen und -Kunden, z. B. über Dankesmailings)
	Ausbau Kiel – Preetz (Bauabschnitt 2 A Kiel – Lübeck)

<sup>4</sup> Vgl. NAH.SH (2021)

Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen	Fahrplanausweitung E-Netz Ost <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgehender 30-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Lübeck bis spät abends</li> <li>• Zusätzliche Sprinterzüge zwischen Hamburg und Lübeck im Berufsverkehr</li> <li>• Mindestens stündlich durchgehende Fahrten Hamburg – Travemünde Strand; in der HVZ und an Sommerwochenenden sogar halbstündlich</li> <li>• Zwischen Lübeck und Neustadt (Holstein) über Timmendorfer Strand in der HVZ und an Sommerwochenenden 30-Minuten-Takt</li> </ul>
	Taktverdichtung zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die Verdichtung entstehen für Bad Segeberg und die Zwischenstationen halbstündliche Verbindungen nach Hamburg und Lübeck.</li> </ul>
	Ausbau Kiel – Lübeck, Stufe 2 b <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Strecke Kiel – Lübeck wird beschleunigt und die Anzahl der Fahrten erhöht.</li> </ul>
	S-Bahn Lübeck <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rund um Lübeck wird ebenso wie in Kiel auf vielen Zulaufstrecken der Halbstundentakt eingeführt</li> </ul>
	Schienenanbindung Feste FBQ (Landesanteile für Bahnhofsumfelder an der FBQ – Schienenanbindung) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fertigstellung der Hinterlandanbindung zur FBQ ist von der DB Infrago AG für das Ende des Jahrzehnts terminiert. Es ist geplant, dass die von Hamburg nach Lübeck im Halbstundentakt verkehrenden Regional-Express-Züge in Lübeck in jeweils einen Zugteil nach Travemünde Strand und einen nach Neustadt (Holstein) geteilt werden. Dadurch werden die Seebäder der Lübecker Bucht in der Saison halbstündlich mit Hamburg verbunden</li> </ul>
	Stundentakt Lübeck – Fehmarn auf FBQ-Schienenanbindung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der zukünftige Regionalexpress Nykøbing – Fehmarn – Lübeck wird nach heutigem Finanzierungstand mit einem zweistündigen Takt verkehren. Durch einen RE-Studentakt auf dem Abschnitt Lübeck – Fehmarn-Burg können weitere Fahrgastpotentiale für den SPNV gewonnen werden. Insbesondere auf dem Nordabschnitt kann dadurch eine Querschnittsbelastung von über 1.000 Fahrgästen/Tag in den Sommermonaten erreicht werden.</li> </ul>
Qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030	Neuer Bahnhofsteilpunkt Lübeck-Moisling (2023)

### 3.3.3 Rahmenbedingungen der Hansestadt Lübeck mit verkehrspolitischer Relevanz

#### Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck<sup>5</sup> wird als Grundlage der kommunalen Bauleitplanung bei der Erstellung des 5. RNVP berücksichtigt.

#### Umwelt- und Klimaschutz

Um durch den 5. RNVP ein konkretes Klimaschutzziel zu unterstützen, bezieht sich der 5. RNVP auf die Mitgliedschaft der Hansestadt Lübeck im Verein „Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder / Alianza del Clima e.V.“<sup>6</sup>. 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<sup>7</sup>.

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

- Ausweitung von Vorrangschaltungen zur Beschleunigung des Busverkehrs,

<sup>5</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2018b)

<sup>6</sup> Vgl. Klima-Bündnis (2014)

<sup>7</sup> Vgl. URS Deutschland GmbH (2010)

- 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:innen (z.B. kostenlose Monatskarte, Infopaket).
- 2020 wurden 49 kurzfristig Maßnahmen zum Klimaschutz in der Hansestadt Lübeck beschlossen, die beispielsweise die nachhaltige Ausweitung des ÖPNV, Tarifstrukturanpassungen und den weiteren Einsatz von E-Bussen vorsehen.

In der Sitzung am 23.05.2019 erklärt die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Klimanotstand. Darauf aufbauend wurde im März 2023 der Masterplan Klimaschutz (MAKS) veröffentlicht.

### Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die Hansestadt Lübeck hat im Jahr 2000 den derzeit vorliegenden VEP<sup>8</sup> verabschiedet. Die mit dem VEP eingeleitete Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen der Hansestadt Lübeck orientiert sich an unterschiedlichen Szenarien der Verkehrsentwicklung. Derzeit befindet sich der neue VEP in der Erarbeitung und wird parallel und integriert mit dem RNVP aufgesetzt. Dieser fokussiert Mobilitätsformen des Umweltverbunds und stellt die Potenziale einer möglichen Stadtbahn sowie eines umfassendes Radverkehrskonzeptes dar.

Der 5. RNVP greift in Summe nach wie vor folgende Leitlinien des bestehenden VEP von 2000 auf:

- Stringente Ausrichtung am Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduzierung<sup>9</sup>,
- Angebotsoptimierung im ÖPNV,
- Auf- und Ausbau regionaler Schnellbusverbindungen sowie
- Konsequente Bevorrechtigung sowie Beschleunigung des ÖPNV.

### Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das ISEK bildet ein wesentliches Grundlagendokument für die gewünschten Entwicklungen der Hansestadt Lübeck<sup>10</sup> und definiert auf den vier Betrachtungsebenen: „Handlungsfelder“, „Stadtteile“, „Planungsräume“ sowie „Konzepte und Projekte zur Realisierung der Schwerpunktaufgaben“ unterschiedliche Aufgaben und Schwerpunkte.

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

---

<sup>8</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2000)

<sup>9</sup> Aktuelle Zielvorgaben zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung existieren derzeit nicht, da sich der VEP an den Zielvorgaben der sogenannten „Heidelberg-Erklärung“ orientiert. Danach sollten die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2005 gegenüber 1987 um mindestens 20 % gesenkt werden.

<sup>10</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2010)

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 5. RNVP dabei die Verbesserung der Erreichbarkeit durch den ÖPNV unterstützt:

- 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.

#### Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck

Aus dem Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck<sup>11</sup> resultieren Anforderungen an den Bereich der öffentlichen Mobilität. Der 5. 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-, Priorisierungs- und Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV in der Innenstadt),
- Unterstützung der Einführung/Ausweitung von Bike- und Carsharing-Lösungen als Teil eines integrierten öffentlichen Mobilitätssystems und dadurch Reduzierung von Kfz-Fahrten,
- Weiterhin Umsetzung einer lärmarmen Fahrweise (Brems- und Anfahrvorgänge) sowie
- Stärkung des Einsatzes lärmarmen ÖPNV-Fahrzeuge über Anforderungen an die zukünftige Fahrzeugbeschaffung.

---

<sup>11</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2019)

## Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Der Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“<sup>12</sup> 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, Fahrradfahrende und Fußgänger), erreicht werden.

Der 5. RNVP unterstützt diese Ziele und Maßnahmenbereiche vollumfänglich, so dass sowohl das derzeitige ÖPNV-Angebot also auch die mit dem 5. 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 5. RNVP berücksichtigt. Dies beinhaltet u.a. folgende Planungen:

- Unveröffentlichter Entwurf des Gutachtens „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“<sup>13</sup>
- Gutachten „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck“<sup>14</sup>
- Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ der NAH.SH
- Teilhabepplan von und für Menschen mit Behinderung<sup>15</sup>
- Mobilitätskonzept Travemünde (Dokumentationen der Öffentlichkeitsbeteiligung)<sup>16</sup>

### **3.4 Verkehrspolitische Leitlinien für den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck**

Aus den Beschlüssen der verkehrspolitischen Gremien der Hansestadt Lübeck wurden folgende Planungsprämissen für die Erstellung des 5. RNVP abgeleitet:

- Planung im Sinne eines Integralen Taktfahrplans (VO/2020/09617)
- Einrichtung eines 10-Min-Taktes auf Achsen mit starker Nachfrage (abgeleitet aus VO/2021/10558-08-01 und VO/2020/09617)
- Planung eines neuen Schnellbus-Konzepts (VO/2020/09617)

---

<sup>12</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2011a)

<sup>13</sup> Vgl. urbanus GbR (2018)

<sup>14</sup> Vgl. BÜRO STADTVRKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017)

<sup>15</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2018a)

<sup>16</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2017a)

- Entwicklung qualitativ hochwertiger, bedarfsgesteuerter Lösungen für schwächere Relationen im ÖPNV-Netz (VO/2020/09617)
- Gewährleistung der Kompatibilität mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA)
- Zielerreichung aus VEP Grundlagenbeschluss (VO/2021/10558-01)
  - 20% ÖPNV-Modal Split-Anteil nach Wegen
  - 40% ÖPNV-Modal Split-Anteil nach Verkehrsleistung

Die Hansestadt Lübeck verpflichtet sich weiterhin zu einer umwelt- und Klimaschutzfördernden ÖPNV-Gestaltung und wird selbstverpflichtend und gegenüber den Verkehrsunternehmen folgende Anforderungen durchsetzen.

Die nachfolgenden Anforderungen in Abbildung 2 berücksichtigen die bereits zuvor beschriebenen Mindestanforderungen an die im übrigen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge (vgl. Kapitel 7.9), an die Beschäftigten im Fahrdienst (vgl. Kapitel 7.4) sowie an die beabsichtigten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (vgl. Kapitel 7.12).

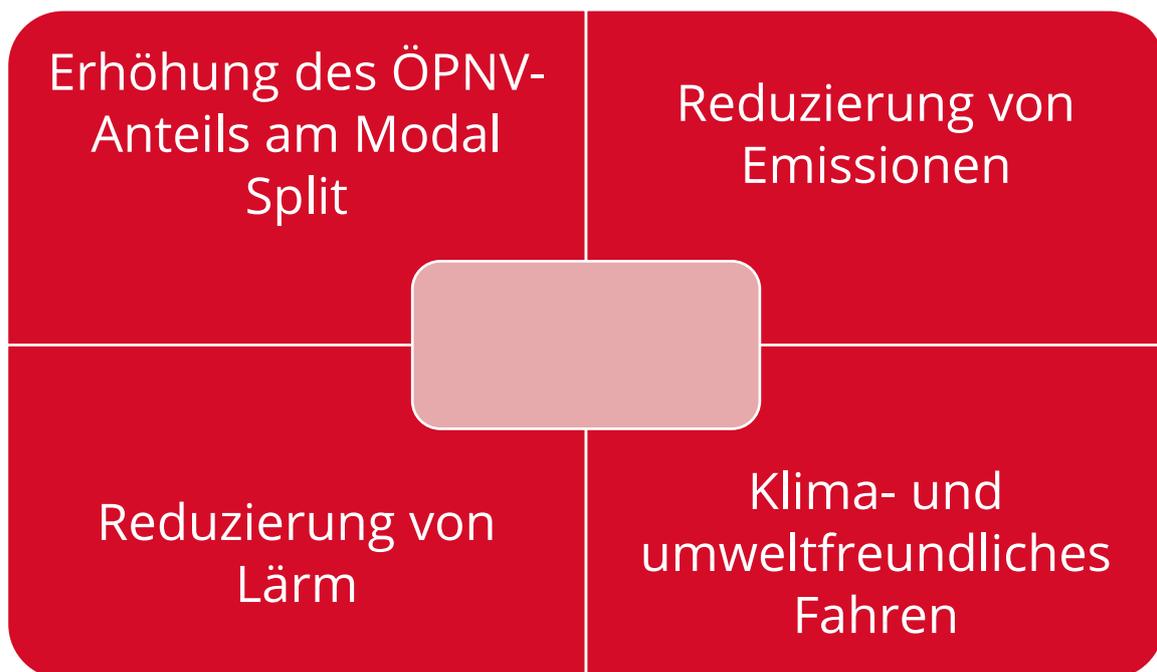


Abbildung 2 Anforderungen zum Umwelt- und Klimaschutz

## Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split

- Ziel: Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split nach Wegen von 11 % auf 20 % sowie des ÖPNV-Anteils am Modal Split nach Verkehrsleistung von 27% auf 40% bis 2040
- Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots
  - ÖPNV in ländlichen Gebieten in Kooperation mit den Nachbarkreisen ausbauen
- Perspektivisch Veränderung der nachfrageorientierten zu einer verkehrswendeorientierten 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 bzw. System von Mobilstationen schaffen (insb. mehr Fahrradabstellmöglichkeiten)
- Bestehende Informationssysteme bewerben
- Einfache Bezahlungsfunktion einrichten
- Alternative Mobilitätsdienstleistungen in Kombination mit dem ÖPNV weiterentwickeln

## Reduzierung von Emissionen

- Treibhausgasneutralität bis 2040
- Priwallfähre mit alternativem Antrieb ausrüsten
- E-Busflotte erweitern
- Reduktion von im Durchschnitt ca. 600 t CO<sup>2</sup> zusätzlich pro Jahr sowie ca. 4t NO<sub>x</sub> zusätzlich pro Jahr bis zum Jahr 2030.
- Kontinuierliche Erhöhung des Anteils von rein-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im Gesamtpark
  - bis Ende 2025 auf 40% sowie
  - bis Ende 2030 auf 70%.
- Unterstützung der Erfüllung der landesweiten Beschaffungsquoten gemäß SaubFzgBschG. Bei der Beschaffung von Bussen der Fahrzeugklasse M3 gelten für Verkehrsunternehmen und für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge folgende Quoten an sauberen Fahrzeugen:
  - seit 2. August 2021 bis 31. Dezember 2025: 45%
  - vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030: 65%, wobei jeweils mindestens die Hälfte emissionsfrei sein muss
  - Zudem ist im Rahmen der Gesetzgebung der EU zu Flottengrenzwerten geplant, dass Stadtbusse zu 90% ab 2030 und ab 2035 zu 100% emissionsfrei sein müssen
- Mindestens Erfüllung der im Beschaffungsjahr von Fahrzeugen geltenden Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse)
- Alle Fahrzeuge sollen ab 2030 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. Standortbestimmung und Marktanalyse

### 4.1 Bilanz des 4. RNVP

Vor dem Hintergrund der sog. Liniennetzoptimierung gab es im 4. RNVP kaum Spielräume für eine ganzheitliche Umgestaltung, Überplanung oder Weiterentwicklung des Liniennetzes und des Verkehrsangebots von SWL mobil/LVG. Im Sinne einer umfassenden Daseinsvorsorge wurde das im 4. RNVP festgelegte „Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV“ weitgehend – mit Ausnahme weniger Lücken – befolgt.

In puncto Erschließungsqualität wurde das Verkehrsangebot entsprechend der Vorgaben des 4. RNVP erbracht. Lediglich in zwei kleineren Teilräumen (Siedlungsgebiet Gärtnergasse und westliches Eichholz) konnten die Mindesterschließungsvorgaben aus räumlichen Gründen nicht erfüllt werden.

In puncto Angebotsqualität wurde das Verkehrsangebot weitgehend entsprechend der Vorgaben des 4. RNVP zu Mindestbedienzeiten, Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten erbracht. Die im 4. RNVP aufgezeigten Angebotslücken für Kronsforde konnten inzwischen gemeinsam mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg durch ein verbessertes Angebot auf der Regionalbuslinie 8720 geschlossen werden. Für Travemünde wurde im Rahmen eines Forschungsprojekts zusätzlich zu den Ortsteillinien 35 und 38 für einige Monate in 2022 mit dem sog. Lümo montags bis samstags ein On-Demand-Verkehr zwischen 9:00 und 19 Uhr angeboten. Dieser wurde jedoch nur sporadisch angenommen und daher als Versuch abgebrochen. Angebotslücken bestehen weiterhin in bestimmten Zeiten für Beidendorf, Brodten, den Priwall, Schlutup (Mecklenburger Str.), Vorrade und Wulfsdorf sowie das Siedlungsgebiet am Heiweg und den nördlichen bzw. nordöstlichen Teil von Travemünde (u. a. Teutendorfer Siedlung und Teutendorf).

In puncto Merkbarkeit des Fahrplans wurde das Verkehrsangebot bislang noch nicht entsprechend der Vorgaben des 4. RNVP ausgestaltet. Beim derzeitigen Verkehrsangebot gibt es – abgesehen von einigen Ausnahmefällen – nur wenige Linien mit durchgehend merkbarem Takt. Konzeptionelle Ansätze zur Optimierung wurden bereits entwickelt und werden zeitnah umgesetzt.

In puncto Netzqualität wurden die Zielvorgaben des 4. RNVP zu maximalen Fahrzeiten und Umsteigerfordernissen weitgehend eingehalten.

In puncto ÖPNV-Netzknotten gibt es im Hinblick auf die verfügbaren Anschlüsse Defizite. So definierte der 4. RNVP zwar eine Reihe von übergeordneten sowie nachgeordneten ÖPNV-Netzknotten als Mindestvorgabe. Es gibt jedoch nicht immer fahrplanmäßig abgestimmte Anschlussbeziehungen an diesen Knotten. Dies liegt vor allen Dingen am Fehlen eines sog. Integralen Taktfahrplans (ITF) und einer dafür nötigen Fahrplansymmetrie der Fahrpläne der einzelnen Linien.

Im Bereich der Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur ist festzustellen, dass zwar einerseits aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Festsetzungen im Gültigkeitszeitraum des 4. RNVP noch keine weiteren Busspuren ausgewiesen werden konnten, dass aber andererseits erforderliche Prozesse zur ÖPNV-Beschleunigung, wie die Beschaffung eines Verkehrsrechners zur LSA-Koordinierung und LSA-Beeinflussung angestoßen wurden. Zudem erfolgt kontinuierlich und im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen der weitere barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Der Großteil aller bedeutenden Haltestellen kann zudem bereits jetzt als barrierearm eingestuft werden.

Obwohl die Hansestadt Lübeck nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, formuliert der 4. RNVP ein klares Anforderungsprofil an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Der Angebotsumfang hat bis dato nicht das im Landesnahverkehrsplan (LNVP) und im Konzept Regio-S-Bahn Lübeck vorgesehene Niveau erreicht. Der 4. RNVP enthält daher u. a. Forderungen zu Angebotsverdichtungen in Richtung Hamburg (drei Fahrten je Stunde) sowie zur Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes auf den Abschnitten Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand, Lübeck Hbf – Neustadt, Lübeck Hbf – Ratzeburg. Diese Anforderungen wurden zwischenzeitlich aktualisiert und erweitert (u. a. Regio-S-Bahn-Linie nach Malente Nord und Prüfung einer SPNV-Anbindung von Lübeck-Schlutup) und wurden und werden wiederholt an das Land Schleswig-Holstein bzw. die NAH.SH adressiert. Erste Schritte hin zu einer weiteren Verbesserung des SPNV-Angebotes in der Region Lübeck sind die partielle Einführung von Halbstundentakten nach Lübeck-Travemünde und Neustadt ab 12/2022 (Mo – Fr in der HVZ, Sa – So ganztägig in der Saison). Für eine Umsetzung der im Zuständigkeitsbereich des Landes Schleswig-Holstein liegenden Regio-S-Bahn Lübeck sind nach wie vor weitere politische und koordinierende Aktivitäten seitens der Hansestadt Lübeck erforderlich.

Bei der Angebotskoordinierung zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr konnten zusammen mit dem Aufgabenträger Nordwestmecklenburg wichtige Prozesse angestoßen werden, die in absehbarer Zeit eine tarifliche und verkehrliche Integration der Umlandlinie 335 ermöglichen werden.

Im Folgenden werden die Einzelmaßnahmen des 4. RNVP in numerischer Reihenfolge gelistet und bilanziert:

Tabelle 2 Bilanzielle Bewertung der Projekte und Maßnahmen des 4. RNVP<sup>17</sup>

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
1. Prüfung von Einsatz von Ortsteilbuslinien bzw. Ortsteillinien zur kleinräumigen Erschließung von		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein erstes Konzept für eine Ortsteillinie ist im Zuge der geplanten ÖPNV-Erschließung der „Neuen Teutendorfer Siedlung“ in Travemünde in Ausarbeitung</li> </ul>

<sup>17</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2023a)

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
Stadtbezirken bzw. Siedlungsgebieten sowie Gewerbe-/Industriegebieten		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Erschließung des Gewerbegebiets „Genin Süd“ wird seit Oktober 2021 durch ein Linientaxi zwischen den Haltestellen „Hinter den Kirschkatzen“ und „Estlandring“ verbessert</li> <li>Allerdings besteht weiterhin Handlungsbedarf</li> </ul>
2. Evaluation Lümo und Prüfung Ausweitungsmöglichkeiten von Betriebsformen des Flächenbetriebs		<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Evaluation des Lümo erfolgt z. Zt. im Rahmen des Forschungsvorhabens „in2Lübeck“ des Stadtverkehrs und der Universität Lübeck</li> <li>Eine abschließende Bewertung durch den ÖPNV-Aufgabenträger Hansestadt Lübeck ist noch nicht erfolgt</li> </ul>
3. Prüfung von Möglichkeiten der Erschließung der Siedlungsgebiete Gärtnergasse sowie Eichholz (westlicher Teil) im Rahmen von Ortsteillinien oder flexiblen Mobilitätsangeboten		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ortsteillinien oder kleinräumliche On-Demand-Verkehre im Tagesverkehr in diesen Bereichen wurden im Geltungszeitraum des 4. RNVP als nicht zielführend betrachtet. Abends und nachts sind diese Siedlungsbereiche Teil des Lümo-Betriebsgebiets.</li> </ul>
4. Prüfung Anbindungsmöglichkeiten Siedlungsgebieten in städtischer Randlage in Schwachlastzeiten		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung von Lübeck-Kronsforde konnte zwischenzeitlich verbessert werden (Studenttakt statt Zweistudenttakt mo – fr sowie Zweistudenttakt statt drei Fahrtenpaare am Wochenende)</li> <li>Für die übrigen Randlagen konnte eine Anbindung nicht zielführend realisiert werden</li> </ul>
5. Verkehrs- und Mobilitätskonzept Erweiterung der Hochschulstandorte		<ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Anbindungen und Linienführungen werden im Zuge des neuen Rahmenplans für TH / Uni / UKSH geprüft und werden in den 5. RNVP einfließen</li> </ul>
6. Erweiterung der Hochschulstandorte: Haltestellenbereich in der Ratzeburger Allee etwa im Bereich des neuen UKSH-Haupteingangs (ca. Ratzeburger Allee/Am Bökenbarg)		<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine neue Haltestelle in diesem Bereich für die derzeitigen Linien 4, 6 und 8710 wird aufgabenträgerseitig nach wie vor als sinnvoll angesehen, um den neuen Hauptzugang zum UKSH besser zu erschließen; Planungen hierzu wurden angestoßen</li> </ul>

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
<p>7. Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Lübeck-Travemünde aufbauend auf Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Travemünde (Haltestellen-ausstattung, Verknüpfung Fahrrad/Pkw – übriger ÖPNV/SPNV, Anpassung Verkehrsangebot übriger ÖPNV/SPNV)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbauend auf dem Mobilitätskonzept Travemünde wird die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung kontinuierlich vorangetrieben</li> <li>• Die weiteren Planungen zum Bahnhofsumfeld am Strandbahnhof und zum Kombibahnsteig werden im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs vorangetrieben</li> </ul>
<p>8. Erschließung übriger ÖPNV für zukünftige Wohnflächen (z.B. Bebauungsplangebiete C038 Geniner Ufer, C037 St. Lorenz Brücke sowie D042 Howingsbrook)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungen wurden bereits oder werden jeweils zu gegebener Zeit innerhalb der jeweiligen Prozesse der B-Planung vorangetrieben</li> </ul>
<p>9. Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Linienverkehr</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Verlängerung der Linien 5, 7, 11 und 12 zum neuen Bahnhaltepunkt Moisling inklusive guter Umsteigemöglichkeiten wurde zum Fahrplanwechsel 12/2023 erfolgreich umgesetzt</li> </ul>
<p>10. Anbindung übriger ÖPNV neue SPNV-Zugangsstelle Lübeck-Moisling, Wendemöglichkeit</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bushaltestellen nördlich der Brücke Oberbüssauer Weg (Ausstieg) bzw. südlich der Brücke (Einstieg) sowie Überliegerplätze und Wendemöglichkeit wurden von Seiten der HL geplant und umgesetzt</li> </ul>
<p>11. Angebots-koordinierung zwischen Regional- und Stadtbuslinien in der Region Lübeck</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Vermeidung von Doppelfahrten von SWL mobil mit den Fahrten von Regionalbusunternehmen aus dem Umland (v.a. Autokraft) ist der HL ein wichtiges Anliegen. Die Strategie der HL als</li> </ul>

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
		<p>Aufgabenträgerin des ÖPNV sieht hierzu vor, eine gute Überlagerung der Angebote zu koordinieren, so dass sich die Linien im gemeinsamen Abschnitt in ihrer Taktlage zu einem sinnvollen Takt für die Fahrgäste ergänzen. SWL mobil wird in die Abstimmungen eingebunden</p>
<p>12. Prüfung der Anbindung Dassow – Priwall</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die HL ist mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Nordwestmecklenburg im regelmäßigen Austausch. Das Thema Verbesserung der Verbindung zwischen den unterschiedlichen Gebietskörperschaften ist in den gemeinsamen Gesprächen immer wieder Thema.</li> <li>• Für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Nordwestmecklenburg wurde mittlerweile die Tarifintegration vorangetrieben und zum 01.04.2024 umgesetzt</li> <li>• Für eine Verbindung zwischen Schönberg, Dassow und dem Priwall ist mittlerweile eine Förderung des Landes MV in Aussicht (landeswichtige Busverbindung)</li> </ul>
<p>13. Ausweitung SPNV-Angebot</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das derzeitige SPNV-Angebot in und um Lübeck entspricht nicht den Anforderungen des 4. RNVP der HL</li> <li>• Erste Schritte hin zu einer weiteren Verbesserung des Angebotes ist die partielle Einführung von Halbstundentakten nach Lübeck-Travemünde und Neustadt ab 12/2022</li> <li>• Die Zuständigkeit für mögliche weitere Taktverdichtungen liegen beim Land Schleswig-Holstein bzw. der NAH.SH; entsprechende Forderungen der HL werden regelmäßig in Gesprächen und Stellungnahmen vorgebracht</li> </ul>
<p>14. Ausweitung SPNV-Potenzialuntersuchung neue SPNV-Zugangsstellen (Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe bzw. Lübeck-Kücknitz (zusätzlicher Standort))</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entsprechende Forderungen der HL werden regelmäßig in Gesprächen und Stellungnahmen an Land / NAH.SH vorgebracht</li> </ul>

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
15. Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder an allen Schwerpunkt-haltestellen sowie bei Bedarf an Normalhaltestellen		<ul style="list-style-type: none"> <li>An Schwerpunkthaltestellen sind in unmittelbarer Nähe Fahrradständer vorhanden. Am Gustav-Radbruch-Platz werden umliegende Abgrenzungsgeländer zum Abstellen genutzt; hier besteht jedoch genereller Bedarf einer gesamtstädtebaulichen Aufwertung in absehbarer Zeit, sodass größere Investitionen an der Stelle (GRP) derzeit nicht viel Sinn ergeben</li> </ul>
16. Prüfung der Möglichkeiten und der finanziellen Auswirkungen einer kostenlosen Fahrradbeförderung		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Maßnahme wurde geprüft: SWL mobil und LVG vertreten die Haltung, dass die im Bus begrenzt zur Verfügung stehenden Freiflächen den Kunden zu überlassen sind, welche diesen dringender benötigen. D.h. vorrangig Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator usw. Deshalb würden SWL mobil und LVG es aus betrieblicher Sicht begrüßen, diese Praxisregelung weiterhin so beizubehalten – vor diesem Hintergrund kann eine kostenlose Fahrradbeförderung absehbar nicht sinnvoll angeboten werden</li> </ul>
17. Machbarkeitsprüfung potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen inkl. Betreiber-/Finanzierungskonzeption und Kostenermittlung		<ul style="list-style-type: none"> <li>Entsprechende Machbarkeitsprüfungen zu potenziellen Standorten für Mobilitätsstationen werden laufend vorgenommen. Eine solche Prüfung wird unter anderem auch im Zuge des Bahnhofpunkts Moisling durchgeführt</li> <li>Zudem wird derzeit ein Konzept zu einem Fahrradverleihsystem erarbeitet und der Bürgerschaft vorgelegt, Forderungen der HL werden regelmäßig in Gesprächen und Stellungnahmen an Land / NAH:SH vorgebracht</li> </ul>
18. Maßnahmenprüfung Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV inkl. finanzielle Auswirkungen (Sozialtickets, Angebote für ältere Menschen, Kurzstreckenangebote, Kombi-/ Veranstaltungstickets,		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein Gutachten wurde von der HL beauftragt und gemeinsam mit politischen Vertreter:innen und SWL mobil erarbeitet. Eine Tarifreform wurde von der Bürgerschaft beschlossen.</li> </ul>

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
Angebote für Touristen, Weiterentwicklung Semesterticket, Integration Fährtarife in SH-Tarif, etc.)	■	
19. Haltestellenausbau zur Umsetzung Barrierefreiheit	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Haltestellen werden kontinuierlich ausgebaut</li> </ul>
20. Erhöhung Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Stadtverkehr hat die verbindliche Vorgabe bis zum Jahr 2030 bereits 70% des gesamten Fahrzeugbestands auf Elektrobusse umzustellen. Die erste Vorgabe bis 2021 betrug dabei 10% und wird bereits mit 12 % zum Jahresende 2021 überboten</li> </ul>
21. Anpassung Haltestellenausstattung an aufgewertete Zuordnung zu den Haltestellenkategorien (v.a. Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, etc.)	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es werden laufend Anpassungen im Umfang des Kontingents der HL bei der Wall GmbH vorgenommen.</li> </ul>
22. Regelmäßige Aktualisierung Haltestellenkataster (mind. alle zwei Jahre)	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachdem die technischen Möglichkeiten geschaffen wurden, erfolgt regelmäßige eine Aktualisierung des Haltestellenkatasters</li> </ul>
23. Umsetzung Maßnahmen zur Busbeschleunigung aufbauend auf Gutachten „Busbeschleunigung in der Hansestadt Lübeck. Untersuchung von Streckenprofilen“, vgl. urbanus GbR (2018)	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Maßnahmen aus dem Gutachten „Busbeschleunigung“ sind Bestandteil des Gutachtens „nachhaltige Leistungsausweitung ÖPNV“. Die Umsetzung wurde durch die Bürgerschaft beschlossen.</li> <li>Erste Sofortmaßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt (Markierungen, Poller).</li> <li>Ein Förderantrag der HL auf einen Verkehrsrechner, der eine konsequente Busbeschleunigung ermöglichen würde, wurde erfolgreich beschieden.</li> </ul>
24. Einrichtung der Funktion integriertes	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Thema Mobilitätsmanagement hat der Bereich Umwelt-, Natur- und</li> </ul>

Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkung
kommunales Mobilitätsmanagement in der Hansestadt Lübeck		Verbraucherschutz ins kurzfristige Maßnahmenpaket zum Klimaschutz in der HL aufgenommen.
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		<ul style="list-style-type: none"> <li>SWL mobil wird das BHKW der SWL energie im Ratekauer Weg für die Versorgung der E-Busflotte nutzen. Die Möglichkeit von Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern der Gebäude zu installieren, wurde mehrfach untersucht. Ergebnis ist, dass die Statik der Dächer nicht geeignet ist. Sobald ein verlässliches Serienfahrzeug mit Brennstoffzelle verfügbar ist, wird SWL mobil die Möglichkeit prüfen.</li> </ul>
26. Prüfung von Einsatzszenarien für autonome ÖPNV-Angebote, Initiierung und Umsetzung eines Pilotprojektes		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein Pilotprojekt für das autonome ÖPNV-Angebot ist aus Sicht der HL aktuell nicht sinnvoll. Es werden Projekte anderer Verkehrsunternehmen in Deutschland beobachtet.</li> </ul>
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		<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Ausweitung des Lümo erfolgt z. Zt. im Rahmen des Forschungsprojektes „In2Lübeck“. Eine Auswertung des Forschungsprojekts steht noch aus.</li> </ul>

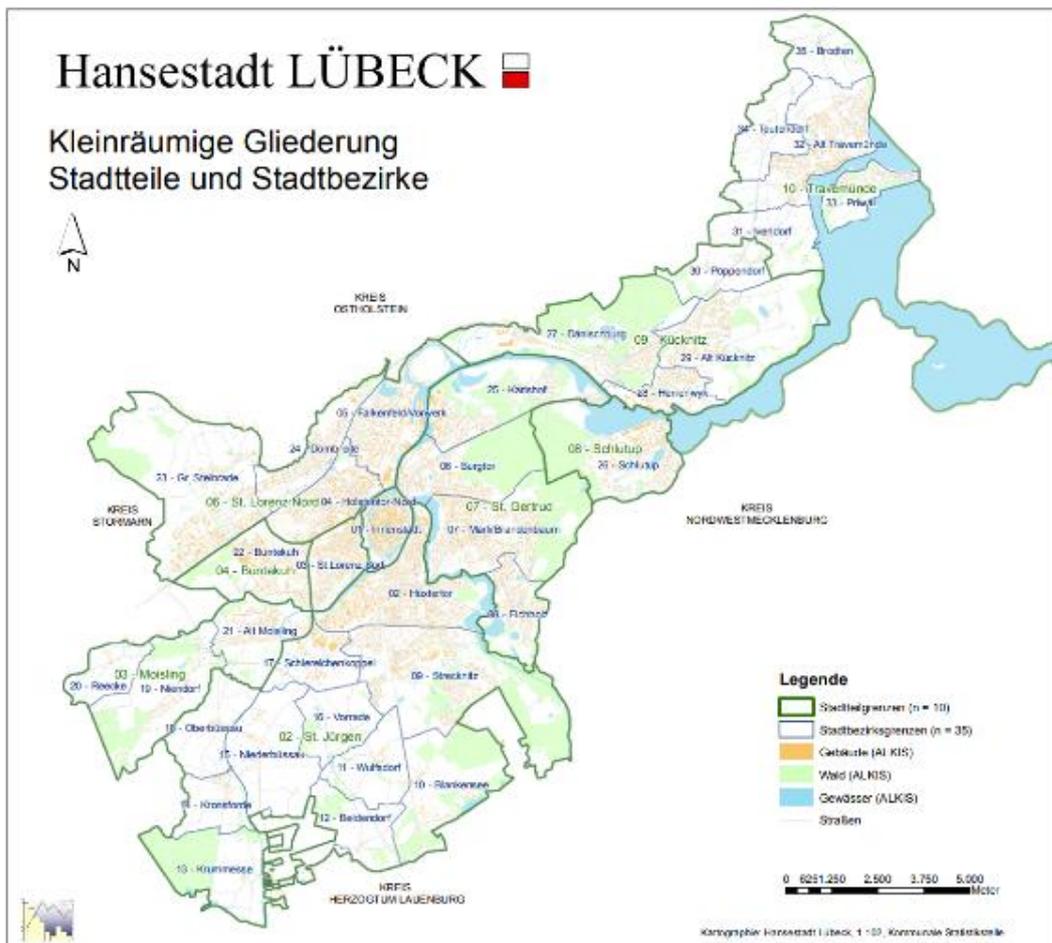
Erläuterungen: Umgesetzt, teilweise umgesetzt/begonnen, Zuständigkeit nicht bei der Hansestadt Lübeck

## 4.2 Strukturdaten

### 4.2.1 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 3).



### Die 10 Stadtteile mit den dazugehörigen 35 Stadtbezirken

<b>01 - Innenstadt</b> 01 - Innenstadt	<b>04 - Buntekuh</b> 22 - Buntekuh	<b>08 - Schlutup</b> 26 - Schlutup
<b>02 - St. Jürgen</b> 02 - Hüxtertor/Mühlentor/Gärtnergasse 09 - Strecknitz/Rothebek 10 - Blankensee 11 - Wulfsdorf 12 - Beidendorf 13 - Krummesse 14 - Kronsforde 15 - Niederbüssau 16 - Vorrade 17 - Schiereichenkoppel 18 - Oberbüssau	<b>05 - St. Lorenz Süd</b> 03 - St. Lorenz Süd  <b>06 - St. Lorenz Nord</b> 04 - Holstentor-Nord 05 - Falkenfeld/Vorwerk/Teerhof 23 - Groß Steinrade/Schönböcken 24 - Dornbreite/Krepelsdorf	<b>09 - Kücknitz</b> 27 - Dänischburg/Siems/Rangenberg/Wallberg 28 - Herrenwyk 29 - Alt-Kücknitz/Dummersdorf/Roter Hahn 30 - Pöppendorf
<b>03 - Moisling</b> 19 - Niendorf/Moorgarten 20 - Reecke 21 - Alt - Moisling/Genin	<b>07 - St. Gertrud</b> 06 - Burgtor/Stadtpark 07 - Marii/Brandenbaum 08 - Eichholz 25 - Karshof/Israelsdorf/Gothmund	<b>10 - Travemünde</b> 31 - Ivendorf 32 - Alt-Travemünde/ Rönnau 33 - Priwall 34 - Teutendorf 35 - Brodten

Abbildung 3 Stadtteile und Stadtbezirke der Hansestadt Lübeck<sup>18</sup>

## 4.2.2 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
* Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums.			
** Unterzentrum zusammen mit Scharbeutz.			

<sup>18</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2020b)

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.

### **4.2.3 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 F-System erschlossen.

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

### **4.2.4 Bevölkerungsentwicklung**

#### Bisherige Entwicklung

Die Gesamtbevölkerung der Hansestadt Lübeck umfasst im Jahr 2023 222.927 Menschen. Gegenüber dem Bezugsjahr 2017 aus dem 4. RNVP ist die Bevölkerungszahl damit um ca. 3.500 Menschen leicht gewachsen.

Alle Stadtteile der Hansestadt Lübeck konnten, mit Ausnahme von Schlutup im Zeitraum von 2017 bis 2023 einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen (vgl. Tabelle 4).

Das stärkste Bevölkerungswachstum ist auf Stadtbezirke im Kernbereich der Hansestadt Lübeck, wie St. Gertrud, St. Lorenz Nord und St. Jürgen, begrenzt.

Tabelle 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck nach Stadtteilen im Zeitraum 1990 bis 2023<sup>19</sup>

Stadtteil	1990	2000	2010	2020	2021	2022	2023
Innenstadt	14.657	13.293	13.363	14.007	14.053	14.228	14.290
St. Jürgen	40.593	39.178	42.686	45.335	45.752	45.959	45.978
Moisling	12.742	12.275	10.938	10.905	10.852	11.115	11.058
Buntekuh	12.424	11.715	10.490	11.137	11.177	11.437	11.683
St. Lorenz Süd	15.101	15.729	14.712	15.800	15.692	15.699	15.779
St. Lorenz Nord	41.265	41.680	41.363	43.256	43.263	43.801	43.870
St. Gertrud	43.748	42.300	41.323	41.364	41.526	41.986	42.334
Schlutup	6.163	5.895	5.796	5.820	5.771	5.782	5.698
Kücknitz	19.165	19.792	17.883	18.558	18.528	18.559	18.673
Travemünde	11.734	13.410	13.561	13.463	13.442	13.511	13.564
<b>Gesamt</b>	<b>217.592</b>	<b>215.267</b>	<b>212.112</b>	<b>219.645</b>	<b>220.056</b>	<b>222.077</b>	<b>222.927</b>

Im Zeitraum von 2017 bis 2023 profitieren davon bei einer vertieften Betrachtung folgende Stadtbezirke besonders stark:

- Marli/Brandenbaum (+646 Menschen)
- Buntekuh (+558 Menschen)
- Holstentor-Nord (+472 Menschen)
- Hüxtertor (+465 Menschen)
- St. Lorenz Süd (+455 Menschen)
- Innenstadt (+366 Menschen)
- Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

Durch die für den Zeitraum bis 2040 prognostizierten zunehmenden Geburten sowie abnehmenden Sterbefälle in Kombination mit mehr Zu- als Fortzügen, wird insgesamt mit

<sup>19</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

einer weiterhin steigenden Bevölkerung in der Hansestadt Lübeck gerechnet (vgl. Tabelle 5).

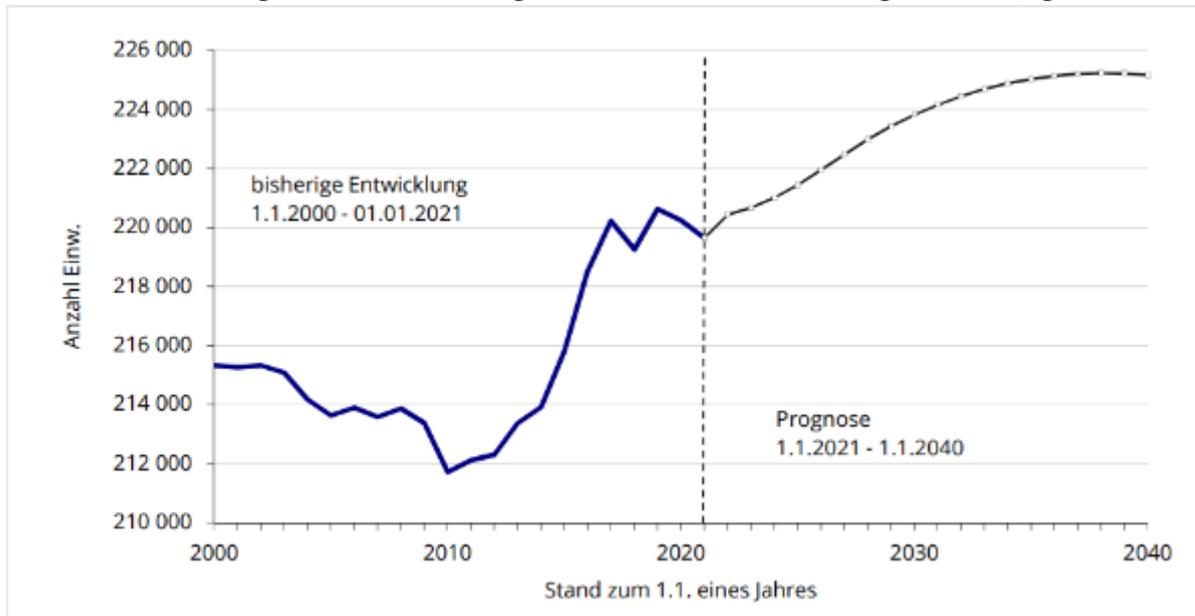


Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Lübeck 2000 bis 2040<sup>20</sup>

Bei der Altersgruppenentwicklung zeigen sich deutliche Unterschiede. Tabelle 6 zeigt dies für die Hansestadt Lübeck.

Entsprechend den vorliegenden Prognosedaten entwickelt sich die Gruppe der 6 bis 17-jährigen, die für den Schul- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, positiv. Erwartet wird ein Zuwachs von ca. 6,9% zwischen 2020 und 2040.

Bei der Gruppe der 18 bis 59-jährigen wird eine Abnahme (-5,3% im Durchschnitt) und bei der Gruppe der Älteren ab 60 Jahre eine deutliche Zunahme (durchschnittlich 15,1%) erwartet.

Tabelle 5 Geburten, Sterbefälle und Wanderungen 2020 bis 2024<sup>21</sup>

Jahr	Einw. am 01.01.	Geburten	Sterbefälle	nat. Saldo	Zuzüge	Fortzüge	Wand. Saldo	Saldo insg.
2020	220.238	1.819	2.849	-1.030	10.665	10.544	121	-593
2021	219.645	1.950	3.015	-1.065	12.400	10.546	1.854	789
2022	220.434	2.010	3.021	-1.011	12.275	11.033	1.242	231
2023	220.665	2.012	2.986	-974	12.350	11.035	1.315	340
2024	221.005	2.020	2.965	-945	12.425	11.046	1.379	434

<sup>20</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2021b)

<sup>21</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2021b)

2025	221.439	2.029	2.948	-919	12.500	11.067	1.433	514
2030	223.819	2.069	2.859	-789	12.275	11.150	1.125	335
2035	225.024	2.082	2.771	-689	11.900	11.102	798	109
2040	225.161	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 6 Einwohner:innen nach Altersgruppen 2020 bis 2024<sup>22</sup>

Alters- gruppe	2020		2040		Differenz	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Unter 6	11.347	5,2	11.947	5,3	600	5,3
6 - 9	7.148	3,2	7.696	3,4	548	7,7
10 - 17	14.819	6,7	15.712	7,0	893	6,0
18 - 29	33.999	15,4	32.423	14,4	-1.576	-4,6
30 - 59	88.786	40,3	83.454	37,1	-5.332	-6,0
60 - 74	36.219	16,4	42.061	18,7	5.842	16,1
75 und älter	27.920	12,7	31.868	14,2	3.948	14,1
<b>Gesamt</b>	<b>220.238</b>	<b>100,0</b>	<b>225.161</b>	<b>100,0</b>	<b>4.923</b>	<b>2,2</b>

#### 4.2.5 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit

Die Pkw-Verfügbarkeit hat ebenso wie bei der Erstellung des 4. RNVP mit damals 432 Pkw je 1.000 Einwohner:innen (2015) weiter zugenommen auf 464 Pkw je 1.000 Einwohner:innen im Jahr 2022 (vgl. Tabelle 7).

Im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt für das Jahr 2022 mit 583 Pkw je Einwohner:innen liegt dieser Wert darunter. Bei Betrachtung ausgewählter deutscher Beispiele wie Kiel (453 Pkw je 1.000 Einwohner:innen), Hamburg (439 Pkw je 1.000 Einwohner:innen) oder Rostock (427 Pkw je 1.000 Einwohner:innen) wird erkennbar, dass Handlungsbedarf zur Schaffung attraktiver Alternativen gegenüber dem Pkw besteht.

Tabelle 7 Entwicklung des Pkw-Bestands in der Hansestadt Lübeck 1990 bis 2022 nach Stadtteilen<sup>23</sup>

Stadtteil	1990	2000	2010	2015	2020	2021	2022	
Jeweils am Stichtag 1.1.	Auf 1000 EW	Anzahl	auf 1000 EW					
Innenstadt	391	392	382	367	378	381	5.445	387

<sup>22</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2021b)

<sup>23</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

St. Jürgen	418	460	442	458	478	486	22.334	488
Moisling	325	353	329	370	381	387	4.204	387
Buntekuh	363	393	372	386	401	412	4.630	414
St. Lorenz S	373	436	380	416	424	437	6.880	438
St. Lorenz N	377	420	394	427	454	460	20.243	468
St. Gertrud	385	437	415	439	455	464	19.430	468
Schlutup	426	475	432	472	509	518	3.001	520
Kücknitz	352	403	406	440	470	477	8.894	480
Travemünde	399	434	461	488	516	524	7.106	529
<b>HL</b>	<b>384</b>	<b>429</b>	<b>409</b>	<b>432</b>	<b>453</b>	<b>460</b>	<b>102.167</b>	<b>464</b>

Während im letzten RNVP-Zeitraum in der Innenstadt noch eine Abnahme der Pkw-Verfügbarkeit gemessen werden kann, steigt sie nun wieder und verfolgt damit denselben Trend wie in allen anderen Stadtteilen. Die stärkste Pkw-Verfügbarkeit je 1.000 Einwohner:innen besteht weiterhin in den Stadtteilen Travemünde und Schlutup mit je mehr als 520 Pkw je 1.000 Einwohner:innen sowie St. Jürgen mit 488 Pkw je 1.000 Einwohner:innen. Schlutup und St. Lorenz-Nord weisen gleichzeitig zusammen mit Kücknitz und Travemünde das größte Wachstum auf.

#### 4.2.6 Bestand und Entwicklung von Schulen und Schüler:innenzahlen

Derzeit existieren in der Hansestadt Lübeck insgesamt 58 allgemeinbildende und 5 berufliche Schulstandorte (inkl. Außenstellen etc.). Davon befinden sich vier Schulen in freier Trägerschaft. Im Schuljahr 2021/2022 weist die Hansestadt Lübeck 19.839 Schüler:innen in allgemeinbildenden Schulen aus<sup>24</sup>. Die Unterteilung der Schulformen und Schüler:innenzahlen wird in Tabelle 8 dargestellt.

Angaben zu den beruflichen Schulen liegen nicht vor.

Tabelle 8 Entwicklung der Schüler:innen 2015 bis 2022 nach Schularten<sup>25</sup>

Schularten	Schuljahr						
	2013/14	2015/16	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
Grundschulen	6.740	7.059	7.214	7.154	7.135	7.142	7.257
Hauptschulen	.	84	.	.	.	.	.
Realschulen	.	325	.	.	.	.	.
Regionalschulen	742	413	89	.	.	.	.
Gemeinschaftsschulen	5.720	6.488	6.727	6.731	6.624	6.613	6.607
Gymnasien	5.690	5.800	5.281	5.254	5.277	5.377	5.380
Förderzentren (Klasse 4 - 9)	464	422	415	437	462	497	527

<sup>24</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2021c)

<sup>25</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

Abendgymnasium	102	103	86	88	88	69	68
<b>insgesamt</b>	<b>19.458</b>	<b>20.694</b>	<b>19.812</b>	<b>19.664</b>	<b>19.586</b>	<b>19.698</b>	<b>19.839</b>
DaZ-Schüler:innen*	-	323	462	324	324	305	322
Schulen in freier Trägerschaft							
Freie Waldorf-Schule							
Klasse 1 - 10	397	454	484	502	542	545	513
Oberstufe	133	133	108	106	94	72	104
Paul-Burwick-Schule	81	84	77	74	70	75	85
Johannes-Prassek-Schule	81	114	98	115	117	94	95
Freie Dorfschule	-	15	23	22	k.A.	22	k.A.

\* Deutsch als Zweitsprache

Tabelle 9 Schüler:innen an allgemeinbildenden Schulen 2021/2022 nach Geschlecht<sup>26</sup>

Schulart	Schüler:innen insgesamt Anzahl	darunter weiblich Anzahl	darunter weiblich in %
Grundschule	7.257	3.455	47,6%
Förderzentren	527	153	29,0%
Gymnasien	5.380	2.869	53,3%
Abendgymnasium	68	37	54,4%
Gemeinschaftsschulen (inkl. Regionalschul-klassen)	6.607	3.212	48,6%
<b>Zusammen</b>	<b>19.839</b>	<b>9.726</b>	<b>49,0%</b>

Die Verteilung der Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck wird in Abbildung 5 dargestellt.

<sup>26</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2023b)

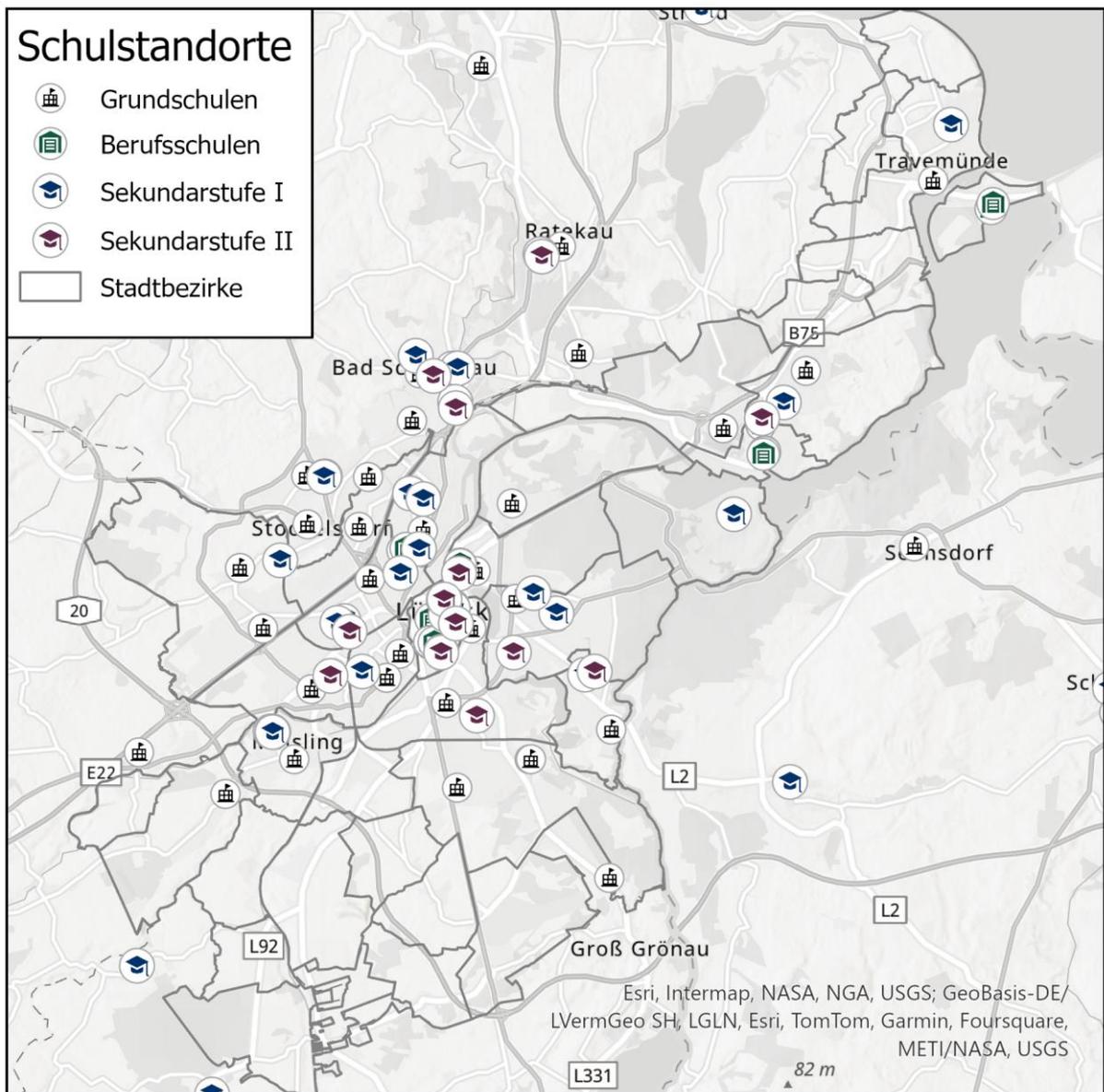


Abbildung 5 Schulstandorte in der Hansestadt Lübeck

### Entwicklung der Schüler:innenzahlen

Im Bereich der Grundschüler:innen erwartet die Hansestadt Lübeck steigende Schüler:innenzahlen von ca. 7.300 Schüler:innen im Schuljahr 2021/2022 um rund 5,5 % auf ca. 7.700 im Schuljahr 2029/30<sup>27</sup>.

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

<sup>27</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2021c)

Zur Entwicklung der Schüler:innenzahlen 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. Die konkrete Lage des Grundschulstandes sowie die geplante Eröffnung wurden noch nicht festgelegt.

#### **4.2.7 Arbeitsmarkt und Verkehrsverflechtungen Pendelnder**

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,
  - Hochschulstadtteil,
  - Lohmühle,
  - Malmöstr.,
  - Neuhof,
  - Nördliche Wallhalbinsel,
  - Posener Str.,
  - Rapsacker & Roggenhorst & Bernsteindreherweg 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 4.2.8 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<sup>28</sup>

<b>Jahr</b>	<b>Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort<sup>1</sup></b>	<b>Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort<sup>1</sup></b>	<b>Arbeitslose<sup>2</sup></b>
2019	99.053	80.035	8.260
2020	100.231	80.325	9.960
2021	101.062	81.813	9.380
2022	103.144	84.235	8.720

Im Jahr 2022 sind ca. 103.000 Menschen einer Beschäftigung an Standorten in der Hansestadt Lübeck nachgegangen. Demgegenüber stehen ca. 84.000 Menschen mit Wohnsitz in der Hansestadt Lübeck, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren. Beide Kennzahlen deuten auf starke Verkehrsverflechtungen Pendelnder hin, die nachfolgend dargestellt werden.

### Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr (Pendler:innen)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendler:innen) abgeleitet werden. Mit Stand 30.06.2023 werden durch die Bundesagentur für Arbeit folgende Zahlen Pendelnder ausgewiesen:

- 46.432 Einpendler:innen in die Hansestadt Lübeck hinein sowie
- 25.883 Auspendler:innen aus der Hansestadt Lübeck heraus.

Die ein- sowie ausbrechenden Verkehrsverflechtungen haben sich seit 2017 erhöht. Insbesondere die Einpendler:innen sind um ca. 5.000 und die Auspendler:innen um ca. 1.000 gestiegen.

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

Tabelle 11 zeigt die Verkehrsverflechtungen von Pendler:innen aus der Hansestadt Lübeck in andere Orte. Die mit Abstand stärksten Verflechtungen beim Auspendeln bestehen nach Hamburg (5.308 Auspendler:innen), Bad Schwartau (2.120 Auspendler:innen) sowie Stockelsdorf (1.409 Auspendler:innen). Die überwiegende Anzahl der Auspendler:innen orientiert sich auf den näheren Umlandbereich um die Hansestadt Lübeck herum. Großräumige Beziehungen bestehen nach Hamburg, Kiel (1.234 Auspendler:innen) und in deutlich geringerer Ausprägung nach Berlin (496 Auspendler:innen).

<sup>28</sup> Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024)

Tabelle 11 Auspendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023<sup>29</sup>

Arbeitsort	Auspendler:innen insgesamt
Hamburg	5.308
Bad Schwartau	2.120
Stockelsdorf	1.409
Kiel	1.234
Bad Oldesloe	1.118
Timmendorfer Strand	977
Ratekau	652
Reinfeld (Holstein)	608
Neustadt in Holstein	534
Bad Segeberg	505
Berlin	496
Selmsdorf	480
Scharbeutz	418
Dassow	412
Ahrensburg	395
Ratzeburg	376
Eutin	366
Groß Grönau	265
Mölln	264
Bargteheide	209

Die Verflechtungen im Berufsverkehr in die Hansestadt Lübeck sind gegenüber dem Auspendeln deutlich stärker ausgeprägt. Tabelle 12 zeigt die Verkehrsverflechtungen von Pendler:innen aus anderen Gemeinden in die Hansestadt Lübeck. Es wird deutlich, dass beim Einpendeln ebenfalls ein starker Fokus auf den direkten Umlandbereich besteht. Die stärksten Ströme Einpendelnder bestehen dementsprechend aus Bad Schwartau (3.608 Einpendler:innen), Stockelsdorf (3.463 Einpendler:innen) und Ratekau (2.467 Einpendler:innen). Gefolgt von der Freien und Hansestadt Hamburg mit 2.267 Einpendlern:innen.

Tabelle 12 Einpendler:innen der Hansestadt Lübeck nach Gemeinden 2023<sup>30</sup>

Wohnort	Einpendler:innen insgesamt
Bad Schwartau	3.608
Stockelsdorf	3.463
Ratekau	2.467
Hamburg	2.267
Lüdersdorf	1.482

<sup>29</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2023)

<sup>30</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2023)

Kiel	1.239
Scharbeutz	947
Ratzeburg	929
Ahrensböök	909
Groß Grönau	886
Selmsdorf	790
Reinfeld (Holstein)	737
Bad Oldesloe	682
Schönberg	659
Dassow	623
Timmendorfer Strand	618
Krummesse	563
Eutin	482
Hamberge	448
Mölln	444
Grevesmühlen	441
Neustadt in Holstein	425
Bad Segeberg	376
Berlin	310
Berkenthin	309
Rehna	301
Wismar	280
Süsel	271
Groß Sarau	231
Badendorf	222
Wesenberg	214

#### 4.2.8 Ziele im Einkaufs- und Versorgungsverkehr

Die verkehrlichen Verflechtungen im Bereich Einkaufs- und Versorgungsverkehr für die Hansestadt Lübeck konzentrieren sich auf die in Abbildung 6 dargestellten Versorgungsstandorte.

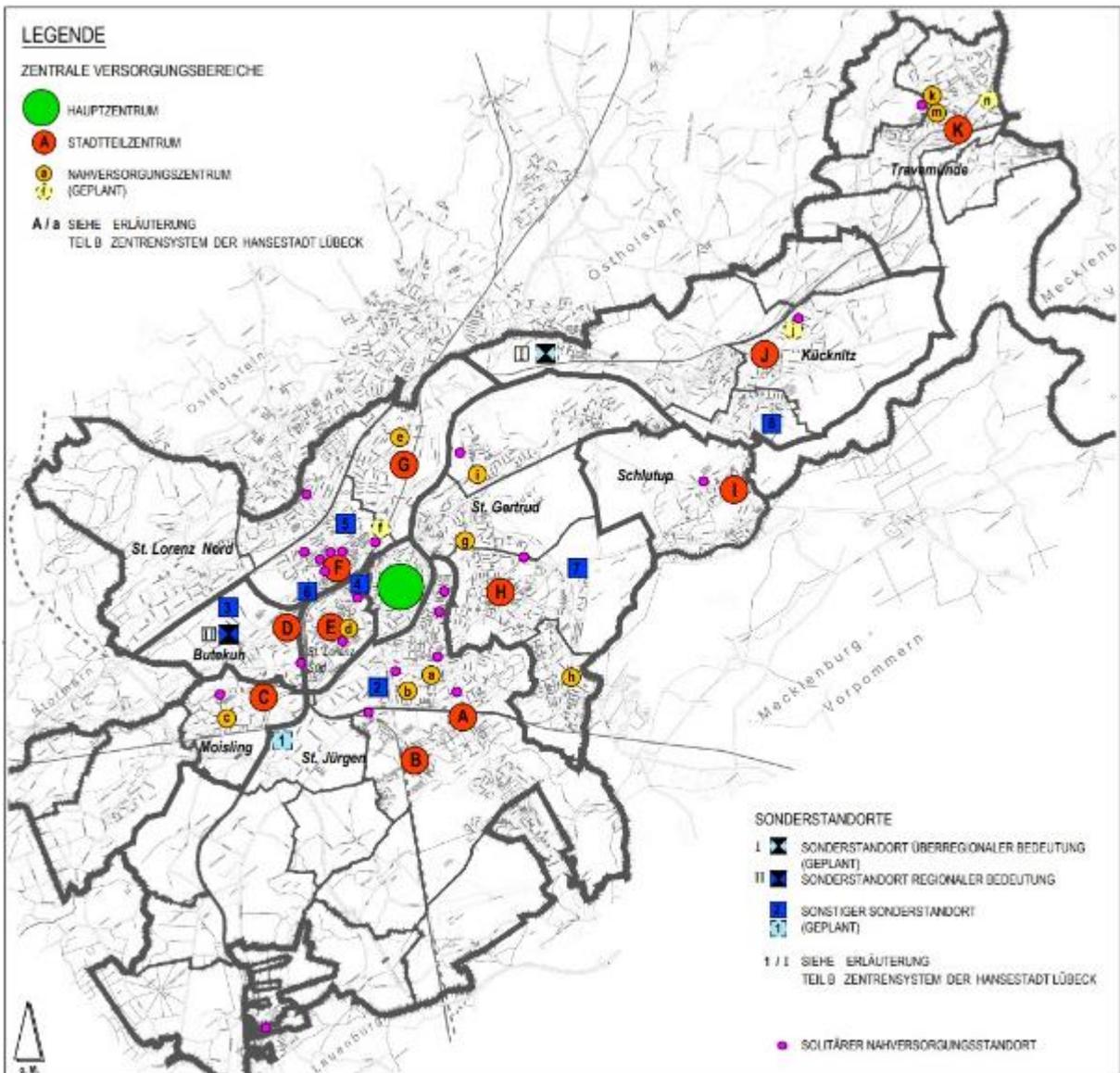


Abbildung 6 Zentren und Einzelhandelsstandorte Hansestadt Lübeck<sup>31</sup>

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

Eine ergänzende Übersicht zur Einzelhandelsstruktur in Bad Schwartau, die ebenfalls Einfluss auf die verkehrlichen Verflechtungen hat, ist der folgenden Abbildung 7 zu entnehmen.

<sup>31</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2011b)

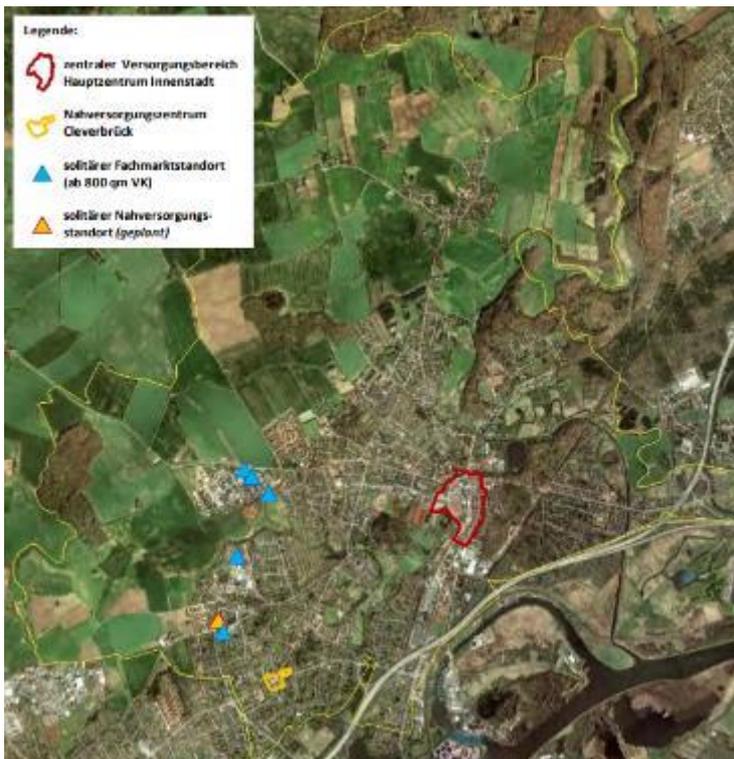


Abbildung 7 Gesamtübersicht der Einzelhandelslagen in Bad Schwartau<sup>32</sup>

## 4.2.9 Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung

### Wohnflächenentwicklung

Aufbauend auf den Wohnungsmarktbericht 2022<sup>33</sup> werden die in Abbildung 8 dargestellten Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau ausgewiesen.

<sup>32</sup> Vgl. CIMA (2012)

<sup>33</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2023c)

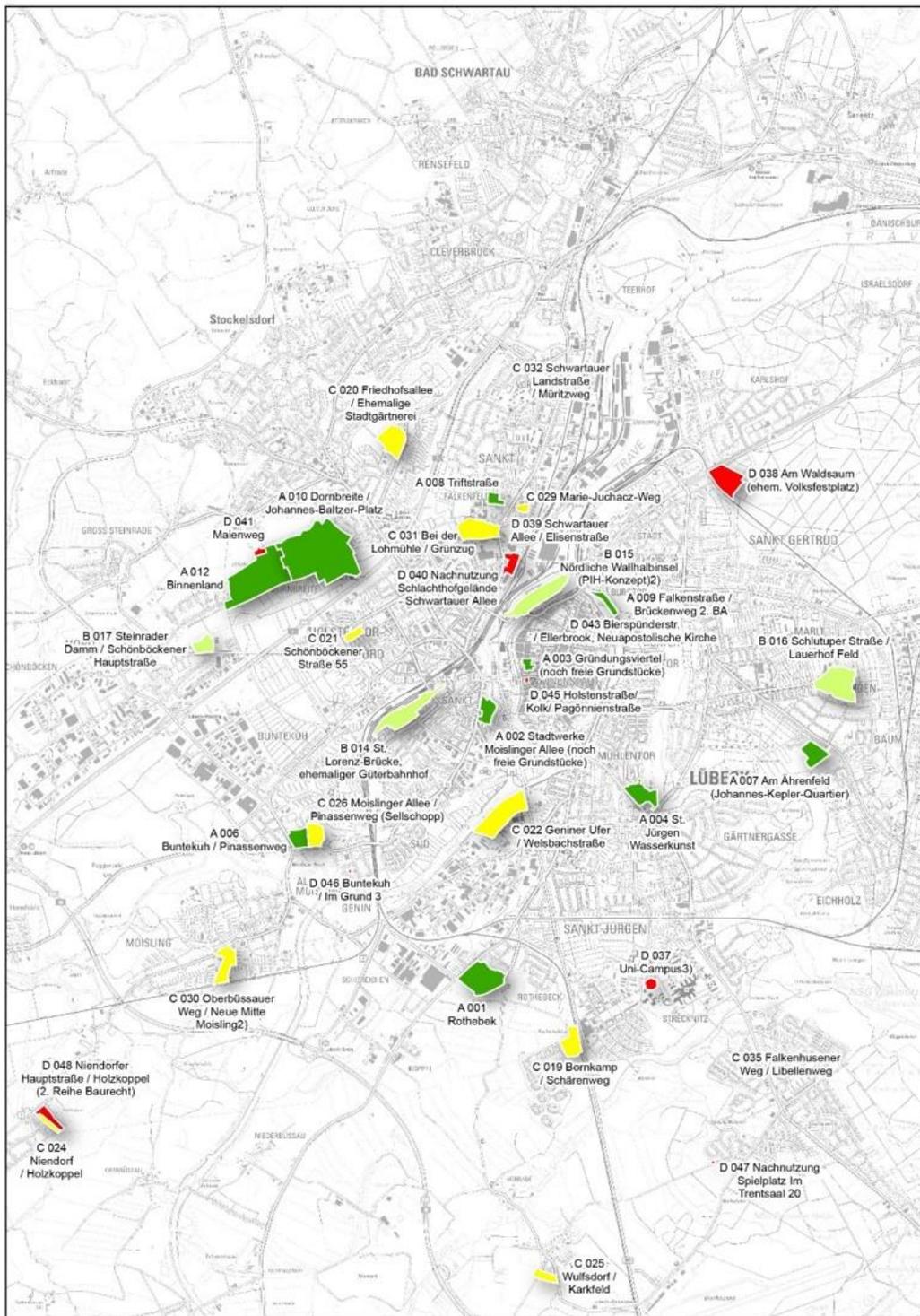
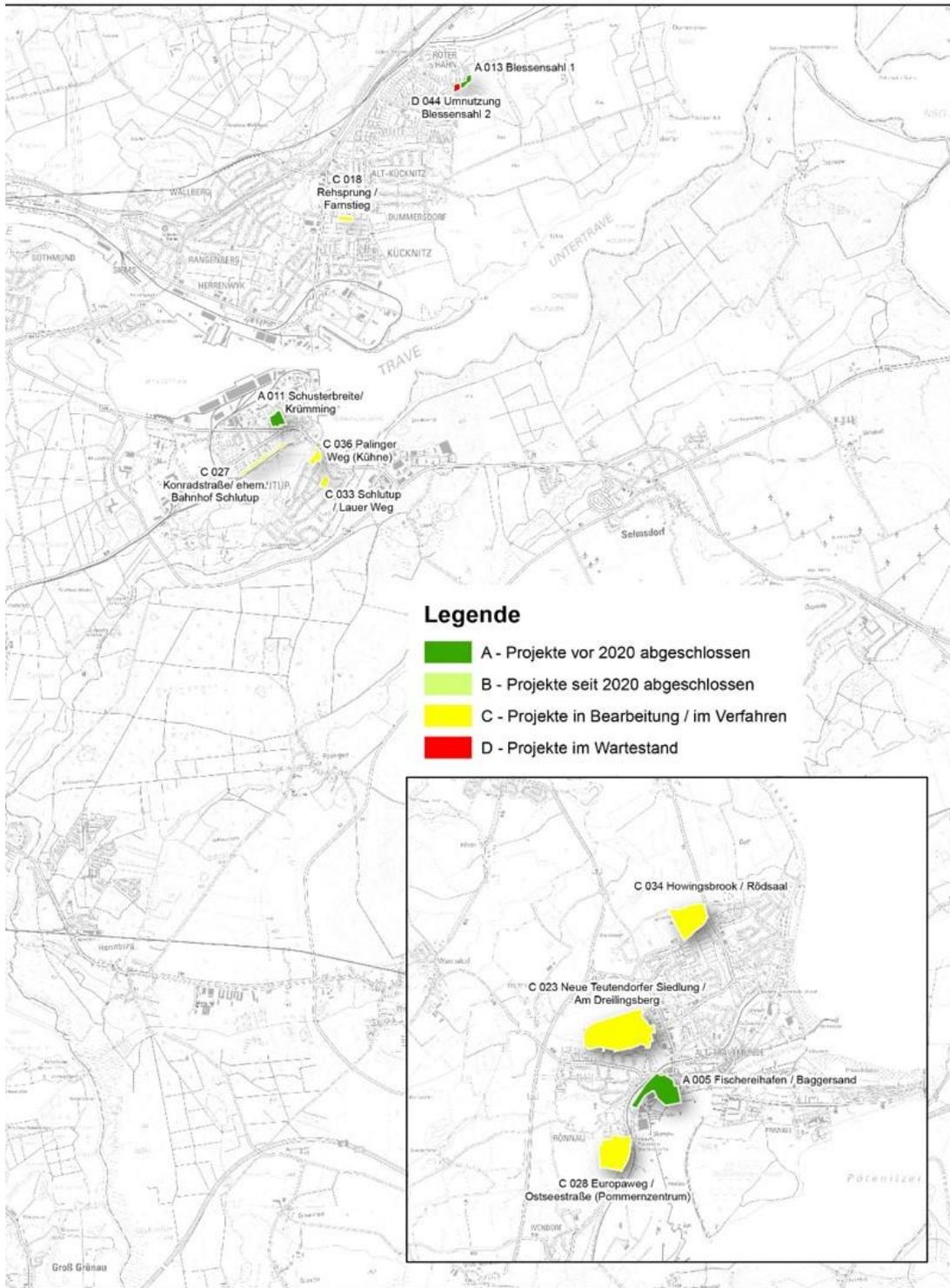


Abbildung 8 Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck



Fortsetzung: Wohnbauflächen der Hansestadt Lübeck

## Gewerbeflächenentwicklung

Für die Hansestadt Lübeck wurde ein erwartetes Gewerbeflächendefizit von rund 141 ha netto (bis 2035) bzw. 193,5 ha netto (bis 2024) berechnet<sup>34</sup>. Demnach standen nur bis 2022 Bestandsflächen für eine weitere Gewerbeentwicklung zur Verfügung. Als nächstes sollten daher die Entwicklungsflächen gemäß Flächennutzungsplan für die weitere Entwicklung von Gewerbegebieten/-flächen herangezogen werden.

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt die Entwicklung größerer Gewerbeflächen im Bereich der Kronsfordter Landstraße südlich der Bundesautobahn (BAB) 20 und nördlich von Niederbüssau. Die erforderlichen planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen zur Flächenentwicklung liegen zum Teil vor. Für eine Fläche von rd. 50 ha brutto, die ab 2024 realisiert werden soll, liegt ein Satzungsbeschluss aus 2022 vor. Für einen zweiten Teil mit einer Realisierung zwischen 2025 bis 2023 mit rd. 30 ha brutto ist das Verfahren beabsichtigt.

## Tourismusentwicklung

Entsprechend dem LEP sind die Innenstadt sowie die auf die Hansestadt Lübeck entfallenden Teile des Küstenraums in Lübeck-Travemünde als Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung definiert<sup>35</sup>.

Die Hansestadt Lübeck profitiert dabei in den letzten Jahren von einer positiven Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen im Tourismus. Die starken Einbrüche in den Jahren 2020 und 2021 sind auf die Coronapandemie zurückzuführen. Bereits in 2022 haben sich die Gästezahlen jedoch schon wieder auf die Werte wie in 2019 stabilisiert bzw. lagen darüber. Tabelle 13 zeigt die Entwicklung der Gästeankünfte, Übernachtungen und die durchschnittliche Verweildauer.

Zwischen 2010 und 2022 konnte bei stetig wachsenden Gästeankünften und Verweildauern eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von über 6% bei der Entwicklung der Übernachtungszahlen ausgewiesen werden. Das im Touristischen Entwicklungskonzept (TEK) gesteckte Ziel von 2 Millionen Übernachtungen bis zum Jahr 2020<sup>36</sup> wurde bereits ein Jahr eher erreicht.

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

Während die Übernachtungszahlen in Lübeck bisher immer höher waren als die in Travemünde, wurde die Differenz über die Jahre immer kleiner. Im Jahr 2022 gab es erstmals mehr Übernachtungen in Travemünde mit 1.173.546 im Vergleich zu 1.058.732 in Lübeck.

---

<sup>34</sup> Vgl. CIMA (2021)

<sup>35</sup> Vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2021)

<sup>36</sup> Vgl. dwif-Consulting GmbH (2020)

Tabelle 13 Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Hansestadt Lübeck 2010 bis 2022<sup>37</sup>

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	durchschnittliche Verweildauer (Tage)
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
2018	754.190	1.825.115	2,4
2019	819.822	2.047.281	2,5
2020	511.167	1.572.499	3,1
2021	542.897	1.756.429	3,2
2022	790.233	2.232.278	2,2

### 4.3 Entwicklung des Mobilitätsbedarfs

#### 4.3.1 Marktdurchdringung, Modal Split-Anteil, ÖPNV-Angebotsqualität aus Fahrgastsicht und Vergleich mit benachbarten Oberzentren

##### Wo steht der ÖPNV in Lübeck aktuell?

In der Vergangenheit (bis 2021) wurde der kommunale ÖPNV vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck stetigen Einsparbemühungen unterzogen. Die Diskussion zur Entwicklung des Linienverkehrs wurde vor allem mit Fokus auf einer Verringerung des Defizits geführt. Größere Einsparungen im Netz erfolgten bereits 2009/2010. Im Anschluss daran wurde eine gutachterlich begleitete sog. „Liniennetzoptimierung“ gestartet, die weitere Einsparpotentiale, jedoch auch Verbesserungspotentiale identifizieren sollte. Die Maßnahmen der Liniennetzoptimierung wurden 2012/2013 umgesetzt - zusammen mit den Kürzungen von 2009/2010 sollte das politisch von der Bürgerschaft beschlossene Ziel verfolgt werden, das jährliche Defizit des Busverkehrs in Lübeck damals um weitere 2,5 Mio. Euro zu reduzieren.

Hierbei wurden die Taktstrukturen des sog. „Travetakt“, der auf den Hauptachsen 10-Minutentakte durch die minutengenaue Überlagerung von jeweils zwei 20-Minutentakt-Linien vorsah, aufgegeben. Erste Ansätze für das in puncto Marktdurchdringung (200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr im Jahr 2000) und Modal Split-Anteil (16 % ÖPNV-Anteil im Jahr 2000) erfolgreiche Netz wurden mit dem sog. „Busdemonstrationsvorhaben“ bereits ab

<sup>37</sup> Vgl. Statistisches Amt für Hamburg Schleswig-Holstein (2023)

Ende der 1980er Jahre entwickelt. Hierbei ging man strategisch mit einem guten Fahrplanangebot in Vorleistung, um sog. wahlfreie Fahrgäste anzusprechen. Also Fahrgäste, die andernfalls beispielsweise mit ihrem Auto fahren würden.

Bei der Liniennetzoptimierung erfolgte dagegen eine linienhafte Optimierung mit der Frage, welche Einsparpotentiale einzelne Linien haben – ohne dies immer im systematischen Netzzusammenhang zu sehen. Beispielsweise überlagerten sich in Folge der "Liniennetzoptimierung" nicht automatisch zwei 30-Minutentakte zu einem 15-Minutentakt oder zwei 15-Minutentakte zu einem 7,5-Minutentakt. Vielmehr kam und kommt es vielfach zu Pulkbildungen und Doppelverkehren, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf einer Hauptrelation verkehren. Dennoch ist zu konstatieren, dass es insgesamt gelungen ist, keine größeren flächenhaften Erschließungsdefizite im Haltestellennetz zu erzeugen und sogar neue Angebote, wie den Schnellbus vom Hbf zum Hochschulstadtteil und zur Universität (Linie 32) zu implementieren.

Insgesamt folgte die Planungsphilosophie in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des politischen Einsparziels einer nachfrageorientierten Strategie, d. h. einer maßgeschneiderten Anpassung des Angebots auf die Bedürfnisse der angenommenen Hauptnutzer:innengruppen. Folglich wies die Hansestadt Lübeck im Jahr 2019 nur ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in). Durch dieses vergleichsweise dünn ausgeprägte Angebot teilt sich Lübeck 2020 zusammen mit Koblenz in einer Studie der Agora Verkehrswende<sup>38</sup> den drittletzten Platz bei der Beliebtheit des ÖPNV in allen untersuchten Großstädten: Nur 39 % der Befragten nutzen in Lübeck gerne oder sehr gerne den ÖPNV. Bei der Zeitkartennutzung erreichte Lübeck folglich den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen.

Lag der ÖPNV in Lübeck im Jahr des letzten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2000 noch mit einer Marktdurchdringung i. H. v. 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr in der Spitzengruppe der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren Städten, war dieser im Jahr 2019 mit nur noch 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr unterdurchschnittlich (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr).

Dies schlägt sich auch im Modal Split-Anteil des ÖPNV nieder. Dieser ist in den vergangenen Jahren von 16 % (2000) auf nur noch 12 % (2017) gesunken (vgl. Tabelle 14). Das Ziel des letzten VEP, den Modal Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu heben, wurde somit ins Gegenteil verkehrt. Laut den Werten der Agora Verkehrswende hat Lübeck im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe beim Modal-Split den niedrigsten ÖPNV-Anteil. Die Modal-Split-Werte aller anderen Verkehrsmittel bewegen sich in Lübeck im Durchschnitt.

---

<sup>38</sup> Vgl. Agora Verkehrswende (2020)

Tabelle 14 Modal Split in der Hansestadt Lübeck im Vergleich

<b>Modal Split im Jahr 2000 (= Veröffentlichungsjahr des letzten VEP)</b>	<b>Modal Split gemäß Ziel-Szenario des letzten VEP</b>	<b>Modal-Split 2017 gemäß MiD-Erhebung</b>
15 % zu Fuß	14 % zu Fuß	25 % zu Fuß
11 % Fahrrad	15 % Fahrrad	20 % Fahrrad
16 % ÖPNV	22 % ÖPNV	12 % ÖPNV
58 % MIV	49 % MIV	44 % MIV

Die Tatsache, dass der Modal Split-Anteil insgesamt nicht noch stärker geschrumpft ist, ist vermutlich dem Umstand zuzuschreiben, dass im gleichen Zeitraum die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der ebenfalls als Teil des ÖPNV in Lübeck zu sehen ist, gestiegen ist. Schlaglichtartig sei hier verwiesen auf die sechs neuen Stationen im Stadtgebiet seit 2000 (Lübeck Flughafen, Lübeck Hochschulstadtteil, Lübeck St. Jürgen, Lübeck-Dänischburg IKEA, Lübeck-Kücknitz, Lübeck-Moisling), das Wachstum von etwa 1.700 Fahrgästen pro Tag im Schnitt auf der Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand (im Jahr 2010) auf 2.400 Fahrgäste pro Tag (im Jahr 2019) sowie die insgesamt wachsende Zahl von Fahrgästen am Hauptbahnhof von 20.000 Ein-/Umsteigern pro Tag (im Jahr 2010) auf 24.000 (im Jahr 2019).

Die geringe Nutzung der Busse im Jahr 2019 bringt auch hohe Mobilitätskosten mit sich. Diese waren 2019, gemessen im Defizit pro Personenkilometer, mit 15,9 Cent pro Personenkilometer bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV relativ hoch (bundesweiter Median bei 10,32 Cent pro Personenkilometer). Die Ursache hierfür lag in einer niedrigen Auslastung der Busse von lediglich 14,52%. Das bundesweite Mittel bei reinen Busunternehmen lag 2019 bei rund 25 %. Vor diesem Hintergrund ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis der sog. "Linienetzoptimierung" im Nachhinein als fragwürdig anzusehen.

Um diesen Trend umzukehren, wurden von Seiten der Politik in den vergangenen Jahren einige Beschlüsse zur nachhaltigen Stärkung des ÖPNV auf den Weg gebracht. So konnten zum Fahrplanwechsel 2021/2022 Taktlücken auf den Linien 1, 2, 7, 9 und 40 geschlossen werden, zum Fahrplanwechsel 2022/2023 Taktharmonisierungen auf einigen Linien sowie zum April 2023 eine Angebotsausweitung auf der Linie 40 zwischen Travemünde und Timmendorfer Strand (zusammen mit dem Kreis Ostholstein) umgesetzt werden. Zum Fahrplanwechsel 2022/2023 trat dann im Kontext der Eröffnung des neuen Bahnhalt punkts Moisling die größte Fahrplanausweitung in Kraft:

Es erfolgte u. a. eine Verlängerung der Linien 5, 7, 11 und 12 zum neuen Bahnhalt punkt Moisling und eine fahrplanmäßige Verknüpfung mit den Zügen der Linien RE 8 und RE 80 für optimierte Reiseketten von und nach Hamburg für Buntekuh, Roter Löwe, Genin und Roggenhorst. Die Linie 12 wurde montags bis freitags auf einen 30-Min.-Takt zwischen Bf Moisling, Buntekuh, Roggenhorst und Bauernweg (zur Anbindung an beide RE-Linien)

verdichtet. Und montags bis freitags wurde auf den folgenden vier Radialstrecken neu ein 10-Minuten-Takt („Lübeck-Takt“) eingeführt:

- Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB / Hbf – Altstadtinsel (Überlagerung der Linien 11 und 21)
- Altstadtinsel – Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof – Wesloer Brücke (Überlagerung der Linien 4 und 11)
- Moisling Bf – Roter Löwe – Moislinger Allee – ZOB / Hbf – Altstadtinsel (Linie 5)
- ZOB / Hbf – Altstadtinsel – Kaufhof – Brandenbaum – Eichholz (Linie 5)

Seit dem 11. Dezember 2023 werden zudem ganzwöchig die wichtigsten Relationen im Spätverkehr im 30-Minuten-Takt bedient.

#### Auf welche Strategien setzten benachbarte Oberzentren?

Ein anschauliches Beispiel für einen seit vielen Jahren erfolgreich betriebenen Verkehrswendeorientierten ÖPNV im städtischen Kontext bietet die Stadt Flensburg (95.000 Einwohner:innen) mit ihren 10-Minuten-Taktachsen: So wird auf den Hauptachsen tagsüber gut merkbar alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit geboten. Dies ist möglich durch die Überlagerung von zwei Linien, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren. Eine umfassende Busbeschleunigung dient dort der Unterfütterung des Erfolgs, steigert die Zuverlässigkeit und sorgt für psychologische Vorteile beim Fahrgast. Flensburg hatte trotz der im Vergleich zu Lübeck geringen Stadtgröße dadurch 2019 eine Marktdurchdringung von etwa 172 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr.

Im September 2021 wurde in Flensburg montags bis freitags die Hauptverkehrszeit auf einigen Linien (1, 3 und 7) bis 22 Uhr verlängert, sodass seitdem auf zwei Hauptachsen (Am Lachsbad – Innenstadt und Twedter Plack – Innenstadt) auch nach 20 Uhr noch ein 10-Minutentakt angeboten werden kann (bisher: um diese Uhrzeit 30-Minutentakt). Ein Ausbau auf weiteren Relationen und eine Ausweitung der Hauptverkehrszeit bis 22:30 Uhr sind 2024 geplant.

Auch in der Landeshauptstadt Kiel findet seit einiger Zeit ein stetiger Ausbau des ÖPNV statt. So wurde beispielsweise bei der Schnellbuslinie 60S der Takt von einem 30-Minutentakt im Jahr 2016 zu einem durchgehenden 15-Minutentakt im Jahr 2021 verdichtet. Auch auf der Stammlinie 11 konnte der Takt verdichtet werden: Diese verkehrt nun teilweise alle 7,5 Minuten. Mitte 2020 wurde zudem ein neues Nachtbusnetz eingeführt, das in der ganzen Woche verkehrt und Verbindungen im 30- oder 60-Minutentakt vorsieht. Insgesamt wurde das Leistungsangebot der KVG in Kiel 2011 bis 2021 um 23,5 % ausgebaut. Die Marktdurchdringung des Kieler Busangebots betrug 2019 136 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Darüber hinaus soll in mehreren Schritten in den kommenden Jahren eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt, die in den lokalen ÖPNV eingebunden ist, stattfinden. Die Linie F2 (West-Ost-Linie) wurde beispielsweise von einem 30-Minutentakt stellenweise auf einen 15-Minutentakt verdichtet, eine Ausweitung auf weitere Tageszeiten sowie eine Verbesserung der Linie F1 (Nord-Süd-Linie) stehen in weiteren Schritten in den

nächsten Jahren an. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass die Landeshauptstadt Kiel ihr Angebot in jüngster Zeit in mehreren Schritten vor dem Hintergrund des Fahrer:innen mangels auf einigen Relationen bereits wieder ausdünnen musste (inzwischen insgesamt rund minus 10 %).

In der Hansestadt Rostock, die in puncto Stadtstruktur und Einwohnerzahl am besten mit Lübeck vergleichbar ist, sorgte der dort gut ausgebaute kommunale ÖPNV mit Bus und Straßenbahn 2019 für eine Marktdurchdringung von 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Ein Ausbau des Angebots erfolgte dort in den vergangenen Jahren in der Gestalt, dass eine Taktverdichtung auf nachfragestarken Relationen mit der Reduktion des Angebots in Bereichen des Netzes mit schwächerer Nachfrage einher ging – und so die Fahrgastzahlen insgesamt gesteigert werden konnten. Durch diese Strategie konnte in den vergangenen Jahren ein 10-Minuten-Takt auf allen wichtigen Hauptstrecken im Stadtgebiet eingeführt werden, der sich stellenweise auf einigen Relationen zu einem 5-Minuten-Takt überlagert. Weitere Angebotsmaßnahmen waren ein Ausbau des Abend- und Nachtverkehrs, die Einführung einer Expressbuslinie durch den Warnowtunnel sowie eine Verbesserung der Quartierserschließung.

Nachdem alle Potentiale der o. g. Strategie ausgeschöpft waren, beschloss die Bürgerschaft eine Angebotsoffensive mit 10% mehr Fahrleistung im Busbereich, um ab Sommer 2022 weitere 10-Minuten-Takte einführen zu können. Ebenso wurde durch die Bürgerschaft der Auftrag zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für drei weitere Straßenbahnneubaustrecken erteilt.

Ein Blick in weitere Oberzentren in Norddeutschland zeigt, wie groß in Lübeck das Potential für eine Ausweitung des ÖPNV sein kann (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15 Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren vor der Corona-Pandemie (2019) (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

Kommune	Marktdurchdringung des Angebots der kommunalen Verkehrsunternehmen (in ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr)
Flensburg	172
Kiel	136 (nur KVG, ohne Förderschiffahrt)
Neumünster	34
Lübeck	94
Schwerin	175
Rostock	200

#### 4.3.2 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 5. RNVP nur Trends abgeschätzt werden können.

#### Verkehrsnachfragemodell der Hansestadt Lübeck

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.

Um diese Rahmenbedingungen in eine belastbarere Prognose zu überführen hat die Hansestadt Lübeck ein Verkehrsnachfragemodell erstellen lassen. Dieses beinhaltet sowohl den Analysefall 2021 als einen Prognosefall für das Jahr 2035. Für diesen werden alle absehbaren Entwicklungen der Verkehrsnetze und Strukturdaten fortgeschrieben und wirken sich auf die Verkehrsmittel- und Zielwahl und somit auch auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet aus.

Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV für den Prognosefall werden im Rahmen der Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Dies betrifft im vorliegenden Fall vor allem die bereits umgesetzten Fahrplananpassungen bis einschließlich Dezember 2023, bei der mit Inbetriebnahme des Bahnhalt punkts Moisling und den Maßnahmen des Lübeck-Takts deutliche Angebotsverbesserungen vorgenommen wurden.

Analog hierzu sind im Prognosefall auch für die anderen Verkehrsträger Maßnahmen unterstellt, deren Umsetzung fest disponiert ist oder absehbar erfolgt. Dies betrifft u.a. laufende Maßnahmen bzw. Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung.

Für den in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Hansestadt Lübeck, der einen deutlich längeren Zielhorizont als der RNVP aufweist, wurde zudem ein Prognoseszenario 2035+ entwickelt, in welchem die langfristig vorgesehenen Zielnetze des SPNV unterstellt sind, somit u.a. die Inbetriebnahme der Neubaustrecke in Richtung Fehmarn, eine Regio S-Bahn für Lübeck und ein deutlich dichteres Zugangebot in Richtung Hamburg. Da diese Planungen z.B. hinsichtlich neuer Haltepunkte noch nicht endabgestimmt vorliegen und deren Umsetzung noch viele Jahre in Anspruch nehmen wird, wurde davon abgesehen diesen Prognosestand als Vergleichsfall für den RNVP heranzuziehen. Es wird stattdessen auf den VEP verwiesen, welcher die vorgesehenen Maßnahmen bewerten und weitere bzw. abgeänderte Maßnahmen empfehlen wird.

## Prognosehorizont und Prognosegegenstand

Die Prognose ist auf eine mittelfristige Entwicklung ausgerichtet. Als Betrachtungszeitraum wird daher analog zum Prognosehorizonts des Verkehrsmodells der Zeitraum bis 2035 festgelegt. Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2022, da dies dem Analysejahr des Verkehrsnachfragemodells entspricht, zu dem letztmalig belastbaren Daten zur Verfügung stehen. Gegenstand der Status quo-Prognose sind die Fahrgastzahlen im ÖV mit Bezug zur Hansestadt Lübeck, sprich Quell-, Ziel- und Binnenverkehr.

## Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Wie beschrieben erfolgt die Status quo-Prognose für die Entwicklung des Fahrgastaufkommens direkt aus dem Verkehrsnachfragemodell. Die Prognoseergebnisse lassen im Status quo-Szenario eine Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen 2022 und 2035 erwarten.

- Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr mit Bezug zur Hansestadt Lübeck entwickeln sich danach von rund 25,7 Mio. in 2022 auf rund 26,9 Mio. im Prognosejahr 2035.
- Die relative Änderung beträgt damit im selben Zeitraum 4,7%. Dies entspricht einem Wachstum von rund 0,36% pro Jahr. Ein Großteil der Fahrgasteffekte ist auf die Umsetzung der Fahrplanmaßnahmen im Zuge der Inbetriebnahme des SPNV-Haltepunkts Moisling zurückzuführen, weswegen die Auswirkungen der sonstigen Einflussgrößen (Demographie, Siedlungsstruktur etc.) als gering einzustufen ist.

Die dargestellte Status quo-Prognose bildet das maßgebliche Vergleichsszenario für das Zielnetz des vorliegenden 5. RNVP.

## 5. Ist-Situation und Entwicklung des ÖPNV

### 5.1 ÖPNV-Angebot und öffentliche Mobilitätsangebote

#### 5.1.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Der Bahnhof Lübeck Hbf ist mit ICE-Einzelzugpaaren der Relationen Lübeck – Hamburg – Hannover – Würzburg – München sowie Lübeck – Hamburg – Essen – Köln an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden (Fahrplanstand 2024).

Die EC-Fernzüge Hamburg - Lübeck - Nyköbing - Kopenhagen wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ersatzlos gestrichen.

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.

#### 5.1.2 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 Flix SE erschlossen. Neben den innerdeutschen Verbindungen werden Fernbuslinien in das europäische Ausland angeboten. Neben Flixbus gibt es noch weitere kleine Anbieter, die vereinzelte Fahrten ab/nach Lübeck anbieten.

Von und nach Lübeck bestehen Direktverbindungen nach/von Ulm, München, Krakau, Amsterdam und Oslo. Stärker ausgeprägt ist das Angebot auf der Verbindung zwischen Lübeck und Berlin und in Richtung Kopenhagen. Es bestehen je nach Wochentag zwischen zwei und drei 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 drei bis fünf Fahrtmöglichkeiten angeboten.

Da Änderungen im Angebot des Fernbusverkehrs mit hoher Frequenz erfolgen, erfolgt die Darstellung bezogen auf keinen konkreten Bezugszeitpunkt und es werden hier keine detaillierten Verbindungen dargestellt.

Aufgrund von Bauarbeiten befindet sich die provisorische Zugangsstelle zum Fernbus nicht mehr in der Nähe des Lübecker Hauptbahnhofs, sondern ca. 750 m entfernt in der Wallstraße 3-5. Nach Abschluss der Umbauten werden die Fernbusse wieder in der Straße "Beim Retteich" und damit in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof halten.

### 5.1.3 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Sicherstellung des SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Schleswig – Holstein entsprechend § 2 Abs. 1 ÖPNVG-SH und umfasst die in Tabelle 16 dargestellten Leistungen in der Hansestadt Lübeck.

Die derzeitigen SPNV-Verkehrsleistungen werden durch die drei Verkehrsunternehmen DB Regio Nord, DB Regio Nordost und erixx Holsteinauf Grundlage von Verkehrsverträgen mit dem Land Schleswig-Holstein sowie dem Land Mecklenburg-Vorpommern<sup>39</sup> erbracht.

Tabelle 16 SPNV-Angebot in der Hansestadt Lübeck<sup>40</sup>

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt
RE 4 Lübeck – Bad Kleinen (– Stettin)	Teilnetz WEST (Mecklenburg- Vorpommern)	OST- DB Nordost	Regio 60 Min. (alle 120 Min. bis Stettin)
RE 8 Hamburg – Bad Oldesloe – Lübeck Hbf – Travemünde Strand	E-Netz Ost	DB Regio Nord	60 Min.
RE 8X Lübeck – Hamburg- Hasselbrook – Hamburg Hbf	E-Netz Ost	DB Regio Nord	Einzelzüge in der HVZ Mo - Fr
RE 80 Hamburg – Ahrensburg – Lübeck Hbf	E-Netz Ost	DB Regio Nord	60 Min.
RE 83 Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg	Akkunetz Ost	Erixx Holstein	60 Min.
RB 84 Kiel – Lübeck Hbf	Akkunetz Ost	Erixx Holstein	60 Min.
RB 85 Neustadt – Lübeck Hbf	E-Netz Ost	DB Regio Nord	30 - 60 Min.

<sup>39</sup> Betrifft die Linie RE 4, deren Vergabe durch die zuständige Aufgabenträgerorganisation Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH in Abstimmung mit NAH.SH durchgeführt wurde.

<sup>40</sup> Vgl. Nah.SH (2024)

Expressbuslinie X85	E-Netz Ost	DB Regio Nord	60 Min.
Lübeck Hbf – Puttgarden (dauerhafter Ersatzverkehr wegen Bauarbeiten)			
RE 86	E-Netz Ost	DB Regio Nord	Taktverdichter (stündlich tagsüber nur an Sa/So/Feier-tagen in der Sommersaison, ansonsten Mo-Fr nur in der HVZ)
Lübeck Hbf - Travemünde Strand			

#### 5.1.4 Verkehrsangebot und Betriebsformen im übrigen ÖPNV

##### 5.1.4.1 Verkehrsangebot

##### Verkehrsangebot und Verkehrsunternehmen

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

- Stadtwerke Lübeck mobil (Stadtverkehr),
- LVG Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (Tochterunternehmen der Stadtwerke Lübeck mobil, 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 ÖPNV41

Daneben existiert mit dem Herrentunnel-Shuttle ein Verkehrsangebot, das nicht in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck organisiert wird. Der Betrieb erfolgt durch die LVG im Auftrag der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG. Das Shuttle kann von Fußgängern und Radfahrenden kostenfrei genutzt werden und verkehrt zwischen 5.00 und 21.00 Uhr im 15-min-Takt. In den Nachtstunden fahren die Busse in Rufbereitschaft.

<sup>41</sup> Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 33.

## Regionalverkehr

Weiterhin bestehen derzeit 13 ein- und ausbrechende Linien des übrigen ÖPNV unter der Produktbezeichnung Regionalverkehr<sup>42</sup> (davon neun Liniengenehmigungen der Autokraft und vier Liniengenehmigungen der NAHBUS). Die federführende Aufgabenträgerverantwortung dieser Linien obliegt den umliegenden Kreisen bzw. Landkreisen. Weitere vier Linien der Autokraft bedienen u.a. das Lübecker Stadtgebiet, diese dienen jedoch ausschließlich dem Schulverkehr im ländlichen Raum.

### 5.1.4.2 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.

## Linienverkehr

Die Angebote mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr (vgl. Kapitel 5.1.4) 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 9).



Abbildung 9 Charakterisierung der Linienverkehre mit der Produktbezeichnung Stadtverkehr

<sup>42</sup> Vgl. Übersicht Inhaber und Laufzeiten Liniengenehmigungen in Tabelle 33.

## Linientaxi

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

- Linie 1: Sa, So, Feiertage zwischen „Groß Parin“ und „Bad Schwartau, ZOB“,
- Linie 11: Mo-Fr Einzelfahrten zwischen „Oberbüssauer Weg“ und „Moorgarten“,
- Linie 12: Mo-Fr zwischen „Gothmund“ und „An der Trave“,
- Linie 15: Mo-Fr zwischen „Estlandring“ und „Hinter den Kirschkatzen“ 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.

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

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 Nordermole zwischen „Travepromenade“ und „Dünenweg“ (vgl. Abbildung 10). Der Angebotsumfang wird in Tabelle 17 dargestellt.

Tabelle 17 Angebotsumfang der Fährverbindungen in der Hansestadt Lübeck<sup>43</sup>

<b>Fährverbindung</b>	<b>Betriebstage</b>	<b>Betriebszeiten</b>	<b>Takt</b>
„Autofähre“ zur Personen-, Fahrrad- und Kfz-Beförderung	zur 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

43 Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024a)

„Norderfähre“	01.01. – 31.03. täglich	10:00 – 20:00 Uhr	Pendelbetrieb
zur	01.04. – 30.06. täglich	10:00 – 22:30 Uhr	Pendelbetrieb
Personenbeförderung	01.07. – 31.08. täglich	08:00 – 22:30 Uhr	Pendelbetrieb
(auch	01.09. – 31.10. täglich	10:00 – 22:30 Uhr	Pendelbetrieb
Fahrradmitnahme)	01.11. – 30.12. täglich (außer 24.12.)	10:00 – 20:00 Uhr	Pendelbetrieb
	24.12. (Heiligabend)	10:00 – 17:00 Uhr	Pendelbetrieb
	31.12. (Silvester)	10:00 – 01:00 Uhr	Pendelbetrieb

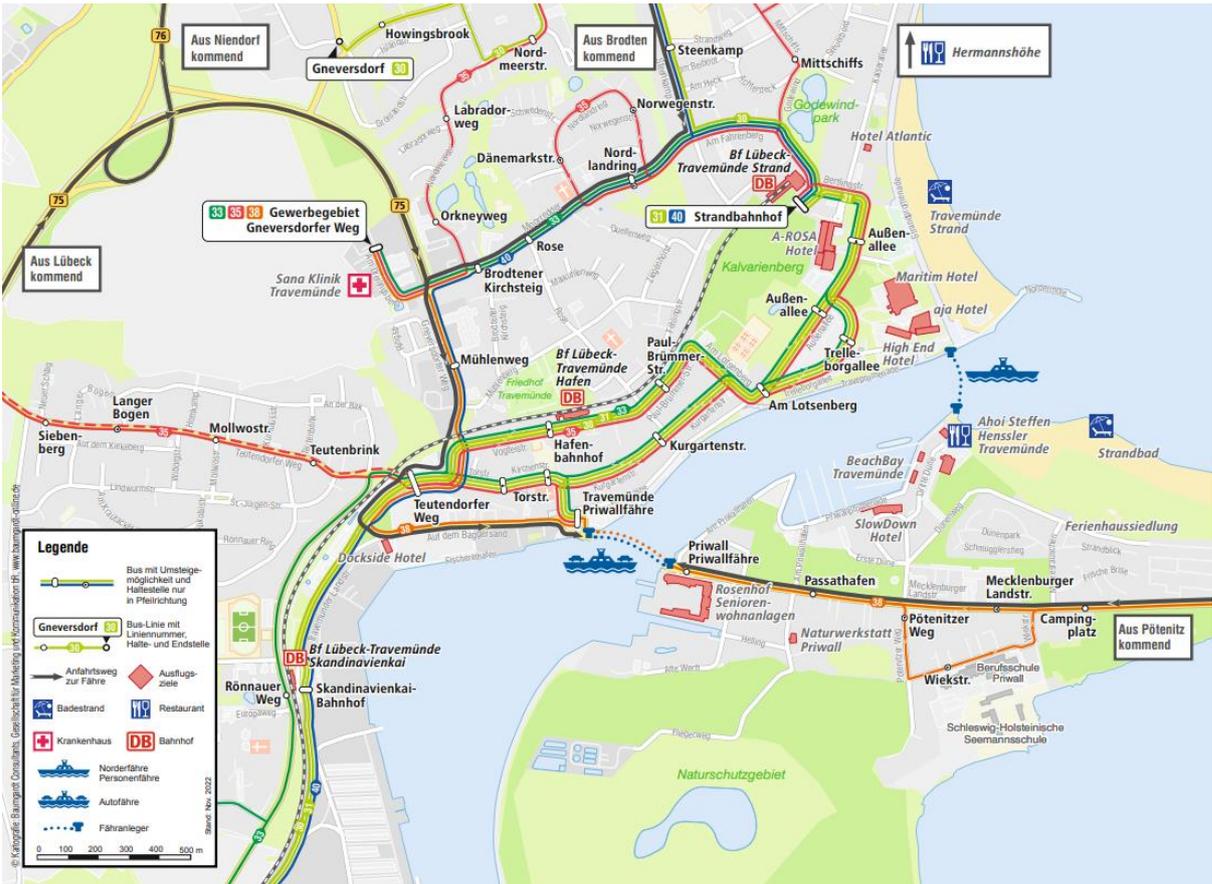


Abbildung 10 Fährverbindungen Hansestadt Lübeck <sup>44</sup>

Die Fähranleger der „Autofähre“ sind mit dem übrigen ÖPNV verknüpft:

- Anleger Travemünde – Haltestelle „Travemünde, Priwallfähre“,
- Anleger Priwall – Haltestelle „Priwall, Priwallfähre“

Zudem liegt der Hafenbahnhof in fußläufiger Nähe des Fähranlegers der „Autofähre“ auf Travemünder Seite.

<sup>44</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024a)

Der Fähranleger der "Norderfähre" auf Travemünder Seite ist fußläufig durch die Haltestellen Trelleborgallee und Außenallee zu erreichen.

Die Fährverbindung wird durch die Stadtwerke Lübeck mobil betrieben.

Es wird ein eigener Haustarif angewendet, der nicht in den SH-Tarif integriert ist. Allerdings werden Monatstickets von SWL Mobil im Abo sowie das Deutschlandticket anerkannt.

#### 5.1.4.3 Weitere öffentliche verfügbare Mobilitätsangebote

##### Linienbedarfsverkehr/ On-Demand-Verkehr

Lümo ist der On-Demand-Bus der Stadtwerke Lübeck Mobil und ergänzt den Linienverkehr in Lübeck und ist als Linienbedarfsverkehr nach §44 PBefG genehmigt. Über die Lümo-App können Fahrten von und zu den über 3000 virtuellen Haltepunkten im Bediengebiet gebucht werden. Statt wie bisher entlang der Buslinien, fährt Lümo ohne Fahrplan auf fast direktem Weg zum gewählten Zielpunkt. Dabei werden verschiedene Buchungen kombiniert und sinnvoll auf der Strecke gebündelt (Pooling). So kann mit Lümo einfach und bequem das Ziel erreicht werden, ohne auf einen festen Fahrplan achten und ohne zwischendurch umsteigen zu müssen sowie ohne lange Fußwege am Start- oder Zielort.



Abbildung 11 Lümo Fahrzeuge<sup>45</sup>

Es kommen aktuell ausschließlich Elektro-Pkw, teils mit Rollstuhlrampe zum Einsatz (siehe Abbildung 11). Das Angebot kann freitags, samstags und vor Feiertagen jeweils von 20:00 bis 04:00 Uhr sowie sonntags bis donnerstags von 20:00 bis 01:00 Uhr im Bediengebiet (siehe Abbildung 11) genutzt werden.

Die Buchung und Bezahlung erfolgen über eine App. Es kommt dabei der SH-Tarif zuzüglich eines Komfortzuschlages zum Einsatz.

---

<sup>45</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024b)

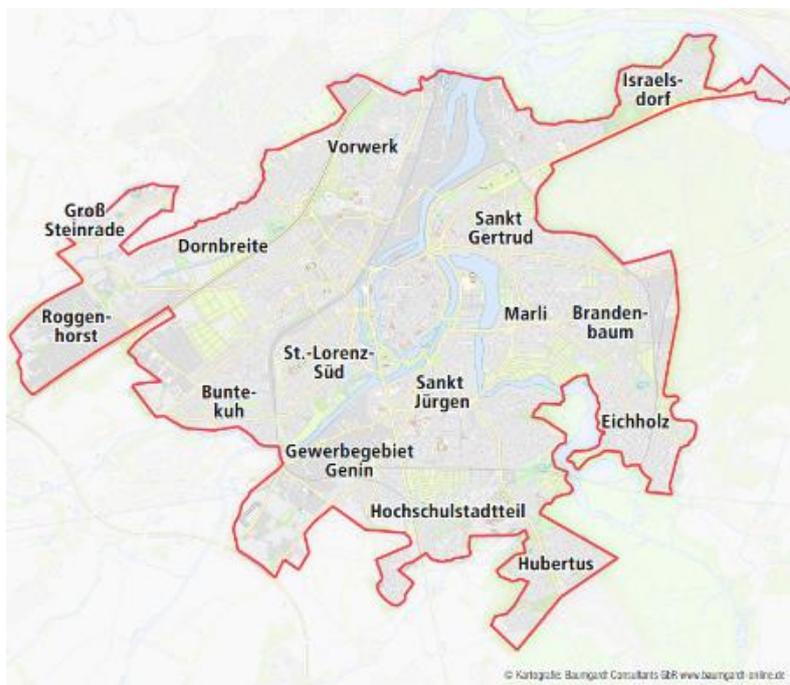


Abbildung 12 Betriebsgebiet Lümo<sup>46</sup>

Die Ausweitung von Lümo im Januar 2023 auf das Lübecker Kerngebiet ist Teil des Projekts „in2Lübeck“, welches vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen des Förderprogramms MobilitätsWerkStadt 2025 unterstützt wird. Ziel des Förderprogramms ist die Entwicklung von innovativen und zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten in Städten. Gemeinsam mit der Universität zu Lübeck wird bewertet, welche Anforderungen die Menschen in Lübeck an ein für sie passendes Mobilitätsangebot haben.

### Car-Sharing

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

Zum einen werden durch den Marktführer Deutsche Bahn Connect GmbH Fahrzeuge unter der Marke „Flinkster“ angeboten. Es existiert eine Car-Sharing-Station im Bereich des Hauptbahnhofes (Steinrader Weg) mit drei Car-Sharing-Fahrzeugen. Bei „einfachteilen GmbH“ können VW Up sowie ein Wohnmobil gemietet werden.

Weitaus umfangreicher und flächendeckender ist das Angebot des Anbieters „StattAuto eG“ mit derzeit ca. 42 Stationen und ca. 100 Car-Sharing-Fahrzeugen<sup>47</sup>. Seit April 2022 sind ca. 20 elektrisch betriebene Fahrzeuge Bestandteil der Flotte. Das Angebot wird mit großer Dynamik

<sup>46</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023g)

<sup>47</sup> Vgl. StattAuto eG (2023)

weiterentwickelt. Derzeit besteht dazu eine Kooperation mit SWL mobil, bei der man vergünstigte Bedingungen bei "StattAuto" bekommt, wenn man ein Jahresabonnement für die Stadtbusse der SWL mobil besitzt. Bei allen Angeboten handelt es sich um stationsgebundenes Carsharing, ein Free-Floating Konzept gibt es nicht.

### Fahrradverleihsystem

Entgegen der Zielstellung des 4. RNVP wurde bisher kein Fahrradverleihsystem in der Hansestadt Lübeck umgesetzt.

Der Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept sieht u.a. den Ausbau von Sharing-Angeboten vor. Neben dem Car-Sharing ist auch das Angebot eines Fahrradverleihsystems ein wichtiger Baustein, um den Kraftfahrzeugverkehr in der Altstadt schrittweise zu reduzieren. Im Rahmen der Bürger:innen-Beteiligung des Rahmenplans wurde die Einführung eines öffentlichen Bikeshaing-Systems behandelt. Es sollten dabei Fahrräder für unterschiedliche Zwecke angeboten werden, z.B. auch Lastenräder, Kinderräder, E-Bikes). Basierend auf einer politischen Vorlage wurde ein Grobkonzept für ein Fahrradverleihsystem von der Stadt Lübeck erarbeitet. Die weitergehende Detailplanung ist aktuell von der politischen Zustimmung abhängig. Es kann noch nicht vorausgesagt werden, wann eine Einführung des Systems realistisch ist.

### E-Scooter

Seit Juli 2019 ist es in Lübeck möglich die Fahrzeuge von E-Scooter Anbietern über eine App zu buchen. Das E-Scooter-Angebot ist mit seinen flexiblen und individuellen Nutzungsmöglichkeiten eine attraktive Ergänzung des Mobilitätsangebotes, insbesondere für die letzte Meile zum Zielort. Die E-Scooter sind für die Hansestadt Lübeck mit einer hohen jährlichen Gästezahl ein wichtiger Baustein im Bereich der Mikromobilität. Die Stadtwerke Lübeck mobil übernimmt die Koordination der E-Scooter-Anbieter im Auftrag der Stadt. Die derzeit vier E-Scooter-Anbieter in Lübeck Voi, Tier, Lime und Bolt haben Anfang 2022 mit Stadtwerke Lübeck mobil jeweils eine gleichlautende Qualitätsvereinbarung unterzeichnet. Mit der Qualitätsvereinbarung wird die Gesamtzahl der E-Scooter in Lübeck in verschiedenen Angebotszonen festgelegt und auf die Anbieter gleichmäßig aufgeteilt. Die Gesamtzahl der E-Scooter ist derzeit auf eine Anzahl von 2.000 im gesamten Betriebsgebiet, welches sich von Moisling und Genin im Süden über das Lübecker Kerngebiet, Schlutup, Israelsdorf, Kücknitz und Travemünde erstreckt, festgelegt.

#### 5.1.4.4 Entwicklung Betriebsleistung, Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung im übrigen ÖPNV

Neben der auf Basis eines öDA angebotenen Leistung durch den Aufgabenträger in der Hansestadt Lübeck, werden auch Leistungen in den umliegenden Landkreisen angeboten.

Die Angebote in der Stadt Lübeck und im Umland 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 18 Entwicklung Betriebsleistung (Nutzwagen-km), Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung (Personen-km)<sup>48</sup>

<b>Jahr</b>	<b>Nutzwagen-km* (Mio.)</b>	<b>Fahrgäste** (Mio.)</b>	<b>Personen-km (Mio.)</b>
2019	9,25	24,8	180,3
2020***	8,98	19,8	141,9
2021	9,20	18,8	136,3
2022	9,46	22,0	181,6

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 Schulverkehr) definiert.

\*\* Ohne Anteil Schwerbehinderter, gem. Vertriebsstatistik

\*\*\* Nachfragerückgang aufgrund der Coronapandemie, einmalige Fahrplanreduzierung im Jahr 2020

Tabelle 18 stellt die Entwicklung der Betriebsleistungen, der Fahrgastzahlen und der Verkehrsleistung im Zeitraum zwischen 2019 und 2022, der Laufzeit des vorherigen RNVP, dar.

Im Jahr 2020 ist ein starker Nachfragerückgang aufgrund der Coronapandemie zu verzeichnen. Daraufhin wurde einmalig eine Fahrplanreduzierung vorgenommen. Es ist ebenfalls ersichtlich, dass ab dem Folgejahr das Angebot wieder erhöht wurde und auch die Fahrgastzahlen wieder steigen.

Nachfolgend werden in kategorisierter Form die derzeitigen Fahrgastzahlen je Tag sowie die jährliche Betriebsleistung für die Linien in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt dargestellt (vgl. Tabelle 19). Eine netzbezogene Darstellung der wesentlichen Verkehrsströme im übrigen ÖPNV wird im Anhang dargestellt (vgl. Abbildung 32).

<sup>48</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023i)

Tabelle 19 Fahrgastzahlen je Tag und jährliche Betriebsleistungen nach Linien<sup>49</sup>

Linie und Linienverlauf (Kurzform)	Fahrgäste pro Tag (Mo-Fr)	Betriebsleistung pro Jahr (in Tausend km)
1 Groß Parin – Hochschulstadtteil	4.000-6.000	> 500
2 Ravensbusch – Bornkamp / Sudetenstraße	2.000-4.000	300 – 500
3 Sereetzer Weg – Eichholz	2.000-4.000	300 – 500
4 Groß Grönau – Heiweg	2.000-4.000	300 – 500
5 Oberbüssauer Weg – Herrenburg	> 6.000	> 500
6 Hamburger Str. – Blankensee	4.000-6.000	> 500
7 Bad Schwartau – Kl. Wesenberg/Moorgart.	4.000-6.000	> 500
8 Gustav-Radbruch-Platz – Sereetzer Weg	< 2.000	< 100
9 Bad Schwartau/ZOB – Grillenweg	4.000-6.000	> 500
10 Sereetz – Wesloer Brücke	2.000-4.000	> 500
11 Oberbüssauer Weg – Zarnewenzweg	> 6.000	> 500
12 Oberbüssauer Weg – An der Trave	2.000-4.000	> 500
15 Niels-Bohr-Ring – Vorrader Straße	< 2.000	300 – 500
16 CITTI-Park/Herrenholz – Krummesse	4.000-6.000	> 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	300 – 500
30 Gneversdorf – ZOB/Hauptbahnhof	2.000-4.000	556
31 Strandbahnhof – ZOB/Hauptbahnhof	< 2.000	100 – 300
32 Hirtenbergweg – Stephensonstraße	2.000-4.000	300 – 500
33 Gneversdorfer Weg – Bad Schwartau/ZOB	2.000-4.000	517
35 Gneversdorfer Weg – Warnsdorf	< 2.000	< 100
38 Gneversdorfer Weg – Priwall/Wellenschlag	< 2.000	< 100
39 Roter Hahn – ZOB/Hauptbahnhof	< 2.000	300 – 500
40 Scharbeutz – ZOB/Hauptbahnhof	2.000-4.000	> 500

49 Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023i), Daten Stand 2022

## 5.2 Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen

### 5.2.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

#### Schieneinfrastruktur

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 – Neustadt in Holstein
- Lübeck Hbf – Plön – Kiel
- Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde Strandbahnhof
- Lübeck Hbf – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg
- Lübeck Hbf – Grevesmühlen – Bad Kleinen

Die Strecke von Lübeck Hbf nach Puttgarden auf Fehmarn wird derzeit durch dauerhaften Schienenersatzverkehr (Linie X85) bedient.

Für den Schienenpersonennahverkehr gilt landesweit ein Integraler Taktfahrplan (ITF), bei dem die meisten Linien im Stundentakt jede Stunde mit wenigen Ausnahmen exakt zur gleichen Minute abfahren bzw. ankommen. Die Fahrzeiten sind so angeordnet, dass an den Umsteigebahnhöfen die überwiegende Zahl der Anschlusszüge innerhalb weniger Minuten verkehrt und somit Reisezeiten bei erforderlichlichem Umstieg trotzdem kurz bleiben.

#### Übergeordnetes Straßennetz

Das übergeordnete Straßennetz der Hansestadt Lübeck sichert durch die in den letzten Jahren realisierten Neu- und Ausbautvorhaben eine gute Erreichbarkeit in und aus allen Richtungen. Abbildung 13 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. – Herrsburg (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

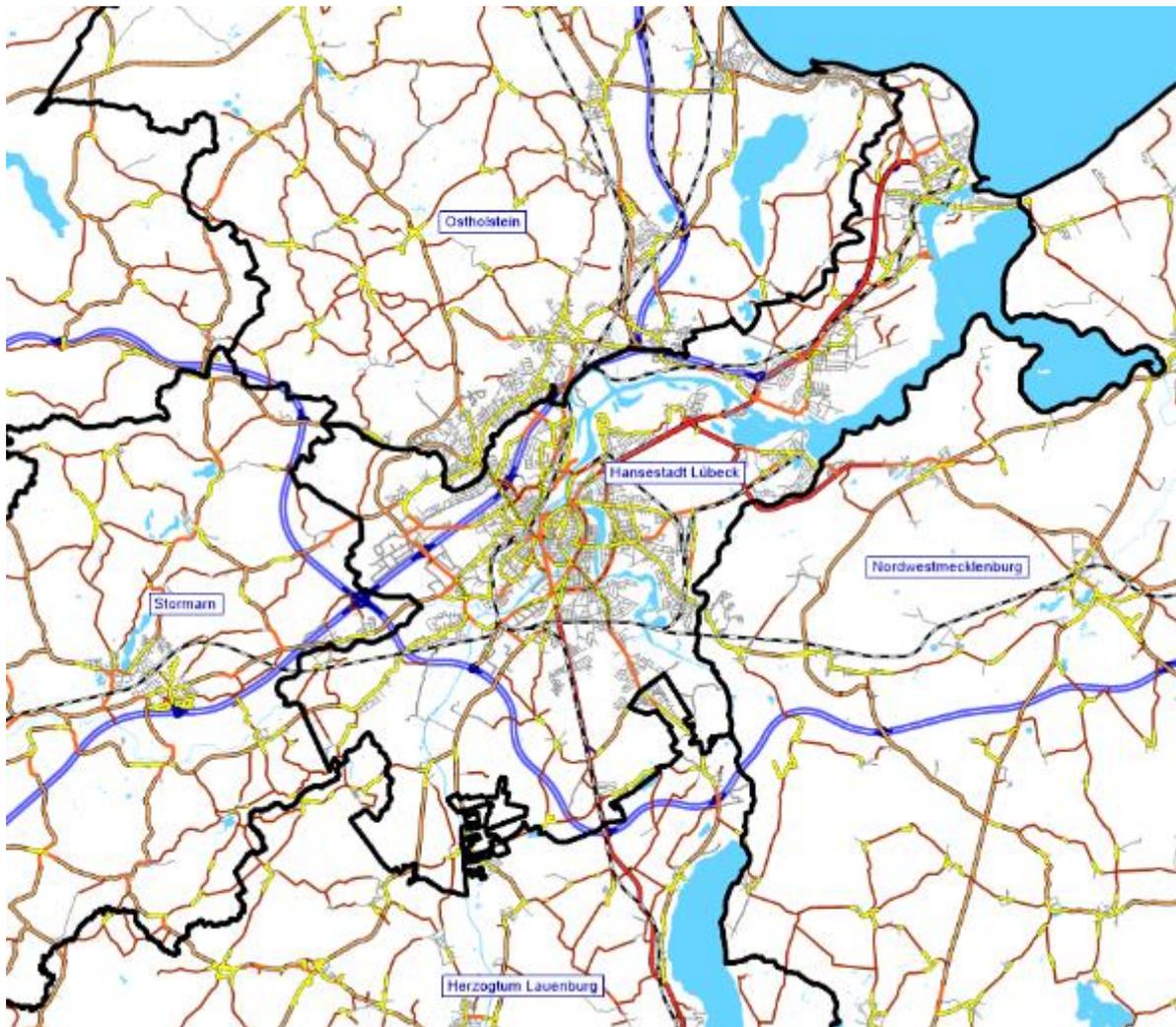


Abbildung 13 Übergeordnete Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur Hansestadt Lübeck

### 5.2.2 Zugangsstellen zum Schienenverkehr

In der Hansestadt Lübeck existieren zehn Zugangsstellen zum Schienenverkehr (vgl. Tabelle 20 und Abbildung 14). 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 (u.a. Neuordnung Fahrradparken, Taxistände, SEV-Haltestelle) sowie des Übergangs zum ZOB (Beleuchtungskonzept) wurden umgesetzt. Ein Fahrradparkhaus wird aktuell geplant und soll gebaut werden.

Gestalterischen Maßnahmen an der Zugangsstelle Lübeck-Travemünde Strand konnten noch nicht umgesetzt werden. Diese sollen im Rahmen eines städtebaulichen Rahmenplans erarbeitet werden.

Die Zugangsstelle Lübeck-Moisling auf der Strecke Lübeck – Hamburg wurde im Dezember 2023 in Betrieb genommen.

Tabelle 20 Zugangsstellen zum Schienenverkehr in der Hansestadt Lübeck

Zugangsstellen	Schienerverkehrs-Angebote	Anschluss an übrigen ÖPNV	Linien des übrigen ÖPNV
Lübeck Hbf.	Fernverkehr, RE 4, RE 8, RE 8X, RE 80, RE 83, RB 84, RB 85, RE 86	Ja	Linien des Stadt- und Regionalverkehrs*
Lübeck-Travemünde Strand	RE 8, RE 86	Ja	30, 31, 33, 35, 40
Lübeck-Travemünde Hafen	RE8,	Ja	30, 31, 33, 35
Lübeck-Travemünde Skandinavienkai	RE8,	Ja	30, 31, 40
Lübeck-Kücknitz	RE8,	Ja	30
Lübeck-Dänischburg IKEA	RE8, RE 86	Nein	./.
Lübeck St. Jürgen	RE 4	Nein	./.
Lübeck Hochschulstadtteil	RE 83	Nein	./.
Lübeck Flughafen	RE 83	Nein	./.
Lübeck-Moisling	RE8, RE80	Ja	5, 7, 11, 12

Anmerkung: \* Linien 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 21, 30, 31, 32, 39, 40, 335, 500, 510, 7650, 8130, 8131, 8150, 8710, 8720, 8770, 8780.



Abbildung 14 Zugangsstellen zum Schienenverkehr Hansestadt Lübeck

### 5.2.3 Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV (Haltestellen)

Einschließlich der Bussteige am ZOB/Hauptbahnhof (siehe Abbildung 15 und Abbildung 16) verfügt die Hansestadt Lübeck über ca. 850 einzelne Haltestellenpositionen.



Abbildung 15 Beispiel ZOB, Erneuerung von Fahrgastunterständen (Quelle: Aufnahme Ramboll)



Abbildung 16 Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit (Quelle: Aufnahme Ramboll)

### 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 (siehe Abbildung 17) 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 Unterführungen, die sowohl aus barrierefreier Nutzungssicht als auch aus städtebaulicher Sicht nicht den heutigen Anforderungen entsprechen.



Abbildung 17 Unterführung an der Haltestelle Jungborn (Quelle: Hansestadt Lübeck)

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

Mit Stand 2024 gibt es in der Hansestadt Lübeck an allen größeren Haltestellen (inkl. der SPNV-Zugangsstellen) gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, so dass eine zufriedenstellende Grundausstattung durch das Konzept Fahrradfreundliches Lübeck festgestellt wurde. Zudem gibt es an den SPNV-Zugangsstellen Skandinavienkai und Hafensbahnhof Mini-Fahrradparkhäuser. Auch am Bahnhof Moising ist eine B+R-Anlage vorgesehen.

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

## Quantifizierung Handlungsbedarfe aufbauend auf Haltestellenkataster

Im Auftrag der Hansestadt Lübeck wurde eine Erhebung der Haltestellenausstattung und des Haltestellenzustandes bei allen Haltestellen im Stadtgebiet parallel zur Erstellung des 4. RNVP aller Haltestellen im Stadtgebiet durchgeführt und im 1. Quartal 2019 abgeschlossen.

Die erhobenen Daten wurden in ein Haltestellenkataster überführt. Damit ist es möglich, die aus Sicht des 5. 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 wurde.

Vordringlich wurden zwei Maßnahmengruppen definiert. Während in Maßnahmengruppe 1 kostengünstige Maßnahmen (z.B. Einrichtung Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld und Auffindestreifen) im Vordergrund stehen, enthält Maßnahmengruppe 2 Maßnahmen, die mit Straßenbaumaßnahmen kombiniert werden können. In Maßnahmengruppe 1 wurden 8 Haltestellen und in Maßnahmengruppe 2 13 Haltestellen priorisiert<sup>50</sup>.

In der nachfolgenden Tabelle ist der aktuelle Stand der Maßnahmengruppe 1 und 2 aus der Prioritätsliste dargestellt. Der Ausbau der Haltestellen, die sich in Planung befinden, wird dabei an Fahrbahnerneuerungen gekoppelt.

Tabelle 21 Aktueller Stand Haltestellenausbauprogramm 2020 bis 2023

<b>Haltestelle</b>	<b>Maßnahmen- gruppe 1</b>	<b>Maßnahmen- gruppe 2</b>	<b>Aktueller Stand (06.09.23)</b>
Alexander-Fleming-Str.	X		Stadauswärts bereits umgesetzt
Citti-Park Herrenholz	X		Stadteinwärts bereits umgesetzt
Waisenhofstraße	X	X	Stadteinwärts bereits umgesetzt
Gustav-Radbruch-Platz	X	X	Betrachtung im Rahmen des VEP
ZOB HL/Bussteige	X	X	Ggf. Umbau im Bestand
Eichholz	X		Noch nicht umgesetzt
Linden Arcaden	X		Noch nicht umgesetzt
Sana Kliniken Lübeck	X		Noch nicht umgesetzt
Buntekuh		X	Noch nicht umgesetzt
Fahlenkampsweg		X	In Planung
Kolberger Platz		X	Noch nicht umgesetzt

<sup>50</sup> Hansestadt Lübeck (2021a)

Lutherkirche	X	Noch nicht umgesetzt
Roeckstraße	X	Noch nicht umgesetzt
Schüsselbuden	X	Noch nicht umgesetzt
Stadttheater	X	In Planung
Technische Hochschule	X	Noch nicht umgesetzt
Universitätsstraße	X	Noch nicht umgesetzt
Wesloer Brücke	X	In Planung

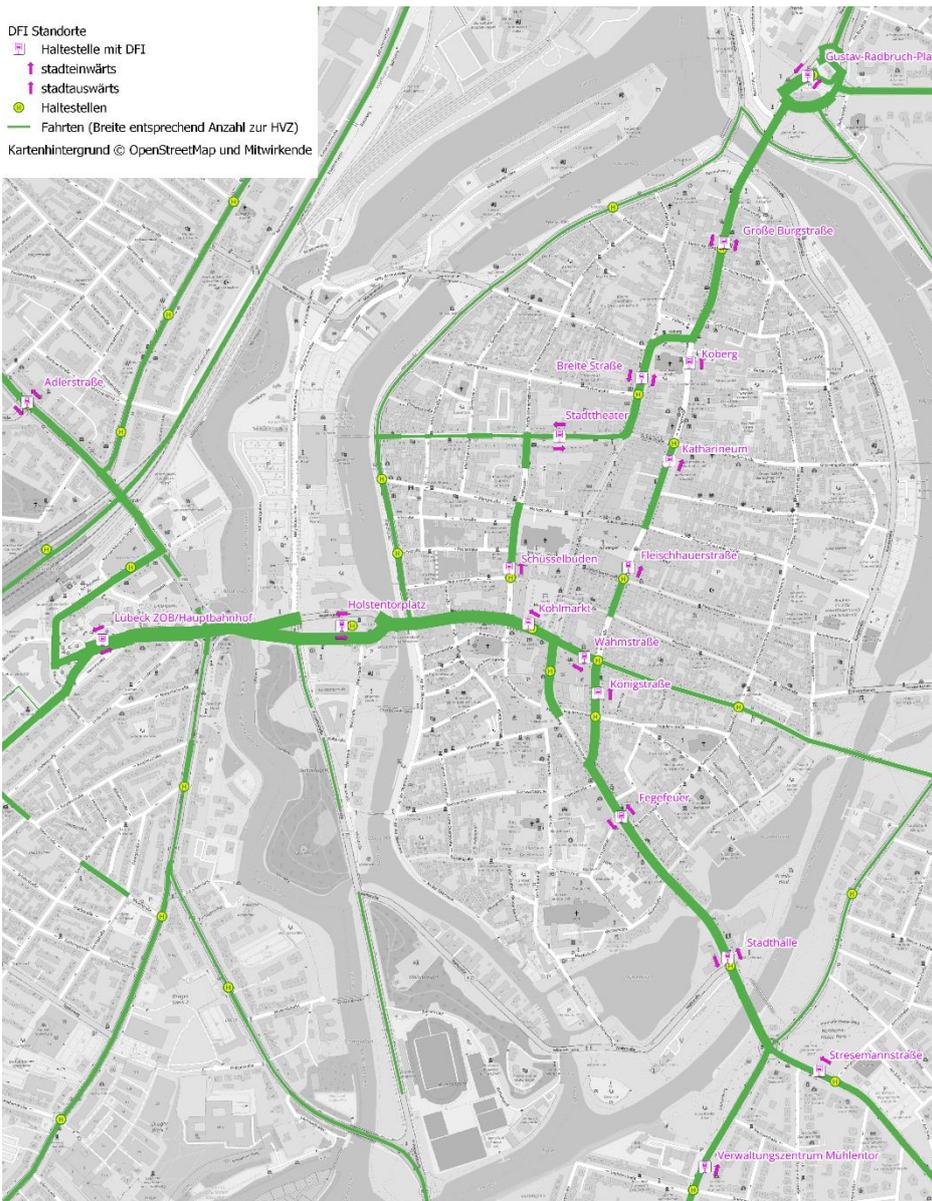
## 5.2.4 Dynamische Fahrgastinformation

Die im 3. RNVP definierten Anforderungen an die Ausstattung von Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Anlagen wurden komplett umgesetzt (Beispiel siehe Abbildung 18). Abbildung 19 zeigt die derzeitigen Standorte im Zielzustand.



Abbildung 18 Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte (Quelle: Aufnahme Ramboll)





Fortsetzung: Haltestellen mit DFI-Anlagen (Innenstadt)

## 5.2.5 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 (Ziegelstr. bis Knoten Schwartauer Allee),
- Holstentorplatz (beidseitig),
- Kronsforder Allee (Zulauf zum Mühlentor-Kreisel)<sup>51</sup>,
- Ratzeburger Allee (Zulauf zum Mühlentor-Kreisel),
- Schwartauer Allee (Wickedestr. bis Knoten Fackenburger Allee),
- Schwartauer Allee (Wickedestr. bis Knoten Marienstr.)

#### Handlungsbedarfe für konsequente Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

Der Verkehrsablauf des übrigen ÖPNV ist in der Hansestadt Lübeck durch eine Vielzahl von Herausforderungen gekennzeichnet, welche unter anderem in den Gutachten zum Themenfeld „Lübeck – staufrei bis 2015“ deutlich herausgearbeitet wurden<sup>52</sup>. In weitergehenden Untersuchungen haben die Hansestadt Lübeck und SWL mobil/LVG besondere Handlungsbedarfe aufgrund bestehender Konflikte mit dem ÖPNV und vereinzelter betrieblicher Rahmenbedingungen des übrigen ÖPNV identifiziert<sup>53</sup>:

- 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,
- Baustellen an bedeutenden Stellen des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie
- Zeitverluste durch betriebliche Rahmenbedingungen (z.B. lange Fahrgastwechsel).

#### Korridor 1: Kronsforder Allee / Berliner Allee

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

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

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

#### Korridor 3a: Ziegelstraße / Herrenholz / BAB-Anschlussstelle Moisling

- Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

---

<sup>51</sup> Zum Teil nur von 14:00 – 18:00 Uhr als ÖPNV-Sonderspur nutzbar.

<sup>52</sup> Vgl. urbanus GbR (2008)

<sup>53</sup> Vgl. urbanus GbR (2018)

- Buntekuhweg Fahrtrichtung Moisling
- Kieler Straße mit der Autobahnbrücke

Korridor 3b: Niendorfer Straße / Genin

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

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

## **5.2.6 Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV**

Die Anzahl der derzeit im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eingesetzten Fahrzeuge beträgt bei SWL mobil und LVG 200 Niederflurbusse für den Fahrplanbedarf inkl. der zur Einhaltung der beschriebenen Qualitätsanforderungen erforderlichen Reserven für Betrieb und Technik.

Die Fahrzeuge sind mit Mehrzweckabteilen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen, dynamischen Fahrzielanzeigen sowie Videoüberwachung ausgestattet. Sukzessiv werden alle Busse mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet.

Der derzeitige Fuhrpark ist durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet. Es werden zeitgemäße Komfortmerkmale bei Neu- und Ersatzbeschaffungen umgesetzt. Fast jedes Fahrzeug bietet kostenloses WLAN (95%) und über 60% der Fahrzeuge verfügt über USB-Anschlüsse zum Aufladen von mobilen Geräten wie Smartphones.

Insgesamt sind nach derzeitigem Stand 56 Elektrobusse vorhanden (Beispiel siehe Abbildung 20). Der Anteil elektrischer Fahrzeuge soll weiterhin kontinuierlich erhöht werden. Bis zum Jahr 2030 ist geplant insgesamt 70 Prozent der Busse elektrisch zu betreiben.



Abbildung 20 Alternative Antriebstechnologien im Stadtverkehrseinsatz (Quelle: Aufnahme Ramboll)

## 5.3 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

### 5.3.1 Tarife

Im übrigen ÖPNV der Hansestadt werden der SH-Tarif und der Haustarif der Priwall-Fähren angewendet. Der bis April 2024 im Stadt-Umland-Verkehr nach Nordwestmecklenburg verwendete NAHBUS-Tarif wurde ebenfalls durch den SH-Tarif abgelöst. Maßgeblich für die tarifliche Gestaltung des übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck ist damit der SH-Tarif.

#### 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 auf der Insel Sylt. Alle Ziele in Schleswig-Holstein und

Hamburg sind so mit nur einer einzigen Fahrkarte erreichbar (außer die Nordseeinseln Amrum, Föhr, Helgoland und Pellworm).<sup>54</sup>

Der SH-Tarif wird nicht auf den Priwall-Fähren der SWL mobil angewendet.

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.

Wesentlichen Einfluss auf den SH-Tarif hat das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket (D-Ticket), das als Nachfolger des 9-Euro-Tickets (vom 01.06.-31.08.2022 bundesweit gültige Monatskarte im ÖPNV) eingeführt wurde. Damit ist es möglich für 49 € im Monat unbegrenzt deutschlandweit in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs zu reisen.

#### 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, Selmsdorf), 6002(Lübeck-Blankensee, Groß Grönau), 6003 (Krummesse), 6004 (Lübeck-Moisling, Klein Wesenberg), 6005 (Lübeck-Roggenhorst), 6006 (Lübeck-Kücknitz), 6007 (Lübeck-Travemünde), sowie 6008 (Herrnburg [nur Bus]) gebildet.

Das Tarifgebiet der Region Lübeck wurde zum 01.08.2022 angepasst. In den Zonen 6000 – 6007 ist die Preisstufe 3 weggefallen, die für Fahrten nach Bad Schwartau, Ratekau-Sereetz und Stockelsdorf allerdings weiterhin gilt.

Das aktuelle Tarifgebiet mit Stand vom 01.04.24 ist in Abbildung 21 dargestellt.

---

<sup>54</sup> Vgl. NAH.SH (2022)

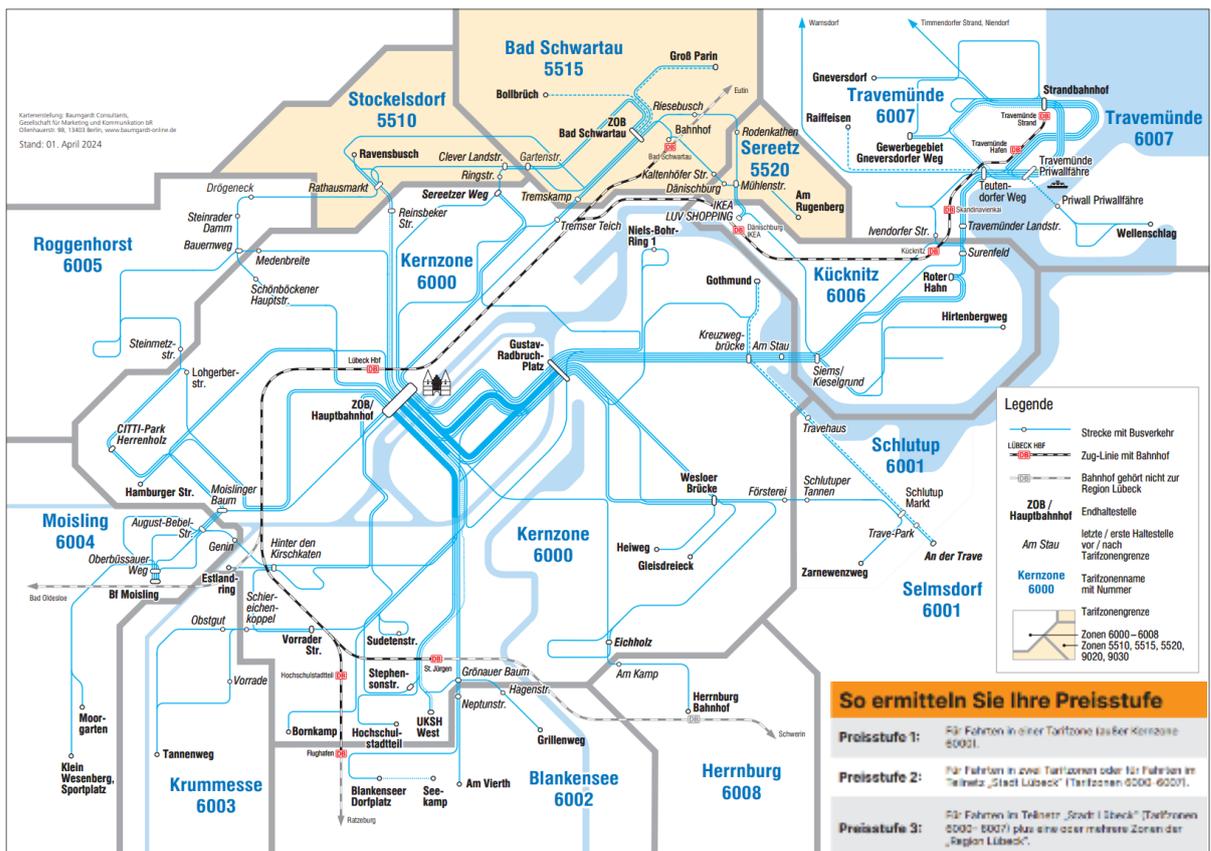


Abbildung 21 Schleswig-Holstein-Tarif „Region Lübeck“<sup>55</sup>

### Komfortzuschlag Lümo

Für die Beförderung mit Lümo wird zusätzlich zum regulären Tarif ein Komfortzuschlag erhoben.

### Kostenfreie Schnupperangebote zur Kundengewinnung

Durch die SWL mobil/LVG werden einmalig kostenfreie Wochenkarten an neue Bürger:innen sowie Umzügler innerhalb der Hansestadt Lübeck ausgegeben.

### Tarif der Priwall-Fähren

Auf den Priwall-Fähren wird ein eigener Haustarif angewendet, der nicht in den SH-Tarif integriert ist. Allerdings werden Monatstickets von SWL Mobil im Abo sowie das Deutschlandticket anerkannt.

<sup>55</sup> Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023h)

### **5.3.2 Vertrieb**

Durch die SWL mobil/LVG wird für den SH-Tarif ein Netz aus ca. 30 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). Dort ist es möglich bargeldlos mit EC- oder Kreditkarte oder weiteren digitalen Möglichkeiten zu bezahlen.

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

Internetbasierter Vertrieb existiert derzeit als Abo-Online bei SWL mobil sowie LVG sowie als NAH.SH-Onlineticket zum Ausdrucken über die Websites [www.nah.sh](http://www.nah.sh) und [www.bahn.de](http://www.bahn.de).

Daneben können Fahrausweise des SH-Tarifs über die App DB Navigator der DB AG erworben werden. Seit Juli 2020 ist der Erwerb eines Handytickets über die NAH.SH-App sowie seit Einführung des Deutschlandtickets die Nutzung einer Chipkarte (Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)) möglich.

### **5.3.3 Fahrgastinformation**

#### Fahrplankommunikation

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

Im Internet sind Linienfahrpläne, Haltestellenfahrpläne im PDF-Format sowie ein interaktiver Liniennetzplan über die Webseite der SWL mobil/LVG abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte und Echtzeitinformationen angeboten. Auf der Internetseite der NAH.SH GmbH [www.nah.sh](http://www.nah.sh) gibt es außerdem mit dem Routenplaner eine landesweite Fahrplanauskunft. Diese ist ebenfalls über die Fahrplanauskunft der SWL mobil als auch im interaktiven Liniennetzplan unter <https://netzplan.swhl.de/maps/tlnp> möglich. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die NAH.SH-App, die SWL Mobil Planer-App, DyFIS Talk App oder über die meinLÜBECK-App verfügbar.

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

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

## Echtzeitinformationen

Die SWL mobil/LVG betreiben ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)<sup>56</sup> zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort.

Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden dabei über die DFI-Anlagen an den Haltestellen angezeigt (vgl. Abbildung 18). Weiterhin werden Echtzeitinformationen über die meinLÜBECK-App, die NAH.SH-App, den Int. Liniennetzplan der SWL Mobil und der Planer-App sowie über die DyFIS-Talk-App für die ÖPNV-Nutzer:innen angeboten. Weiterhin können Echtzeitinformationen über die Homepage [www.nah.sh](http://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 (Beispiel siehe Abbildung 22). Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung.

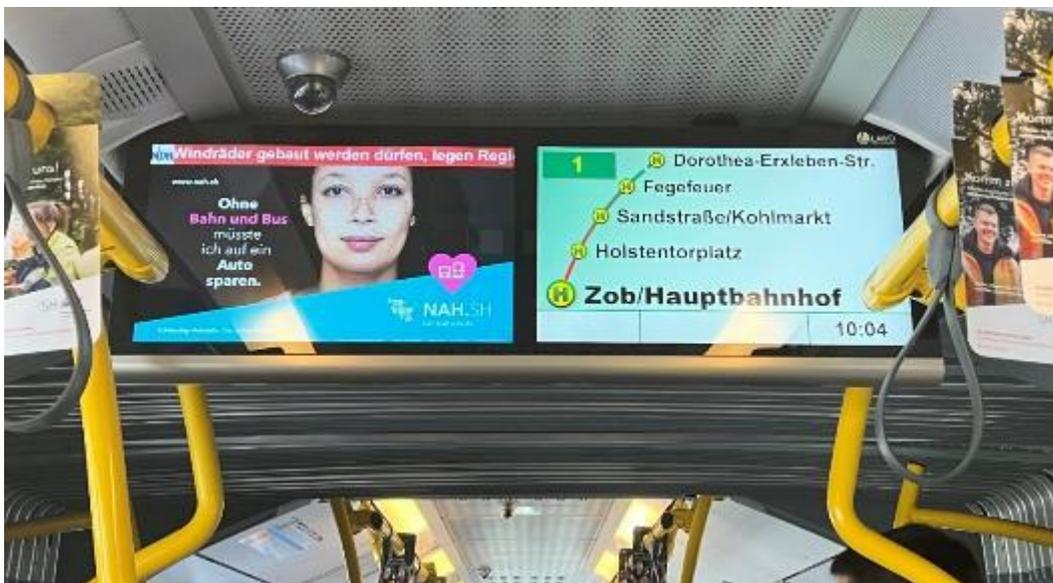


Abbildung 22 Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Quelle: Aufnahme Ramboll)

Mittlerweile ist der überwiegende Anteil der Fahrzeugflotte mit zwei Monitoren ausgestattet (1 x mit Kundeninformationen, 1 x Übersicht der nächsten Haltestellen) (vgl. Abbildung 22).

<sup>56</sup> Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen sollen perspektivisch ebenso dargestellt werden.

#### Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert (z.B. <https://mobil.swhl.de/>) sowie über die DFI-Anlagen übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

### **5.3.4 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, z.B. das Verkehren einzelner Busse im NAH.SH-Design.

#### Fahrgastgarantien und Fundsachenbearbeitung

Die SWL mobil/LVG bieten fahrgastorientierte Garantien in Form einer Pünktlichkeits-, Anschluss- und Sauberkeitsgarantie an. Im Garantiefall erhalten Nutzer:innen eine monetäre Leistung als Entschädigung.<sup>57</sup>

Weiterhin bieten die SWL mobil Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen der SWL mobil/LVG verlorene Gegenstände an.

#### Fahrgastbeirat

Die SWL mobil/LVG leitet und organisiert die Tätigkeit eines Fahrgastbeirats<sup>58</sup>, der das ÖPNV-Angebot in Lübeck regelmäßig analysiert und aufbauend darauf Änderungs- und Verbesserungsvorschläge ableitet. Diese werden mit den SWL mobil/LVG im Rahmen von Informationstreffen diskutiert, so dass eine Prüfung und ggf. Umsetzung durch die

---

<sup>57</sup> Vgl. Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018a)

<sup>58</sup> Mitglieder sind derzeit: 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 Diakonie, Werkstatttratt, Bewohnerrat, Beirat für Seniorinnen und Senioren, Behindertenrat der HL, Lübecker Jugendring.

Verkehrsunternehmen möglich ist. Nach längerer coronabedingter Pause hat der Fahrgastbeirat im Herbst 2023 seine Tätigkeiten wieder aufgenommen.

### Mobilitätstrainings und Mobilitätsberatung

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

In unregelmäßigen Abständen führt die SWL mobil/LVG in der Region Lübeck sowie auch digital 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 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:

- Digitale Busschule
- 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“<sup>59</sup>,
- Etc.

### Gratis-WLAN

In mindestens 70% aller Fahrzeuge von SWL mobil und LVG steht den Fahrgästen als besonderer Service WLAN kostenlos zur Verfügung.

### Aktion „Fahrschein gegen Führerschein“

Am 4. Juli 2022 startete die Aktion „Fahrschein gegen Führerschein“ in Lübeck. Interessierte konnten ihren Führerschein abgeben und dafür ein Jahres-Abo für den ÖPNV auf dem Lübecker Stadtgebiet bzw. ein Deutschlandticket erhalten. Nachdem die insgesamt dafür vorgesehenen 500 ÖPNV-Tickets eingetauscht waren und der Versuch beendet werden musste, beschloss die Politik eine Verlängerung der erfolgreichen Aktion. In der Evaluation

---

<sup>59</sup> Vgl. Stadtverkehr Lübeck GmbH (2014)

zeigte sich dabei eine deutlich stärkere Nutzung durch Frauen (402 von 500 Teilnehmer:innen) und von Senior:innen (Durchschnittsalter der Teilnehmer:innen 79 Jahre).

Aufgrund der Erfolgsbilanz wird die Aktion fortgeführt. Der Aktionszeitraum ist auf drei Jahre und jeweils 500 Tickets befristet. Es handelt sich dabei um Deutschlandtickets, die ab dem 01.05.2023 verfügbar sind. Die Möglichkeit, deutschlandweit den ÖPNV zu nutzen, bietet einen erhöhten Anreiz, den eigenen Führerschein abzugeben. Anschließend wird die Aktion evaluiert und je nach Erfolg über eine Weiterführung entschieden.

### 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“<sup>60</sup>,
- Vermarktung Linie 11 als „Schwimmbadlinie“<sup>61</sup>,
- Freizeitvorschläge (Wandern Schellbruch<sup>62</sup>, Wandern im Naherholungsgebiet Wakenitz<sup>63</sup>, Priwall-Wanderweg<sup>64</sup>, Wandern Hanseatenweg<sup>65</sup>),
- Touristische Tourenvorschläge (Open-Air-Bus, Lübeck-Kombi-Ticket)<sup>66</sup>,
- Etc.

Es bestehen zudem Kooperationen mit diversen touristischen Anbieter:innen und Gastronomiebetrieben, die bei Vorlage eines Fahrausweises der SWL Mobil/LVG Rabatte gewähren.

---

<sup>60</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023a)

<sup>61</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023b)

<sup>62</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023c)

<sup>63</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023d)

<sup>64</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023e)

<sup>65</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023f)

<sup>66</sup> Vgl. Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018b)

## 6. 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 5. RNVP berücksichtigt dabei ein- und ausbrechende Verkehrsbeziehungen im Stadt-Umland-Verkehr.

Vor dem Hintergrund bestehender vertraglicher Regelungen mit dem Verkehrsunternehmen sowie diverser anstehender Bauarbeiten an neuralgischen Punkten im Netz (z. B. Instandsetzung der Hubbrücke und der Mühlentorbrücke) beabsichtigt die Hansestadt Lübeck eine schrittweise Umsetzung des Angebotskonzepts.

### 6.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete und Verkehrsziele in den einzelnen Gebietskategorien bestimmt. Dabei bildet die reale Wegeentfernung im Sinne der Fortschreibung des 4. RNVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum übrigen ÖPNV.

Tabelle 22 Mindesterschließungsvorgabe zu Haltestelleneinzugsbereichen für die Hansestadt Lübeck

<b>Gebietskategorie</b>	<b>Luftlinie</b>	<b>Wegeentfernung</b>	<b>Ungefähre Wegezeit</b>
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 in städtischer Randlage, geringes ÖPNV-Potential	Bis zu 800 m	Bis zu 960 m	Ca. 14 Min.
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, gesamstädtisch bedeutend	bis zu 400 m	bis zu 480 m	ca. 7 Min.

Die Festlegungen der Mindesterschließungsvorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen berücksichtigen die unterschiedlichen Nutzungsarten in den Gebietskategorien sowie die Erschließungssituation.

Die Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete der einzelnen Gebietskategorien entsprechend Tabelle 22 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.

## 6.2 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) festgelegt.

Da die Schwankungen in der Verkehrsnachfrage an Werktagen zwischen der Hauptverkehrszeit und der Nebenverkehrszeit geringer geworden sind, wird für den

Zeitraum Montag bis Freitag nur noch eine Hauptverkehrszeit in Abgrenzung zur Schwachverkehrszeit (Früh- und Abendverkehr) definiert.

Für die Nächte von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag wird darüber hinaus die Nachtverkehrszeit (N8Z) definiert.

Die Verkehrszeiten und die Mindestbedienzeiten werden in Tabelle 23 dargestellt.

Tabelle 23 Festlegung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf

<b>Mo-Fr</b>	Hauptverkehrszeit HVZ	Ca. 06:00 – 20:00 Uhr	
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 03:30 – 06:00 Uhr	Ca. 20:00 – 01:00 Uhr
<b>Sa</b>	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
	Nachtverkehrszeit N8Z	Ca. 01:00 – 05:00 Uhr	
	Schwachverkehrszeit SVZ	Ca. 05:00 – 01:00 Uhr	

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

Die Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten werden in Tabelle 24 dargestellt. Die daraus resultierenden Taktzeiten auf den einzelnen Streckenabschnitten sind in Abbildung **24** dargestellt.

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

Tabelle 24 Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten für die Hansestadt Lübeck

Gebietskategorie	Mindesttaktfolgezeit bzw. Mindestbedienhäufigkeit			
	HVZ Mo-Fr	NVZ Sa	SVZ Täglich	N8Z Fr/Sa-Sa/So
Zentrale Gebiete	5' oder 10'	10'-20' oder 15'	30'	30' oder flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, hohe Verdichtung	10'	10'-20' oder 15'	30'	30' oder flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, mittlere Verdichtung	10'-20' oder 15'	30'	60'	60' oder flexible Bedienform
Wohn- und Mischgebiete, geringe Verdichtung	30'	30'	60' oder flexible Bedienform	Kein Standard
Siedlungsbereiche städtische Randlage, geringes ÖPNV-Potenzial	60'	60'	60' oder flexible Bedienform	Kein Standard
Gewerbegebiete mit Handel und öfftl. Dienstleistungen	30'	30'	Kein Standard	Kein Standard
Gewerbegebiete ohne Handel und öfftl. Dienstleistungen	Linienverkehr nach Bedarf und/oder flexible Bedienform	Linienverkehr nach Bedarf und/oder flexible Bedienform	Kein Standard	Kein Standard
Bedeutende Ziele, gesamtstädtisch bedeutend	10' oder 10'-20'	10'-20' oder 15'	30'	30' oder flexible Bedienform

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 entsprechen dem Leitbild für ein integriertes kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4.1).

### 6.3 ITF-Planungsansatz

Mit dem Ansatz des Integralen Taktfahrplanes (ITF) wird das Ziel verfolgt, möglichst viele Relationen mit attraktiven Reisezeiten häufig und merkbar anzubieten. Der Grundgedanke dabei ist, an vorhandenen oder prädestinierten Umsteigepunkten die Ankünfte und Abfahrten der dort verkehrenden Linien so aufeinander abzustimmen, dass die Wartezeit bzw. Umsteigezeit möglichst kurz ausfällt. So können Relationen, auf denen keine Direktverbindung besteht, trotz des Umsteigezwanges mit einer attraktiven Reisezeit und häufigen Fahrtmöglichkeiten angeboten werden. Auf diese Weise wird das öffentliche Verkehrsangebot für weitere potenzielle Nutzer:innen attraktiv.

### 6.4 Hauptachsen

Den Kern des Verkehrsnetzes bilden die folgenden Hauptachsen. Hierbei handelt es sich um nachfragestarke, radial auf ZOB/Hauptbahnhof und Altstadtinsel verlaufende Achsen. Auf den Hauptachsen werden z. T. mehrere Linien gebündelt, die sich an den Endpunkten der Hauptachsen in mehrere Nebenstrecken bzw. Achsen im Randbereich aufgliedern.

Die Hauptachsen sollen künftig montags bis freitags tagsüber mindestens in einem 10-Minuten-Takt bedient werden. Dort, wo sich mehrere Achsen überlagern (Kurzer Weg – ZOB – Altstadtinsel, ZOB – Altstadtinsel – Gustav-Radbruch-Platz, ZOB – Altstadtinsel – Kaufhof, ZOB – Altstadtinsel – Ratzeburger Allee – Fahlenkampsweg), ist eine Überlagerung zu einem 5-Minuten-Takt anzustreben.

Folgende Abschnitte sind dabei als Hauptachsen im Hinblick auf den neuen 10-Minuten-Takt ("Lübeck-Takt") definiert:

- ZOB – Altstadtinsel – Marienbrücke – Schwartauer Allee – Bad Schwartau Eutiner Ring
- ZOB – Altstadtinsel – Gustav-Radbruch-Platz – Kaufhof
- ZOB – Altstadtinsel – Moltkestraße – Kaufhof – Wesloer Brücke - Schlutup
- ZOB – Altstadtinsel – Moltkestraße – Kaufhof – Eichholz
- ZOB – Altstadtinsel – Ratzeburger Allee – UKSH
- ZOB – Altstadtinsel – Kronsfordter Allee – Vorrader Straße
- Altstadtinsel – ZOB – Moislinger Allee – Brüder-Grimm-Ring – Bahnhof Moisling
- Altstadtinsel – ZOB – Wendische Straße – Karavellenstraße – Buntekuh
- Altstadtinsel – ZOB – Ziegelstraße – Buntekuh – Moislinger Mühlenweg – Bahnhof Moisling
- Altstadtinsel – ZOB – Artlenburger Straße
- Altstadtinsel – ZOB – Kurzer Weg – Stockelsdorf Rathausmarkt
- Altstadtinsel – ZOB – Schwartauer Allee – Vorwerk – Cleverhof – Bad Schwartau ZOB

Diese radialen Achsen werden am ZOB bzw. Altstadtinsel zu Durchmesserlinien verknüpft. Der Netzentwurf im enthält einen Vorschlag zur optimalen Kombination. Grundsätzlich sind aber auch andere Durchbindungen denkbar. Dies gilt auch für Punkte im Netz, an dem sich zwei Achsen kreuzen, z. B. an den Haltestellen Buntekuh oder Kaufhof.

Neben diesen radial auf ZOB und Innenstadt zulaufenden Achsen ist eine weitere Achse als Hauptachse definiert, die die Innenstadt in Nord-Süd-Richtung durchfährt, allerdings nicht den ZOB bedient:

- Solmitzstraße – Travemünder Allee – Gustav-Radbruch-Platz – Altstadtinsel – Mönkhofer Weg – UKSH

Durch die SPNV-Haltepunkte Lübeck-Kücknitz und Lübeck-St. Jürgen (eingeschränkt auch Lübeck-Hochschulstadtteil) sowie weitere, ergänzende Linien bestehen hier bereits ausreichende Verbindungen zum ZOB.

Aufgrund des hohen Nachfragepotentials für diese Direktverbindung wird auch eine tangentielle Verbindung in die Kategorie Hauptachse eingestuft:

Kaufhof – Wallbrechtstraße – Ratzeburger Allee – UKSH

Erarbeitung des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes (5. RNVP)  
 der Hansestadt Lübeck  
 AG ÖPNV Politik, Lübeck 20.03.2024

Baumaßnahmen

-  neue Bushaltestelle
-  zu bauende Busschleuse

Takte

-  5'-Takt oder dichter
-  10'-Takt und 30'-Takt(e)
-  10'-Takt
-  10'/20'-Takt oder 15'-Takt
-  30'-Takt
-  60'-Takt
-  Bahnlinie im 60' oder 30'-Takt
-  Nachbarlandkreise (abgedunkelt)

Kartenhintergrund © OpenStreetMap und Mitwirkende

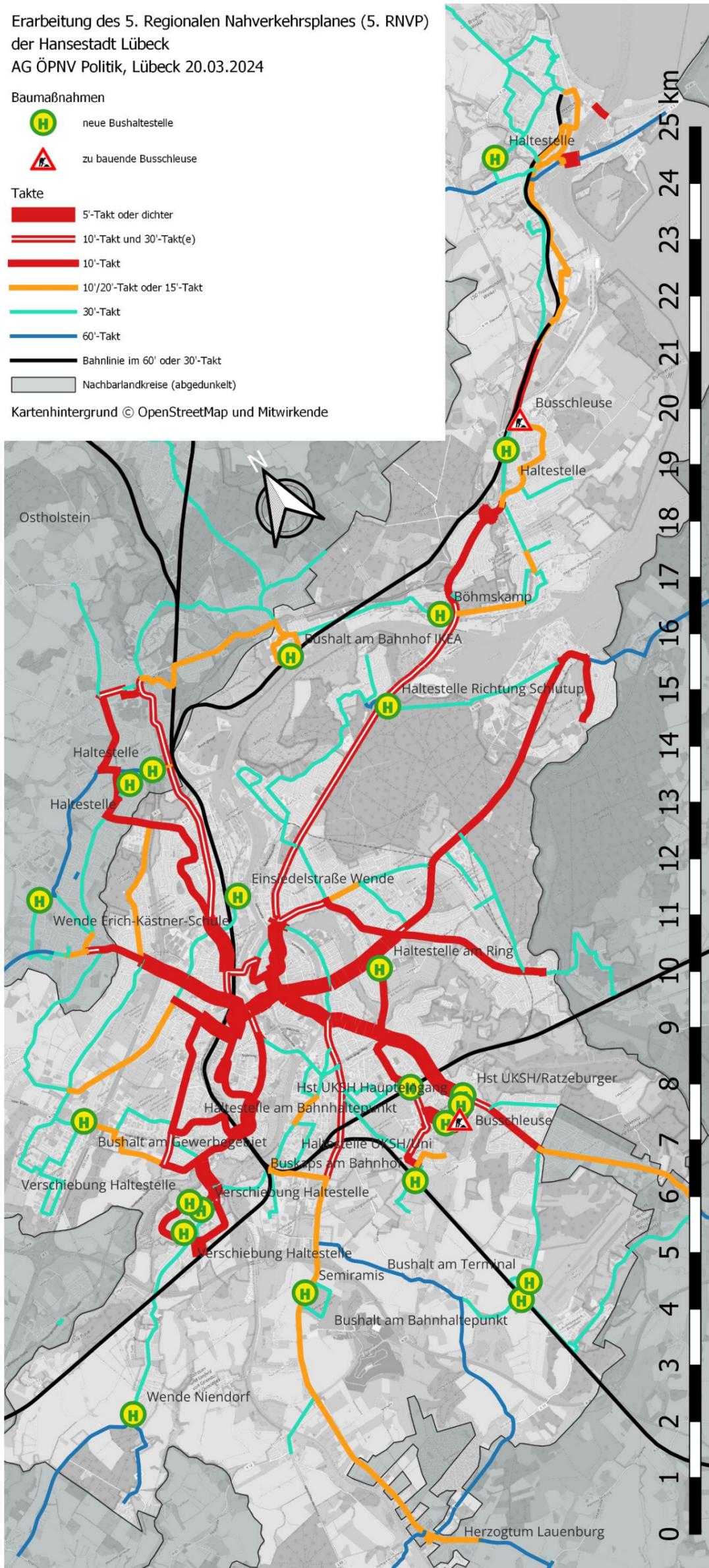


Abbildung 23 Erforderliche Baumaßnahmen

## Mindesttaktfolgen

### Taktfolgen

- 5'-Takt oder dichter
- ▬ 10'-Takt und 30'-Takt(e)
- ▬ 10'-Takt
- ▬ 10'/20'-Takt oder 15'-Takt
- ▬ 30'-Takt
- ▬ 60'-Takt
- ▬ Bahnlinie im 60' oder 30'-Takt

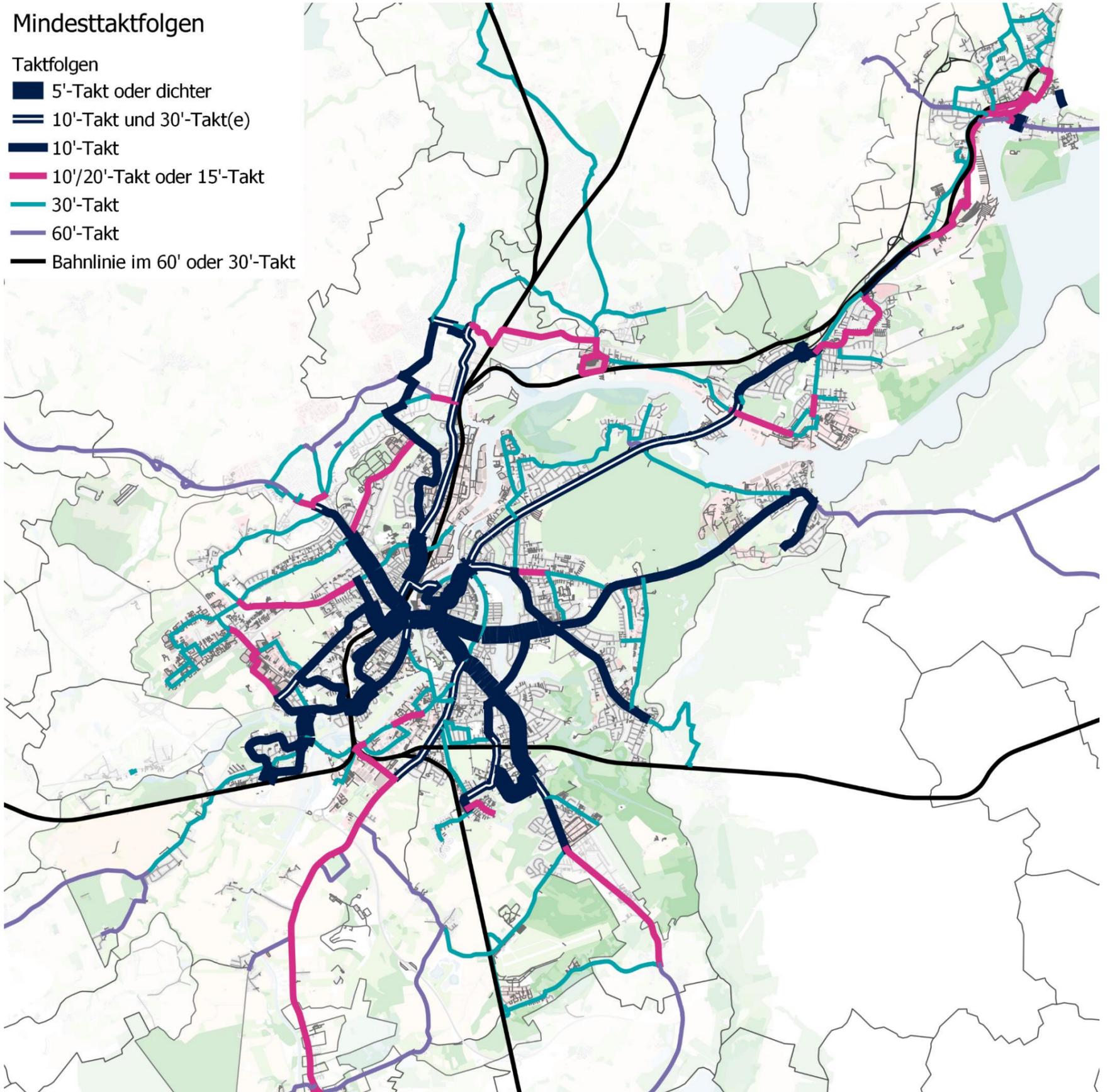


Abbildung 24 Mindesttakte und Umsteigepunkte

## 6.5 Tangentialachsen

Der überwiegend größte Teil der Buslinien wird über die Zentralhaltestelle und den ZOB geführt. Somit lassen sich nahezu alle Ziele mit maximal einem Umstieg am ZOB bzw. der Zentralhaltestelle erreichen. Allerdings bedeutet dies in vielen Fällen eine deutlich verlängerte Fahrzeit gegenüber einem direkten Fahrweg. Auf nachfragestarken Verbindungen zwischen den Stadtteilen sind daher Tangentialverbindungen vorgesehen, die die Innenstadt nicht bedienen. Diese dienen z. T. auch dazu, die peripheren SPNV-Haltestellen anzubinden.

- Bad Schwartau ZOB – Bahnhof Dänischburg/IKEA - Kücknitz
- Bahnhof Moisling – Buntekuh – Bauernweg
- Bahnhof Moisling – Sana-Kliniken – Uni/UKSH
- Krummesse – Flughafen Bahnhof – Uni/UKSH
- Kaufhof – Uni/UKSH
- Lohmühle – Hansemuseum – Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Sana-Kliniken
- Stockelsdorf – Lohstraße – Bad Schwartau
- Stockelsdorf – Rensefelder Weg – Bad Schwartau

Die Strecken können als Fortsetzungen von Radiallinien betrieben werden, womit mehrere Funktionen in einer Linie gebündelt werden.

## 6.6 Neue Angebote im Linienverkehr

Der ITF-Plan enthält weitere neue/angepasste Linienangebote unterschiedlicher Bedienstandards, die sich in der Analyse durch das Verkehrsmodell als günstig gezeigt haben.

- Ortsverkehr Travemünde (eigenständige Ortserschließung mit Vertaktung zum Zugverkehr am Hafen- und Strandbahnhof)
- Verlängerung des Linienverkehrs vom Priwall nach Dassow (Lückenschluss nach Mecklenburg-Vorpommern, geförderte Umsetzung im Zuge des Landesweiten Busnetz MV)
- Erschließung von Kronsforde im Stadtbusverkehr inkl. Bedienung des Gewerbegebiet Semiramis (Führung der bisherigen Regionalbuslinie über Krummesse)
- Neuordnung des Angebots im Lübecker Süden (insbesondere Anbindung von Krummesse und Beidendorf, Vorrade und Wulfsdorf an den Flughafenbahnhof sowie das UKSH und die Universität)

## 6.7 Anschlussknoten

Für den Integralen Taktfahrplan (ITF) sind die Umsteigepunkte bzw. Anschlussknoten von immenser Bedeutung. Dabei lassen sich drei Hierarchieebenen von Umsteigepunkten definieren, die der Planung zugrunde liegen:

- Primäre Knoten: Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und den Stadtbuslinien sowie dort verkehrender Stadtbuslinien untereinander. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Stadtbuslinien ergeben sich aus den Fahrtzeiten der Zugverbindungen.
- Sekundäre Knoten: Maßgebliche Bus-Bus-Verknüpfungspunkte, die relevante Verbindungen zwischen den Stadtteilen/Zielen abdecken. Hierunter fallen insbesondere Verbindungen von nicht direkt an die Innenstadt angebundenen Stadtteilen.
- Tertiäre Knoten: Weitere Verknüpfungspunkte, die Relationen geringerer Bedeutung abdecken und deren Fahrtzeiten sich aus der Bedienung der anderen Knoten ableiten.

Sofern sich neue Verkehrsbedarfe ergeben, ist eine Anpassung der Anschlussknoten möglich und notwendig. Die Herstellung der entsprechend vorgesehenen Anschlussverbindungen ist auch an anderen Haltestellen als den in Tabelle 25 genannten möglich.

Tabelle 25 Anschlussknoten

Primäre Knoten	Sekundäre Knoten	Tertiäre Knoten
ZOB/Hauptbahnhof	Bauernweg	Eichholz
Bahnhof Dänischburg IKEA	Buntekuh	Karlstraße
Bahnhof Flughafen	Ehrenfriedhof	Kreuzwegbrücke
Bahnhof Hochschulstadtteil	Flughafen Terminal	Kurzer Weg
Bahnhof Kücknitz	Gustav-Radbruch-Platz	Teutendorfer Weg
Bahnhof Moising	Kaufhof	Wesloer Brücke
Bahnhof Sankt Jürgen	Luisenstraße	
Travemünde Hafenterrasse	Sana-Kliniken	Außerhalb des Stadtgebietes:
Travemünde Strandbahnhof	Seelandstraße	Bad Schwartau Clever Landstr.
	Sereetzer Weg	Bad Schwartau Cleverhofer Weg
Außerhalb des Stadtgebietes:	Solmitzstraße	Stockelsdorf Rathausmarkt
Bad Schwartau Bahnhof	UKSH/Ratzeburger Allee	
Herrnburg Bahnhof	Zentralhaltestelle	
Timmendorfer Strand Bahnhof		
	Außerhalb des Stadtgebietes:	
	Bad Schwartau ZOB	

Eine detaillierte Beschreibung der Funktion der einzelnen Anschlussknoten erfolgt im Anhang L und Anhang M. An welchen Knoten bzw. Haltestellen dafür Baumaßnahmen erforderlich sind, ist in Anhang N dargestellt.

## **6.8 Flexible Bedienformen**

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, im Sinne der Schaffung von ausreichenden Kapazitäten für die Verkehrswende, den Fokus bei der Anbindung des Stadtgebiets auf den Linienverkehr zu legen. Gemäß den Festlegungen in Tabelle 24 können in der Schwach- und Nachtverkehrszeit sowie teilweise zur Anbindung von Gewerbegebieten allerdings auch verschiedene flexible Bedienformen zum Einsatz kommen. Hierzu zählen z. B. Anruf-Linien-Taxis oder der On-Demand-Verkehr Lümo.

Neben den dort festgelegten Zeiträumen ist der Einsatz von Bedarfsverkehren auch zu folgenden Anlässen möglich:

- Anbindung von Teilen des Stadtgebiets, die mit Linienverkehr nicht sinnvoll erschließbar sind,
- Temporäre Anbindung von Teilen des Stadtgebiets, wenn z. B. durch Umleitungen des Linienverkehrs größere Bedienungslücken entstehen.

Gemäß dem Vorrang des Linienverkehrs ist bei allen Bedarfsverkehren ein Parallelfahrtenverbot anzuwenden, das bei parallelen akzeptablen Linienverbindungen eine Nutzung des Bedarfsverkehrs ausschließt und somit die Kannibalisierung des Linienverkehrs verhindert. Dieser Grundsatz gilt auch für gebündelte Bedarfsverkehre nach §50 PBefG.

Festlegungen zur Anschlussicherung gelten auch beim Einsatz von Bedarfsverkehren, insbesondere sofern SPNV-Haltepunkte oder wichtige Regionalbuslinien im Bediengebiet des Bedarfsverkehrs liegen.

Eine Koordinierung von Bedarfsverkehren durch die landesweite Dispositionssoftware NAH.SHUTTLE ist zu prüfen.

## **6.9 Einbindung des Regionalverkehrs**

Das Gebiet der Hansestadt Lübeck wird neben den Stadtbuslinien auch von einbrechenden Regionalbuslinien der benachbarten Aufgabenträger erschlossen.

Nach den Vorstellungen der Hansestadt Lübeck sollen die einzelnen Regionalbuslinien zu einem "Regionalen Schnellbusnetz" weiterentwickelt werden, das zum einen die umliegenden Orte möglichst direkt an die Lübecker Innenstadt und den SPNV anbindet, zum anderen aber auch im Stadtgebiet zusätzliche Erschließungsfunktionen übernimmt – entweder als taktverdichtende Leistungen (wie z. B. auf der Achse nach Krummesse) oder als wichtige Knoten- und Aufkommensschwerpunkte verbindender Schnellbus (z. B. Achse nach Selmsdorf über Schlutup).

Eine weitere Integration des Regionalverkehrs in die 10-Minuten-Taktachsen ist geprüft, allerdings aus mehreren Gründen verworfen worden. Hierzu zählen unter anderem die Fahrzeugkapazitäten und -ausstattungen, die immens aufwendige Fahrplankoordinierung mit den anderen Aufgabenträgern und den Fahrplanzwängen und -interessen in den Umlandkreisen sowie die Einheitlichkeit des Angebots.

Die Hansestadt Lübeck hat sich in dem letzten eigenen RNVP sowie in Stellungnahmen zu den RNVP der Nachbarkreise stets positiv zu geplanten Angebotsausweitungen geäußert.

Im Einzelnen planen die benachbarten Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen die folgenden Angebotsausweitungen:

- Taktverdichtung der Schnellbuslinie Lübeck – Stockelsdorf – Bad Segeberg (zukünftig: X 76) auf einen Halbstundentakt Mo – Fr (bislang Stundentakt) und einen Stundentakt an den Wochenenden (bislang z. T. zweistündlich)
- Taktverdichtung der Regionalbuslinie 510 Lübeck – Stockelsdorf – Ahrensböök auf einen Stundentakt (bislang unvertaktetes Angebot)
- Verlängerung der Regionalbuslinie 8150 Lübeck-Bauernweg – Zarpen bis zum Lübecker ZOB sowie Taktverdichtung auf einen Stundentakt Mo – Fr (bislang Zweistundentakt)<sup>67</sup>
- Verlängerung der Regionalbuslinie 8130 Lübeck-Buntekuh – Hamberge – Klein-Wesenberg – Reinfeld bis zum Lübecker ZOB
- Verlängerung der Regionalbuslinie 8770 Lübeck-Kronsforde – Lübeck-Krummesse – Berkenthin – Mölln bis zum Lübecker ZOB sowie Taktverdichtung auf einen Stundentakt Mo – Fr (bislang z. T. Zweistundentakt)
- Taktverdichtung der Schnellbuslinie 335 Lübeck – Selmsdorf – Dassow – Grevesmühlen auf einen Stundentakt Mo – Fr (bislang z. T. zweistündlich)

Eine Kompatibilität mit den Planungen zum Stadtbusnetz ist dabei zu gewährleisten, um Parallel- oder Überangebote zu vermeiden. Auch in diesem Sinne werden seitens der Hansestadt im Stadtgebiet folgende Änderungen der Linienrouten des Regionalverkehrs angestrebt:

- Führung der Regionalbuslinie 335 Grevesmühlen – Lübeck zwischen Schlutup und GRP über die Kreuzwegbrücke statt über Wesloer Brücke. Dies führt zu zusätzlich attraktiv bedienten Relationen (z.B. Schlutup – Kücknitz) und erlaubt unter Berücksichtigung eines angemessenen Ressourceneinsatzes die Führung einer 10-Minutentakt-Achse von Lübeck über Kaufhof bis Schlutup statt nur bis Wesloer Brücke.
- Führung der Regionalbuslinien 8720 Trittau – Lübeck und 8770 Mölln – Lübeck über Krummesse statt Kronsforde (Kronsforde wird dann mit dem Stadtbus erschlossen und die Linien 8720 und 8770 verdichten das Stadtbusangebot zwischen Krummesse und Lübeck).

---

<sup>67</sup> Alternativ wird vom Kreis Stormarn auch eine Führung bis zum CITTI-Park befürwortet.

Die im 4. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein beschlossene Einkürzung der Linie 500 auf den Laufweg Bad Schwartau ZOB – Timmendorfer Strand-Niendorf Schwimmhalle wird gemäß des Netzgedankens im Regionalbusverkehr nicht befürwortet.

Neben den genannten Linien ergeben sich weitere Verknüpfungen mit dem Regionalbusverkehr, überwiegend an Haltestellen am Rande des Stadtbusnetzes. Dies betrifft z. B. die Verknüpfung in Klein Wesenberg Sportplatz mit der Linie 8160 (Bad Oldesloe – Klein Wesenberg) oder die Verknüpfung in Kronsforde Kirche mit der Linie 8780 (Lübeck-Kronsforde – Sandesneben). Eine Verlängerung dieser vertakteten Leistungen in Richtung ZOB/Innenstadt ist zu prüfen.

Im Schulverkehr besteht an mehreren Punkten eine Umstiegsmöglichkeit zwischen Stadtbuslinien und Bussen nach Bedarf der Schüler:innen, z. B. in Groß Grönau Am Sonnenberg, Eichholz oder Schlutup Markt. Die Fahrpläne der betroffenen Linien sind so auszugestalten, dass ein gesicherter Umstieg besteht.

Für die aus Richtung Norden und Westen am ZOB/Hauptbahnhof endenden Buslinien ist eine Verlängerung in die Innenstadt zu prüfen.

## **6.10 Verknüpfung Bahn-Bus**

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehren die meisten Züge bereits nach dem Muster eines ITF. Abweichungen gibt es vereinzelt im Früh- und Spätverkehr. So kommen kurz vor der vollen Stunde aus allen Richtungen (Kiel, Neustadt, Travemünde, Bad Kleinen, Lüneburg und Hamburg) Züge an und fahren kurz nach der vollen Stunde wieder weiter. Dabei besteht die Möglichkeit, zwischen den Zügen umzusteigen. Somit werden auch Relationen attraktiv bedient, die keine Direktverbindung haben wie z.B. Ratzeburg – Travemünde.

Am Hauptbahnhof und am neuen Bahnhof Moisling verkehren die Buslinien bereits in dichten Takten (10- und 15-Minuten-Takte). Kurze Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus sind damit für sehr viele Ziele innerhalb Lübecks sichergestellt. Ziel sind attraktive Anschlüsse zwischen Bahn und Bus auch an allen anderen Halten in Lübeck und vom Stadtverkehr außerhalb Lübecks angebotenen Bahnhalten sowie in Tagesrandzeiten mit geringeren Taktdichten.

Für jeden Bahnhof sind Anschlüsse unterschiedlicher Priorität vorgesehen. Anschlüsse mit geringerer Priorität (höherer Prioritätsnummer) sind nur anzubieten, wenn dadurch Anschlüsse mit höherer Priorität (niedrigerer Prioritätsnummer) nicht aufgegeben werden müssen. Bei einigen aufgeführten Bahnhalten stellen ITF-Grafiken an den blauen Linien idealisierte Busankunfts- und abfahrtszeiten passend für Anschlüsse mit den Zügen. Die von der NAH.SH geplanten Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge sind dabei an den rot

gestrichelten Linien angegeben. Da die Linien im Stundentakt verkehren, werden bei den Zeiten nur die Minuten nicht aber die Stunden angegeben.

Die minimale Umsteigezeit ergibt sich aus den Qualitätsanforderungen wie zuverlässig ein Anschluss erreicht werden soll. Sie setzt sich zusammen aus

- Der benötigten Zeit entsprechend der zu unterstellenden Mindestgeschwindigkeit eines Fahrgastes und der Weglänge zwischen den Haltepositionen.
- Eines Zeitpuffers, der eine Ankunft innerhalb des Puffers in Höhe der festgelegten Anzahl Fälle sicherstellt.

Die maximale Umsteigezeit wird in den meisten Fällen 5 Minuten über der Mindestumsteigezeit festgelegt.

Relevante Bahn-Bus-Verbindungen sind in Anhang L dargestellt.

### **6.11 Verknüpfung Bus-Bus**

Im Bediengebiet des städtischen Verkehrs gibt es eine Reihe an Umsteigepunkten, die zuverlässige Anschlüsse bieten sollen – sofern eine Linie nicht ohnehin umsteigefrei auf einer zeitlich attraktiven Route verkehrt. Bezüglich der Anschlüsse gibt es zwei Fälle:

- das gegenseitige Warten von Linien aufeinander und
- um die Umsteigezeit zueinander versetzt verkehrende Linien.

Wartezeitvorschriften außen vor gelassen verlängert sich im ersten Fall die Reisezeit um die Umsteigezeit. Im zweiten Fall kann die Reisezeit auf der durchgehenden Linie ohne Aufenthalt am Umsteigepunkt kalkuliert werden.

Um Reisezeitverlängerungen zu vermeiden, ist bei im 10-Minuten-Takt verkehrenden Linien vorzusehen, die Linien im Idealfall um 5 Minuten versetzt zueinander verkehren zu lassen, so dass zwischen beiden Linien eine Umsteigezeit von 5 Minuten gegeben ist. An den Umsteigepunkten muss eine reale Umsteigezeit kleiner als 5 Minuten erreicht werden, so dass zum einen bei kleineren Verspätungen (im 1-3 Minutenbereich) nicht aufeinander gewartet werden muss und zum anderen in Fällen, in denen der exakte ideale Versatz von 5 Minuten nicht möglich ist, trotzdem zwischen beiden Linien innerhalb einer zuverlässigen Umsteigezeit (maximal 7 Minuten) umgestiegen werden kann.

Für jeden Umsteigepunkt sind Anschlüsse unterschiedlicher Priorität vorgesehen. Anschlüsse mit geringerer Priorität (höherer Prioritätsnummer) sind nur anzubieten, wenn dadurch Anschlüsse mit höherer Priorität (niedrigerer Prioritätsnummer) nicht aufgegeben werden müssen. Durchgehende Verbindungen sind mit der Priorität 0 („Null“) angegeben.

Relevante Bus-Bus-Verbindungen sind in Anhang M dargestellt.

## 6.12 Erforderliche Infrastrukturanpassungen

Damit bestimmte Umsteigerelationen genutzt werden können, bedarf es eines punktuellen Ausbaus an Infrastruktur. Insbesondere fehlen Haltepositionen dicht an Bahnhaltepunkten oder an Straßenkreuzungen bei sich kreuzenden Buslinien, um die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus signifikant zu verkürzen. Teils bedarf es auch des Neubaus von Busspuren oder Busschleusen, um erforderliche Linienführungen über die Umsteigepunkte zu ermöglichen. Eine detaillierte Auflistung der anzupassenden Verknüpfungspunkte findet sich im Anhang L und Anhang M.

### 6.12.1 Neue Haltestellen

Zur besseren Verknüpfung von Bahn und Bus sind folgende neue Bushaltestellen an Bahnhaltepunkten notwendig:

- Bahnhofpunkt Lübeck-Dänischburg IKEA
- Bahnhofpunkt Lübeck Flughafen
- Bahnhofpunkt Lübeck-Hochschulstadtteil
- Bahnhofpunkt Lübeck-Sankt Jürgen (Umsetzungsbeispiel siehe Abbildung 25 )

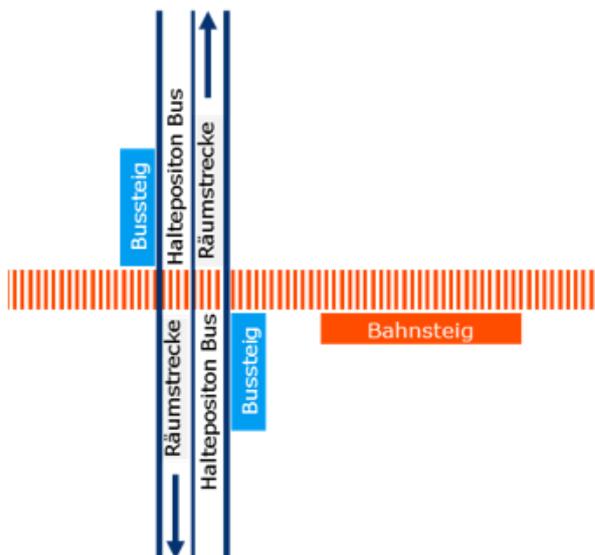


Abbildung 25 Anordnung Bushaltestellen am Bahnübergang möglichst dicht am Bahnsteig mit Haltestellenkaps, wenn der Bus nicht auf den Zug wartet (10-Minuten-Takt, Halt St. Jürgen)

Zur besseren Verknüpfung zwischen verschiedenen Busrelationen sind folgende neue Umsteigehaltestellen notwendig:

- Bushaltestelle Flughafen Terminal (inkl. Wendemöglichkeit)
- Bushaltestelle UKSH/Ratzeburger Allee (inkl. Wendemöglichkeit)

Aufgrund vorgesehener Änderungen der Linienführungen sind folgende Bushaltestellen zur Sicherstellung der ausreichenden Erschließung notwendig:

- Bushaltestelle Hohenstufenstraße (Wallbrechtstraße)
- Bushaltestelle Teutendorf (Teutendorfer Weg, Abzweig nach Teutendorf) als Ersatz für die entfallende Stichfahrt in den Stadtbezirk hinein.

Zur weiteren Verbesserung der Erschließungswirkung können folgende Haltestellen zusätzlich im Liniennetz eingerichtet werden:

- Bushaltestelle Böhmskamp (Siemser Landstraße, Höhe Wegeverbindung nach Böhmskamp) als Ersatz der Stichfahrten zu den Haltestellen Siems bzw. Kieselgrund
- Bushaltestelle Gürtlerweg (Kieler Straße, Höhe Fußgängerunterführung) in Verbindung mit einer Fahrradabstellanlage

### **6.12.2 Umbau von Haltestellen**

Aufgrund veränderter Linienführungen und Funktionen ist an folgenden Haltestellen ein Aus- bzw. Umbau notwendig:

- Bushaltestelle Bauernweg: Kapazitätserweiterung
- Bushaltestelle Ehrenfriedhof: Wendemöglichkeit und Ergänzung einer Abfahrtsposition für die Relation Luisenstraße - Heiligen-Geist-Kamp
- Bushaltestelle Einsiedelstraße: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Hamburger Straße: Ergänzung einer Abfahrtsposition für die Relation Mosilinger Baum - Hudekamp
- Bushaltestelle Kronsforde Kirche: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Luisenstraße: Ausbau zur Korrespondenzhaltestelle
- Bushaltestelle Sana Kliniken: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Silberstraße: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Stockelsdorf Erich-Kästner-Schule: Wendemöglichkeit
- Bushaltestelle Wulfsdorf: Verlegung in den Wulfsdorfer Weg bzw. Ergänzung von Abfahrtspositionen in der Relation Vorrade - Flughafen Bahnhof

In Lübeck-Moisling ist eine veränderte Buslinienführung angedacht (10-Minuten-Taktachse über den Brüder-Grimm-Ring). In diesem Zusammenhang ist die Lage der Haltestellen im Brüder-Grimm-Ring sowie im Andersenring (Haltestellen Ilsebillweg und Sterntalerweg) zu prüfen.

Einige, heute als Endhaltestelle genutzte Haltestellen (z. B. Hamburger Straße, Heiweg, Schiereichenkoppel) werden nicht mehr in dieser Funktion benötigt. Im Sinne einer verbesserten Resilienz sowie zukünftiger Angebotsveränderungen sollte hier die entsprechende Infrastruktur weiterhin erhalten bleiben.

Zur Beschleunigung von Buslinien ist punktuell der Entfall von bisher bedienten Bushaltestellen zu prüfen, solange die Erschließungskriterien für die angrenzenden Teile des Stadtgebiets weiterhin erfüllt werden.

### **6.12.3 Straßenausbau für den Linienverkehr**

Neue Linienführungen erfordern einen Ausbau der Straßenverbindungen an folgenden Stellen:

- Verbindung Bahnhofpunkt Kücknitz – Kücknitz Roter Hahn
- Verbindung Sana-Kliniken – Mönkhofer Weg (ggf. inkl. Neuordnung der Haltestellenstandorte im Bereich Sudetenstraße)

Zur Beschleunigung des Busangebots ist zudem eine Busbeschleunigung notwendig, die in Kapitel 7.12.2 beschrieben wird.

### **6.12.4 Anpassung der Infrastruktur auf dem Gelände des UKSH**

Den Planungen dieses RNVP liegt eine veränderte Führung der Busse auf dem Gelände des UKSH zugrunde. Angedacht ist hierbei eine Linienführung über die Marie-Curie-Straße sowie den Wirtschaftsweg südlich des UKSH. Diese Trasse wäre für den Busverkehr auszubauen und mit Haltestellen zu versehen. Die bisherigen Haltestellen können hingegen entfallen.

Für das gesamte Campusgelände wird derzeit ein Rahmenplan Mobilität aufgestellt. Die konkrete Führung der Busse hier sowie die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind entsprechend mit diesem Rahmenplan abzustimmen.

## **6.13 Anforderungen an den zukünftigen SPNV**

### Ausbauperspektiven einer möglichen Regio-S-Bahn Lübeck

Ein zukunftsgerechter Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in und um Lübeck ist erklärtes Ziel der Hansestadt Lübeck und wurde bereits mehrfach gegenüber dem Land SH und der NAH.SH untermauert. Zentrales Werkzeug und Mittel hierzu soll die Einrichtung einer Regio-S-Bahn an. Diese soll sich durch ein mindestens halbstündliches Angebot auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden sowie durch eine Vielzahl neuer Stationen und eine verbesserte Infrastruktur auszeichnen, den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen und im hohen Maße dazu beitragen, dass Pendler:innen, aber auch Gelegenheitsfahrgäste und Tourist:innen vom Pkw auf die Schiene wechseln. Die Regio-S-Bahn könnte dadurch ein wichtiger Baustein zur Verkehrswende in der Region sein sowie als wichtiger Standortfaktor für die Stadtentwicklung Lübecks fungieren.

Ein mögliches Zielnetz einer Regio-S-Bahn umfasst die Relationen von Lübeck nach Malente Nord, Neustadt i. H., Lübeck-Travemünde, Lübeck-Schlutup und Ratzeburg. Die Hansestadt Lübeck setzt sich zudem dafür ein, dass möglichst zeitnah noch die neuen Stationen Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg, Lübeck-Travemünde Skandinavienkai Hafenhof und Lübeck-

Genin/Drägerwerk realisiert werden. Weitere potenzielle zu prüfende Stationen auf Lübecker Stadtgebiet im Zuge der Regio-S-Bahn wären: Lübeck-Vorwerk, Lübeck-Roddenkoppel, Lübeck-Buntekuh, Lübeck-Eichholz, Lübeck-Brandenbaum, Lübeck-Wesloe, Lübeck-Schlutuper Tannen, Lübeck-Schlutup, Lübeck Vorrader Straße, Lübeck Kronsfordner Allee und Lübeck-Blankensee.

Ein mögliches Zielnetz einer Regio-S-Bahn ist in Abbildung 26 dargestellt:

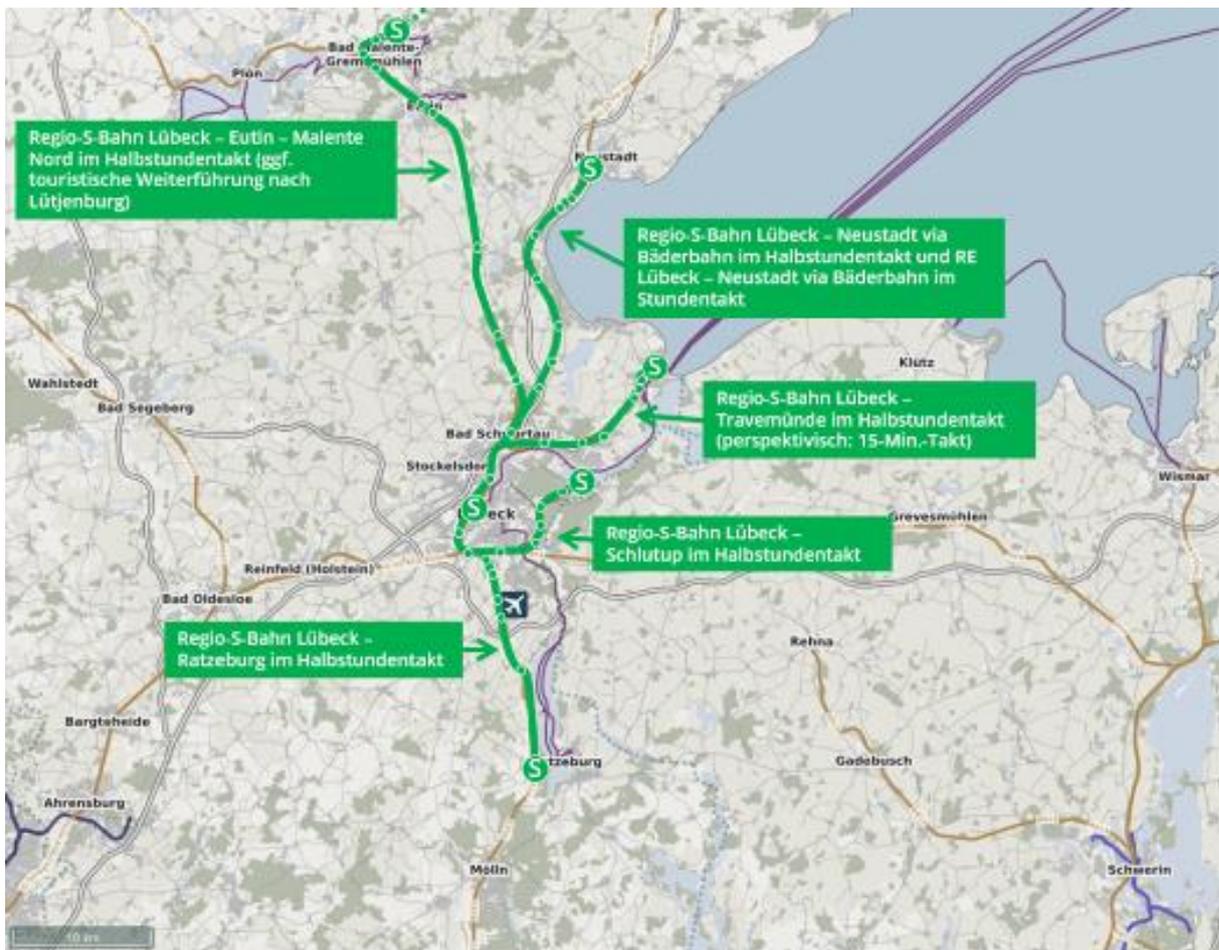


Abbildung 26 Mögliches Zielnetz Regio-S-Bahn (Quelle: HL)

Als ersten Schritt zur Realisierung einer Regio-S-Bahn setzt sich die Hansestadt Lübeck für eine möglichst zeitnahe Taktverdichtung der Streckenäste nach Lübeck-Travemünde und Neustadt i. H. ein, die derzeit zwar partiell (Mo – Fr in der HVZ sowie Sa – So in der Saison) schon halbstündlich bedient werden, jedoch noch nicht ganzjährig und ganztägig. Für eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt eignen sich diese beiden Streckenäste laut einem Gutachten der NAH.SH (bzw. damals: LVS) im Auftrag der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2011 besonders gut: Bei beiden Ästen weist eine Taktverdichtung zum Halbstundentakt jeweils positive Nutzen-Kosten-Faktoren über 1 auf.

Das Potential zur weiteren Taktverdichtung für den Streckenast nach Travemünde begründet sich in der Tatsache, dass die Siedlungslagen entlang der Bahnstrecke größtenteils verdichtet sind und in naher Zukunft auch noch wachsen. So entstehen in Travemünde im Fahrrad- und fußläufigen Einzugsbereich der Stationen Strandbahnhof und Hafenbahnhof in den nächsten Jahren jeweils große Neubauprojekte. Hierdurch können auch im Alltagsverkehr (und nicht nur im touristischen Verkehr in der Saison) noch erhebliche Nachfragepotentiale erschlossen werden. Beispielhaft sei hierzu auch auf die Bahnstrecke Rostock Hbf – Rostock-Warnemünde verwiesen, die im Schienenpersonennahverkehr größtenteils alle 7,5 bis 15 Minuten bedient wird und zusätzlich dazu auch noch über Intercity-Verbindungen verfügt.

#### Was unterscheidet die Regio-S-Bahn (RSB) vom bisherigen Regionalverkehr auf der Schiene aus Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB)?

Im Gegensatz zum schnellen Regionalexpress soll die Regio-S-Bahn dank beschleunigungsstärkerer neuer Triebzüge deutlich feinerschließender und kleinräumiger verkehren und durch diese veränderte Haltepolitik die Region um Lübeck aber auch das Lübecker Stadtgebiet selbst deutlich besser anbinden und den SPNV so „in die Fläche bringen“. Die Potentiale hierfür sind denkbar groß, weil durch dicht besiedelte Bereiche in Lübeck sehr viele Schienenstrecken mit zahlreichen potenziellen Standorten für weitere Bahnhaltepunkte verlaufen. Die Regio-S-Bahn ist als Zusatzangebot zum schnellen RE gedacht. Teilweise sollen bisher stündlich verkehrende Regionalbahnen durch halbstündliche Regio-S-Bahn-Linien ersetzt werden (bzw. umbenannt werden, sobald ein bestimmter Ausbaustandard erreicht ist).

#### Weitere Ausbauforderungen der Hansestadt Lübeck

Über das Projekt einer Regio-S-Bahn hinaus sieht die Hansestadt Lübeck Bedarf für den Ausbau der folgenden Verbindungen:

- Angebotsausbau Lübeck - Eutin - Plön - Kiel (RE 83) mit dem Ziel eines schnellen RE (in unter 60 Min.) im Halbstundentakt
- Angebotsausbau Lübeck - Büchen - Lüneburg (RE 83) mit dem Ziel eines lupenreinen, ITF-konformen Halbstundentakt
- Ein weiterer Angebotsausbau der RE-Sprinter-Verbindungen (RE 8X) von Lübeck nach Hamburg ohne Zwischenhalt: Dieses Zusatzangebot zu den halbstündlich verkehrenden konventionellen RE-Zügen sollte wie bereits im 4. RNVP der Hansestadt Lübeck gefordert in den nächsten Jahren auf ein mindestens stündliches, perspektivisch sogar halbstündliches Angebot ausgebaut werden. Die RE-Sprinter sollen nach Möglichkeit bis Lübeck-Travemünde durchgebunden und dort in den Systemtakt eingebunden werden
- Zukünftig Einführung eines neuen RE Lübeck - Burg auf Fehmarn (- Dänemark) im Stundentakt statt im Zweistundentakt
- Prüfung einer neuen RE- oder RB-Verbindung Lübeck - Schönberg - Rehna - Schwerin (inkl. Lückenschluss Schönberg - Rehna)

Hinsichtlich des zukünftigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur in und um Lübeck fordert die Hansestadt Lübeck beim Bund und beim Land einen drei- bis viergleisigen Ausbau der Strecke Lübeck Hbf – Abzw. Schwartau Waldhalle für die Kapazität und Betriebsstabilität zukünftiger Ausweitungen. Beim mehrgleisigen Ausbau sollte nach Ansicht der Hansestadt Lübeck unbedingt eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Bahnstrecke von/nach Travemünde mittels Überwerfungsbau mitberücksichtigt werden, um so für eine optimale Kapazität und einen verkehrswendetauglichen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu sorgen. Zusätzlich sollte eine Nordkurve für die bessere Erreichbarkeit der Häfen mitberücksichtigt werden. Diese Kurve soll eine Nordanbindung der Hafenterminals (Lehmann, Siems, Skandinavienkai) an die FBQ(Fehmarnbeltquerung)-Hinterlandanbindung ermöglichen. Ein Verzicht auf diese Kurve könnte zur Folge haben, dass stattdessen Gleiskapazitäten zum "Kopf machen" im Bereich Hauptbahnhof vorgehalten werden müssten. Dies wiederum könnte den Hauptbahnhof im Hinblick auf Kapazitäten für den SPNV beeinträchtigen. Die Nordkurve könnte somit eine Entlastung des Hauptbahnhofs und dessen Gleisvorfeld bedeuten.

Darüber hinaus sollte die Strecke nach Travemünde in den kommenden Jahren für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut werden und auch in puncto Kreuzungsmöglichkeiten im bislang eingleisigen Abschnitt ausgebaut werden. Bei allen diesen Projekten müssen beim Thema Lärmschutz alle Betroffenheiten zufriedenstellend behandelt werden.

#### **6.14 Veranstaltungsverkehre**

Das dargestellte ÖPNV-Angebot bietet auch bei größeren Veranstaltungen eine grundlegende Anbindung. Bei Großveranstaltungen kann es allerdings zu einer Überlastung der Kapazitäten des regulären Linienverkehrs kommen. Gleichzeitig sind die Linien unter Umständen nicht nach den Bedarfen der Veranstaltungen ausgerichtet (z. B. zu früher Betriebschluss).

Um einer Überlastung des ÖPNV-Netzes entgegenzuwirken und gleichzeitig eine Anreise mit Bus und Bahn möglichst attraktiv zu gestalten, sollen die Veranstaltenden von anmeldepflichtigen Veranstaltungen bei den Verkehrsunternehmen zusätzliche Kapazitäten zu bestellen. Entsprechend der zu erwartenden Aufkommenszeiten soll das ÖPNV-Angebot gezielt verstärkt werden durch:

- Verstärkerfahrten (sowohl im städtischen Busverkehr als auch im Regionalverkehr)
- Ausweitung der Betriebszeiten (z.B. Tagesverkehr bis in die späten Abendstunden) oder auch
- Gesonderte Zusatzlinien (insbesondere bei Veranstaltungen abseits der bestehenden ÖPNV-Achsen)
- Verdichtung des SPNV-Angebots (Zuständigkeit bei der NAH.SH)

## 7. Qualitätskonzept

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 6) die Ausgestaltung einzelner qualitativer Aspekte des übrigen ÖPNV. Die Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts werden in Abbildung 27 zusammengefasst. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, die hier definierten Qualitäten unter Beachtung der geltenden vertraglichen Regelungen schrittweise umzusetzen bzw. als Basis für eventuelle neue vertragliche Regelungen einzusetzen.



Abbildung 27 Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts

### 7.1 Anschlussicherung und Vernetzungsqualität

Die Bus-Bus-Verbindungen sowie die Bus-Bahn-Verbindungen sind in Anhang L und Anhang M ausführlich beschrieben.

### **7.1.1 Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen**

Die Verknüpfungspunkte in der Hansestadt Lübeck werden durch die übergeordneten und nachgeordneten ÖPNV-Netzknoten gebildet.

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). Für die jeweiligen Stadtbereiche spielen die Bahnstationen Lübeck-Moisling, Lübeck-Travemünde Strand sowie Bad Schwartau ebenfalls eine herausgehobene Rolle in der Verknüpfung. Die weiteren SPNV-Halte im Bedienebiet weisen darüber hinaus eine Verknüpfungsfunktion auf.

### **7.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität**

Die in den Anhängen beschriebenen Anschlüsse sind grundsätzlich als fahrplanmäßige Anschlüsse definiert, d. h., dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht.

Bei vielen Anschlussverbindungen ist jedoch eine weitergehende Anschlusssicherung notwendig. Dies ist bei Verspätungen des Zubringerverkehrsmittel der Fall, wenn die nächste Verbindung mit längerer Wartezeit verbunden ist oder bei einer Anschlussverbindung von erheblicher Nachfrage auszugehen ist (z. B. wenn ein Umstieg für Verbindungen in die Innenstadt notwendig ist). Gleichzeitig sind auch negative Folgen für andere Fahrgäste durch die Anschlussgewährung abzuwägen.

Eine Anschlusssicherung in diesem Sinne kann vorgenommen werden durch:

- Limitierte Anschlüsse: Abbringerbusse warten eine definierte Zeitspanne auf verspätete Zubringerverkehre.
- Garantierte Anschlüsse: Abbringerbusse warten unabhängig von der Verspätung der Zubringerverkehre.

Hansestadt Lübeck und Verkehrsunternehmen verständigen sich auf die jeweilige Art der Anschlusssicherung an den definierten Knoten.

Die Anschlusssicherung soll über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen und durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. Kapitel 7.2.2) überwacht werden.

Die Echtzeitdaten des ITCS sollen mit der im Rahmen der „Landesweiten Echtzeitinformation“ etablierten 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 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.

Um effektive Anschlüsse vom SPNV auf den Bus planen zu können, wirkt die Hansestadt Lübeck ebenso beim Land als Aufgabenträger für den SPNV auf eine konsequente Vertaktung aller Züge im Sinne des ITF hin.

### **7.1.3 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.

Zur Förderung der klima- und umweltgerechten Mobilität will die Hansestadt Lübeck die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsarten weiter verbessern.

#### 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. Hierzu befinden sich z. B. Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof in der Umsetzung. Die heutige Situation am Hauptbahnhof ist in Abbildung 28 dargestellt.



Abbildung 28 Defizite der Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV – Handlungsbedarf am Hauptbahnhof (Quelle: Aufnahme Ramboll)

### Verbesserung der Verknüpfung Fahrrad und übriger ÖPNV durch Fahrradabstellanlagen oder Mobilitätsstationen

Neben den SPNV-Stationen besteht auch an den Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV ein Bedarf nach Fahrradabstellanlagen – insbesondere an Standorten, die eine gute Lage im Radverkehrsnetz und ein gutes Busangebot aufweisen. Denkbar sind hier z. B. auch Haltestellen an End- und Randpunkten des ÖPNV-Netzes.

Grundsätzlich sollen an allen Schwerpunkthaltestellen sowie bei Bedarf an Einfach- und Normalhaltestellen Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder (in der Regel zwei Fahrradbügel) bereitstehen (vgl. auch Kapitel 7.10). An Schwerpunkthaltestellen sowie an geeigneten weiteren Haltestellen wie der geplanten Bushaltestelle Gürtlerweg (Erschließung des Gewerbegebiets Roggenhorst) wird ein Ausbau hin zu Mobilitätsstationen geprüft.

Die Hansestadt Lübeck erfasst die aktuellen Kapazitäten und Qualitäten von Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern im Haltestellenkataster.

### 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.

Die Hansestadt Lübeck strebt an, diese für das Fahrpersonal und die Fahrgäste unbefriedigende Einzelfalllösung durch eine allgemein anwendbare Lösung zu ersetzen. Hierzu sollen die Auswirkungen eines Ausschlusses der Fahrradmitnahme im übrigen ÖPNV ebenso geprüft werden wie eine Verbesserung der Fahrradmitnahme, z. B. durch größer dimensionierte Mehrzweckbereiche oder den Einsatz von Fahrradanhängern auf besonders nachgefragten Linien.

### Fahrradmitnahme im Fährbetrieb

Die Fahrradmitnahme muss grundsätzlich auf allen Fährverbindungen möglich sein.

#### **7.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV**

Zur Stärkung des Umweltverbundes aus Fußgängern, Radfahrenden und ÖPNV-Nutzenden 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 sowie Stationen des Car-Sharing.

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 7.1.5).

#### **7.1.5 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<sub>2</sub>-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 Bike-Sharing-Angebote,
- Gestaltung in einer Form, die eine hohe subjektive Sicherheit gewährleistet.

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 Service Centern der Verkehrsunternehmen.

Die neue Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof Moisling beinhaltet bereits viele der hier genannten Elemente.

## **7.2 Qualität des Betriebsablaufs**

### **7.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den ÖPNV aus. Im Integralen Taktfahrplan (ITF) ist das zuverlässige Erreichen der Knotenpunkte zur Vernetzung der Linien untereinander unerlässlich. 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.
- Verfrühte Abfahrten an Haltestellen sind auszuschließen bzw. als Fahrtausfall zu werten.

Als Zielvorgabe für die Pünktlichkeit wird eine Quote von 95 % des Fahrplanangebots definiert, wobei Abweichungen vom Fahrplan ab einer Verspätung von fünf Minuten berücksichtigt werden. Hierzu ist eine kontinuierliche Auswertung durch die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, deren Ergebnisse in die Linienleistungs- und erfolgsrechnung (vgl. Kapitel 8.3.3) einfließen.

Zur Erhöhung der Pünktlichkeit bekennt sich die Hansestadt Lübeck zu einer konsequenten Busbeschleunigung (vgl. Kapitel 7.12).

### **7.2.2 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.
- Überwachung der Auslastung der Fahrzeuge durch AFZS

### 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.

### **7.2.3 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 und
- die Nutzung des 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.

#### **7.2.4 Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement**

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten. Die zu planenden Fahrzeugkapazitäten ergeben sich dabei aus dem Angebotskonzept und der zu erwartenden Fahrgastnachfrage auf den einzelnen Linien. Hierbei ist eine regelmäßig wiederkehrende Auslastung von mehr als 90 % der Sitz- und Stehplatzkapazitäten zu vermeiden.

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.

### **7.3 Dienstleistungsqualität**

#### **7.3.1 Zertifizierung der Dienstleistungsqualität**

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

#### **7.3.2 Qualitätsmanagement**

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

Durch die Verkehrsunternehmen sind außerdem mindestens alle drei Jahre Kundenbefragungen zur Qualitätsmessung und zur Bewertung des Angebots durchzuführen. Das Erhebungsdesign wird gemeinsam von der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen festgelegt. Die Ergebnisse sind der Hansestadt Lübeck zur Verfügung zu stellen.

## **7.4 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst**

### Rahmenanforderungen

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den übrigen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen Nutzer:innen 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.

Über die gesetzlichen Anforderungen (u.a. nach PbefG, BOKraft und ggf. BOStrab) hinaus werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

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

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

### Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

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

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

## 7.5 Weiterentwicklung der Tarife im übrigen ÖPNV

Die Verkehrsunternehmen müssen für Verkehrsleistung des übrigen ÖPNV den SH-Tarif anwenden<sup>68</sup>.

### Tarifentwicklungsplan

Aktuell befindet sich der sog. Tarifentwicklungsplan (TEP) in Bearbeitung, welcher das Ziel verfolgt den SH-Tarif einheitlich zu überarbeiten. Es wird daher eine Strategie erarbeitet wie der SH-Tarif zu einem zukunftsorientierten, kundenfreundlichen, aber auch ergiebigen Tarif weiterentwickelt werden kann. Dabei werden auch Lösungen für neue Herausforderungen (unter anderem Multimodalität, E-Tarif) gesucht.

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 TEP nunmehr rasch erfolgt, da etwaige Verzögerungen den kommunalen Weiterentwicklungsinteressen entgegenstehen. In diesem Zusammenhang ist die Anpassung der Fahrpreise in Richtung Bad Schwartau, Ratekau-Sereetz und Stockelsdorf erneut zu prüfen.

### Überlegungen für einen Beitritt in das Verbundgebiet des „hvv“

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.

2020 wurde beschlossen, dass die Einführung des hvv-Tarifs weiterhin voranzubringen ist,

Durch das Deutschlandticket gibt es für Bahn-Pendelnde nun eine vergünstigte Alternative zu den bisherigen Fahrkarten im SH-Tarif. Vor diesem Hintergrund sollte ein hvv-Beitritt neu evaluiert werden.

## 7.6 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

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

- Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- Vorhaltung von mindestens je einem ServiceCenter am ZOB sowie im Stadtteil Travemünde (dabei Verkauf von Fahrausweisen für die Fähren mindestens im ServiceCenter im Stadtteil Travemünde ermöglichen),

---

<sup>68</sup> Eine Ausnahme bildet das Angebot der Priwall-Fähren.

- Vorhaltung eines flächendeckenden Vorverkaufsnetzes (ca. 30 Vorverkaufsstellen), Weiterer Ausbau des elektronischen / mobil nutzbaren Vertriebskanals (z.B. im Onlineshop oder per App),
- Reduzierung der Barzahlung von Tickets in Fahrzeugen

## **7.7 Anforderungen an die Fahrgastinformation, Service- und Marketingqualität**

### **7.7.1 Fahrgastinformation**

#### Fahrplankommunikation

Die Verkehrsunternehmen sollen schwerpunktmäßig digitale Wege der Fahrgastinformation in barrierefreier Form anbieten:

- Lieferung der Fahrplandaten mit Echtzeitangaben in die Datendrehscheibe der NAH.SH zur Integration in die gängigen Fahrplanauskünfte, insbesondere der NAH.SH und der Deutschen Bahn sowie auf internetbasierten Kartendiensten/Plattformen wie Google Maps
- Integration der Linienverläufe in den landesweiten interaktiven Liniennetzplan der NAH.SH,
- Darstellung der Linienfahrpläne und Haltestellenfahrpläne im PDF-Format über die Webseite der Verkehrsunternehmen,
- Telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum NAH.SH-Kundendialog),

An den Haltestellen sind ebenfalls kommunikative Maßnahmen vorzusehen, die in Kapitel 7.10 aufgeführt sind.

Die Linienfahrpläne sind darüber hinaus in Form von gedruckten Fahrplanbüchern mit Liniennetzplan von den Vorverkaufsstellen und Service-Centern der Verkehrsunternehmen in hinreichender Zahl bereitzustellen und gegen Schutzgebühr abzugeben. Ebenso sind Fahrplanbücher in digitaler Form auf der Internetseite der Verkehrsunternehmen vorzuhalten. Im Fahrplan sind an Haltestellen mit Aufenthaltszeit sowohl die Ankunfts- als auch die Abfahrtszeit darzustellen. Nach Möglichkeit sollen die Fahrplantabellen zukünftig in ein kompakteres Format überführt werden.

In den Fahrplanbüchern bzw. -buchdateien sind auch Informationen zu den Regionalverkehrslinien sowie zum SPNV zu integrieren. Hierzu sind die Fahrplandaten rechtzeitig und in geeignetem Format zu liefern.

Der vorhandene Liniennetzplan soll zu einem einfacheren, eingängigeren, leichter zu verstehenden Plan weiterentwickelt werden, damit er insbesondere für Ortsunkundige (z. B. auch Tourist:innen und Neubürger:innen) eine verbesserte räumliche Orientierung und einen verbesserten Zugang zu weiteren wesentlichen Informationen ermöglicht. Beispielhaft für eine Überarbeitung könnte der Liniennetzplan der Hansestadt Rostock sein, bei dem auf den ersten Blick z. B. Taktlichten durch Strichstärke der Linien ersichtlich werden.

### 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 weiterhin über die derzeitigen Apps<sup>69</sup> hinaus in den interaktiven Liniennetzplan der NAH.SH integriert 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. Eine Übernahme der Gestaltungsvorlage der NAH.SH für die Informationsmonitore ist zu prüfen.

### Störungsinformationen

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

- primär über die Fahrplanauskünfte, z. B. die Apps NAH.SH und DB Navigator sowie
- internetbasiert (z.B. <https://mobil.swhl.de/>),
- über die derzeitigen Apps meinLÜBECK, SWL Mobil Planer 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 und an präsender Stelle auf den Internetseiten integriert werden.

## **7.7.2 Service- und Marketingqualität**

### Fahrgastbeirat

Die Einbindung von Fahrgästen bei Belangen von Betrieb und Angebot soll weiterhin über einen Fahrgastbeirat durch die Verkehrsunternehmen organisiert und koordiniert werden.

---

<sup>69</sup> Vgl. meinLÜBECK, SWL Mobil Planer, DyFIS-Talk.

Der Fahrgastbeirat soll sich nach Möglichkeit mindestens aus Vertreter:innen von Senior:innen, Behinderten, Mobilitätseingeschränkten, Schüler:innen, Fahrgast- und Verkehrsinitiativen sowie weiterer TÖB zusammensetzen und sich mindestens zweimal jährlich mit den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger austauschen.

#### Stadtteilkonferenzen

Die Hansestadt Lübeck informiert über ihre Stadtteilkonferenzen regelmäßig über wesentliche ÖPNV-Angelegenheiten.

#### Ins Gespräch kommen

Verkehrsunternehmen sollen darüber hinaus in unregelmäßigen Abständen zusammen mit dem Aufgabenträger die Möglichkeit des Dialogs mit Bürger:innen und Fahrgästen geben, um gegenseitig mehr Verständnis für die Belange des anderen zu erlangen.

#### 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, wenn möglich, soll neben dem lokalen Corporate Design der Verkehrsunternehmen oder der Hansestadt Lübeck im Sinne eines gemeinsamen Marketing-Auftritts vor allem unter der Dachmarke NAH.SH erfolgen und das NAH.SH-Design berücksichtigen.

### **7.8 Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV**

#### **7.8.1 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 und § 1 Abs. 4 ÖPNVG SH die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022, eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Das PBefG lässt zudem zu, dass der Nahverkehrsplan Ausnahmen von der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit definiert: § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG.

Allerdings lässt das PBefG die Umsetzung dieses Plans im Dunkeln. Denn der Nahverkehrsplan an sich ist weder verbindlich für eigenwirtschaftliche Verkehre noch für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre. Soweit Verkehre eigenwirtschaftlich erstellt werden, kann mit Verweis auch auf eine unzureichende Barrierefreiheit gemäß § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG eine Genehmigung versagt werden, jedoch stellt sich die Option nur, wenn mehrere Genehmigungsanträge zur Auswahl stehen. Im Gegensatz zu z.B. zum Buslinienfernverkehr – dort § 42b PBefG – gibt es im Nahverkehr an eigenwirtschaftliche Verkehre keine gesetzlichen Mindestanforderungen.

Will der Aufgabenträger Standards der Barrierefreiheit verbindlich vorgeben, so kann er dies in einer Vorabbekanntmachung nach § 12 Abs. 6 PBefG tun und dann Anträge, die hinter dieser Vorabbekanntmachung zurückbleiben, mit Verweis auf § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG bei der Genehmigungsbehörde zur Ablehnung veranlassen. In diesem Fall muss aber der Aufgabenträger mit diesen Standards den Verkehr entsprechend gemeinwirtschaftlich vereinbaren.

Gibt es von Anfang an keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf entsprechende Vorabbekanntmachungen – was heute allgemein der Fall ist, da der Nahverkehr nicht kostendeckend aus Fahrgelderlöse und deren Surrogaten bedient werden kann – so gibt es keinen Vollziehungsanspruch. Abgesehen von Art. 2a VO (EG) 1370/2007 gibt es keine Rechtsgrundlage dahingehend, dass sich gemeinwirtschaftliche Verkehre in ihrer Art und Umfang aus dem Nahverkehrsplan ableiten müssen

Auch die Adressaten der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit sind unklar. Rechtswirkungen kann ein Nahverkehrsplan nur im Genehmigungsverfahren erhalten. Hier sind Fahrzeuge- und Bedienungs- Informationsstandards Regelungsgegenstand, nicht jedoch z.B. baulicher Zustand von Haltestellen oder gar deren Zuwegungen. Von daher muss der Anspruch der Herstellung „vollständiger Barrierefreiheit“ unvollständig bleiben. Auch die Landesnormen fordern nur überhaupt Aussagen zu „zukünftigen Anforderungen an die Barrierefreiheit“ § 5 Abs. 2 Nr. 5 lit. g ÖPNVG SH. Inhaltliche Festlegungen sind nicht getroffen.

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“. Dabei wird bewusst nicht zwischen (körperlicher) Mobilitätsbehinderung und sensorischen Einschränkungen unterschieden

Eine Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden wurde von den

Aufgabenträgern, Vertreter:innen des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, dem Land und der NAH.SH abgestimmt. Wesentliche Anforderungen sind:

- 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.

### **7.8.2 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-Nutzenden.

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

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 (siehe Tabelle 26 bis Tabelle 28).

Hierbei fließen die Empfehlungen des Leitfadens „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“<sup>70</sup> sowie die Ergebnisse des Gutachtens „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck“<sup>71</sup> mit ein. Es wird dabei der Fokus auf die zu erfüllenden Mindestvorgaben gelegt, jedoch nicht auf erweiterte Standards.

Tabelle 26 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)

Bereich		Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Zuwegung Zugangsstellen	zu	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm)</li> <li>b. Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden</li> <li>c. Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m</li> <li>d. Mindestbreite von Rampen 2,00 m</li> <li>e. Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge</li> <li>f. Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m</li> <li>g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%)</li> <li>h. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)</li> <li>i. Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen</li> <li>j. Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)</li> </ul>
2. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen		<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung</li> </ul>

<sup>70</sup> Vgl. NAH.SH (2018)

<sup>71</sup> Vgl. BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017)

	b. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)
3. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg Oberflächenbeschaffenheit: befestigte, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche)</li> <li>b. Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast)</li> <li>c. Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs</li> <li>d. Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle)</li> <li>e. Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen</li> <li>f. Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür</li> <li>g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%)</li> <li>h. Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten</li> <li>i. Möglichst Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren</li> <li>j. Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm</li> <li>k. Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16 cm, besser 18 cm, optimal 22 cm (gradlinige Anfahrbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten)</li> <li>l. Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im</li> </ul>

	Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)
4. Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Position Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken</li> <li>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</li> </ul>
5. Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m</li> <li>b. Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast und taktiles Einstiegsfeld)</li> <li>c. Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)</li> </ul>
6. Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein</li> <li>b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m</li> </ul>

Tabelle 27 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen

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

5. Barrierefreier  
Zugang zu ÖPNV-  
Angeboten

- a. Persönliche und telefonische Beratung
- b. Barrierefreie Innenraumgestaltung sowie  
Zuwegung zur Mobilitätszentrale
- c. Gestaltung der ÖPNV-Internetseiten (z.B.  
Mobilitätszentrale) nach den Richtlinien der WAI  
(Web Accessibility Initiative)

Tabelle 28 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<p>1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>b. Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm</li> <li>c. Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer:innen</li> <li>d. Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug</li> <li>e. Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug</li> <li>f. Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums</li> </ul>
<p>2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster</li> <li>b. Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc.</li> <li>c. Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und/oder Kneelingfunktion) bzw. alternativ Vorhandensein eines Hublifts sowie entsprechende Zugangsstellengestaltung</li> </ul>

### 7.8.3 Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen

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 beseitigt zu haben.<sup>72</sup>

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

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 7.8.2 definierten Mindestanforderungen initiiert die Hansestadt Lübeck mit Beschluss zum 5. RNVP die Umsetzung des nachfolgend dargestellten Verfahrens. Das Verfahren zielt auf die konkrete Definition von Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit für die einzelnen Jahre der Laufzeit des 5. RNVP (kurz- bis mittelfristig) ab.

1. Erfassung des Ausbau- und Ausstattungsstandes durch Aktualisierung des Haltestellenkatasters zur Feststellung von Handlungsbedarfen und zur Überprüfung der Anwendung der Mindestkriterien
4. Kategorisierung und Bewertung der Haltestellen (im Hinblick auf Fahrgastaufkommen, Bedeutung im Liniennetz sowie die lokale Bedeutung und Erschließungsfunktion)
5. Festlegung von zeitlichen oder räumlichen Ausbauprioritäten (Fokussierung auf kurz- und mittelfristige Prioritäten sowie Filterung über Ausnahmetatbestände)
6. Ableitung des Umsetzungs- und Maßnahmenplan

Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes wurden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt und sind bis zu einer Aktualisierung weiterhin gültig.

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.

Neben der Umsetzung gezielter Maßnahmen gemäß dem Maßnahmenplan verfolgt die Hansestadt Lübeck auch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Rahmen anstehender Sanierungs- oder Ausbauprojekte (z. B. dem Bau barrierefreier Bushaltestellen im Rahmen des Ausbaus der Ratzeburger Allee zum Radschnellweg). Dies erhöht die Taktung des barrierefreien Ausbaus und nutzt Synergien.

---

<sup>72</sup> Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014)

## 7.9 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 7.8.2 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit sowie des Klima- und Umweltschutzes.

Es werden nachfolgende Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz<sup>73</sup> 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 Fahrzeuge mit niederflurigem Einstieg 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 Corporate Design der NAH.SH ist an allen Fahrzeugen mindestens gemäß Nr. 02.7 (Bus-Exterieur in Betreiberfarben mit NAH.SH-Logo) umzusetzen. Alle Neufahrzeuge sollen das Farbkonzept des Corporate Design komplett umsetzen.
- Die Bestuhlung soll linienbusgerecht sein. Auf Linien mit langem Laufweg ist perspektivisch der Einsatz einer Überlandbestuhlung zu prüfen.
- Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halteanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten. Bei Neufahrzeugen sind die Halteanforderungstasten ebenfalls in Brailleschrift zu beschriften.
- Türen sind mit einer akustischen und optischen Warnung während des Schließvorgangs auszustatten.
- Der Fahrgastinnenraum von Neufahrzeugen ist mit Piktogrammen, farblich gekennzeichneten Buslinien sowie einer kontrastreichen Farbgestaltung zu versehen, die der Barrierefreiheit Rechnung trägt.
- Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.

---

<sup>73</sup> 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 Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt.

- Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen sowie z. B. schwerem Gepäck verfügen.
- Die Bodenbeschaffenheit muss eben und rutschhemmend ausgeführt werden.
- Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS inkl. automatischer Fahrgastzählung und entsprechender Zertifizierung, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter (soweit diese für das angebotene Fahrkartensortiment notwendig sind), 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. Bei technischen Defekten ist eine akustische Fahrgastinformation durch das Fahrpersonal erforderlich.
- 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-C-Steckdosen) sowie die WLAN-Verfügbarkeit in den Fahrzeugen ermöglichen.

#### Klima- und Umweltschutz

Im Sinne einer Verringerung der Emissionen soll der Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge weiterhin erhöht werden. Es wird daher als Zielvorgabe definiert, dass der Anteil rein-elektrisch angetriebener Fahrzeuge an der Gesamtflotte 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 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. 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.

### Sicherheit

- Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste kann in fahrgastschwachen Randzeiten eine Beschränkung auf einen Einstieg an der Vordertür vorgenommen werden.
- Uniformierten Beamten des Polizeidienstes soll weiterhin eine kostenlose Beförderung gewährt werden.
- Die Fahrzeuge müssen mit Einrichtungen zur Videoüberwachung ausgestattet sein.

### Werbeflächen

- Werbung an und in den Fahrzeugen ist grundsätzlich zulässig, wenn dadurch der Beförderungskomfort und die Fahrgastinformation nicht beeinträchtigt wird.
- Nicht zulässig ist eine Fahrzeugwerbung, die den Umweltverbund konkurrenziert oder den verkehrspolitischen Zielen der Hansestadt Lübeck widerspricht (siehe Abbildung 29). Auch sexistische Werbung ist nicht erwünscht.
- Die Fenster im Fahrgastbereich sind so zu gestalten, dass – insbesondere an den Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen – eine ungetrübte Sicht nach Außen gewährleistet ist.

Im Rahmen einer erweiterten Anwendung des Verbunddesigns der NAH.SH (vgl. Ausstattung Fahrzeuge) an den Bussen ist mittelfristig ein Verbot für Fremdwerbung zu prüfen.



Abbildung 29 Beispiel für unzulässige Fahrzeugwerbung (Quelle: HL)

## 7.10 Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur

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

Die Zuordnung der Haltestellen erfolgt zum einen anhand der Ein- und Umsteigendenzahlen (siehe Tabelle 29) sowie zum anderen anhand der Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang.

- Einfachhaltestellen sind Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen. 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 Umsteigenden 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 Umsteigenden am Tag genutzt wird.
- Zugangsstellen mit darüberhinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage (über 1.000 Ein- und Umsteigende pro Tag) z.B. hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als Schwerpunkthaltestellen definiert.

Tabelle 29 Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigendenzahlen

<b>Haltestellenkategorie</b>	<b>Zuordnungswert nach Einsteigenden und Umsteigenden</b>
Einfachhaltestelle	< 100 Ein- und Umsteigende
Normalhaltestelle	100 – 1.000 Ein- und Umsteigende
Schwerpunkthaltestelle	> 1.000 Ein- und Umsteigende

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

- Umsteigehaltestelle
- 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 im Regelfall als Kaphaltestellen oder Haltestellen am Fahrbahnrand anzulegen.

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. Grundsätzlich sind Haltestellen so anzulegen, dass der Bord nicht von Bussen beim ein-/ausscheren überstrichen wird. Bei der Ausgestaltung von Haltestellen sind die straßenbaulichen Regelwerke der FGSV – insbesondere die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) – zu beachten.

In besonders begründeten Ausnahmefällen, z. B. dort wo es betrieblich notwendig ist, eine Wartezeit zur Sicherung eines Anschlusses zu verbringen oder an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h, ist eine Ausführung von Haltestellen als Busbucht möglich. Allerdings sollte diese Bauform aufgrund der hohen Entwicklungslängen, dem damit einhergehenden Flächenbedarf, dem eingeschränkten Ein-/Ausstieg für Mobilitätseingeschränkte bei falsch geparkten Kfz, der Seitenbeschleunigung für stehende Fahrgäste bei der Ein- und Ausfahrt sowie der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr möglichst vermieden werden.

## 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 7.8.2 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

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 30 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 freizuhalten (vgl. Kapitel 7.11).<sup>74</sup>

## Subjektive Sicherheit

Um das Sicherheitsempfinden der wartenden ÖPNV-Nutzer:innen insbesondere auch in den Abend- und Vorabendstunden der Wintermonate zu stärken, sollen Haltestellen vom öffentlichen Raum gut einsehbar und ausreichend ausgeleuchtet sein. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens an besonders betroffenen Standorten - insbesondere dem ZOB - sind zu prüfen.

## 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 30 Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

<b>Ausstattung</b>	<b>Schwerpunkt-haltestelle</b>	<b>Normal-haltestelle</b>	<b>Einfach-haltestelle</b>
<b>Kennzeichnung der Haltestelle</b>			
Haltestellenmast	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
NAH.SH-Logo	X	X	X

<sup>74</sup> Gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein kann die Hansestadt Lübeck diese Verpflichtung an Eigentümer und Eigentümerinnen der anliegenden Grundstücke übertragen.

<b>Fahrgastinformation</b>			
Liniennummern und Fahrziele	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Gültigkeit in ausreichender Darstellungsgröße	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		
<b>Aufenthaltskomfort</b>			
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung, (Straßenbeleuchtung ausreichend)			X
Beleuchtung	X	X	
Wetterschutzeinrichtung mit Sichtbeziehung gegen Fahrtrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	
Sitzgelegenheit <sup>1</sup>	X	X, ggf. B	
Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel)	X	B	
Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel, ggf. Fahrradbox)	B		
Notrufeinrichtung	B		

Anmerkung: B = bei Bedarf. <sup>1</sup> Die Bereitstellung einer Sitzgelegenheit kann ggf. auch über die vorhandene Stadtmöblierung erfolgen.

#### Abfallbehälter an Haltestellen

Derzeit sind Schwerpunkt- und Normalhaltestellen überwiegend mit Abfallbehältern ausgestattet. Erfahrungsgemäß werden diese allerdings vorrangig von Nicht-Bus-Kund:innen genutzt. Daher wird das Vorhalten von Abfallbehältern an Haltestellen nicht mehr zwingend vorgesehen.

#### 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.

Die weitere regelmäßige Aktualisierung soll mindestens alle zwei Jahre sichergestellt werden. Dies kann z.B. durch direkte Einpflegung der Aktualisierung in ein Haltestellenmanagement- oder Haltestellenkataster-Tool erfolgen.

#### Werbung an Haltestellen

Die ausschließlichen Werberechte in der Hansestadt Lübeck sind bis 2026/2027 an die WALL GmbH vergeben. Dies beinhaltet den Aufbau, die Wartung, Instandsetzung und Pflege der Fahrgastunterstände. Es wurde von der Hansestadt Lübeck für die Stadtmöbel der WALL GmbH das Modell „Avenue“ genehmigt. Ebenso wurde der Farbton für die Altstadtinsel und für das übrige Stadtgebiet festgelegt.

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, ein ähnliches Modell für den nachfolgenden Zeitraum weiterhin zu etablieren.

### **7.11 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 bzw. der zuständige Straßenbaulastträger stellt daher die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicher.

Der Betreiber der Haltestelleninfrastruktur stellt die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sicher.

#### 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 sind bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt. Eine vergleichbare Anschlussregelung wird angestrebt.

## **7.12 ÖPNV-beschleunigende Maßnahmen / Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur**

Die Hansestadt Lübeck konkretisiert mit vorliegendem 5. RNVP die Zielstellung, den ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern. Dies gilt sowohl für die Stadtbus- als auch für die Regionalbusverkehre.

Die Maßnahmenbereiche

- Streckenbeschleunigung durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung,
- Streckenbeschleunigung durch Erhalt und Ausbau von Sonderfahrstreifen (Busspuren),
- Beschleunigung an Knoten durch Lichtsignalanlagen-Beeinflussung und Vorrangschaltungen sowie Lichtsignalanlagen für das Pfortenpersonal,
- Beschleunigung im Bereich von Haltestellen durch geeignete Haltestellentypen und Haltestellenstandorte sowie
- Beschleunigung durch weitere konzeptionelle verkehrsverlagernde Maßnahmen

sind im Hinblick auf einen anschlussichernden integrierten Taktfahrplan zu intensivieren.

Innerhalb der Laufzeit des RNVPs sollen Maßnahmen ergriffen werden, die mit jedem Fahrplanwechsel die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit um 0,5 km/h erhöhen unter Einhaltung der Qualität des Betriebsablauf – insbesondere Pünktlichkeit und Anschlussicherung an Umsteigepunkten.

### **7.12.1 Ausbau 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.

### 7.12.2 Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Busbeschleunigung

Entsprechend den Empfehlungen eines im Auftrag der SWL mobil in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Gutachtens<sup>75</sup> sollen folgende Maßnahmen aus Sicht der Hansestadt Lübeck in den einzelnen untersuchten Korridoren (vgl. Abbildung 30) zur Umsetzung der Busbeschleunigung weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden.

Diese Maßnahmen könnten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs des übrigen ÖPNV sowie zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Attraktivität des Verkehrsangebots beitragen. Die Empfehlungen des Gutachters sind auf Umsetzbarkeit zu prüfen.

Korridor 1: Kronsfordter Allee / Berliner Allee

- Zeitliche und räumliche Verlängerung des ÖPNV-Sonderfahrstreifens vor dem Mühlentorkreisel bis zur Haltestelle Verwaltungszentrum Mühlentor,
- Umbau des Knotens an der B207 mit baulichen und verkehrstechnischen Komponenten.

Korridor 2: Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg

- Beeinflussung der beiden Lichtsignalanlagen nördlich des St.-Jürgen-Ringes in Kombination mit der Aufhebung der Busbuchten an den Haltestellen Stresemannstraße und Wasserkunst (Belastung der Ratzeburger Allee erfordert perspektivisch nur noch einen 2-spurigen Fahrbahnquerschnitt)
- Beeinflussung der Lichtsignalanlagen südlich Osterweide oder bis Groß Grönau (Grüne Welle dann während Busdurchfahrt ggf. teilweise unterbrochen)
- Busbeschleunigung im Bereich Universität / Osterweide: Neubau einer separierten Rechtsabbiegespur stadteinwärts zur Osterweide im Bereich des bestehenden Grünstreifens ggf. mit Einbindung der Bushaltestelle (als 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-Anschlussstelle 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
- Ausbau der Kieler Straße unter Berücksichtigung der ÖPNV-Belange

Korridor 3b: Niendorfer Straße / Genin

---

<sup>75</sup> Vgl. urbanus GbR (2018)

- Prüfung einer systematischen Entlastung vom Kfz-Verkehr im Rahmen der Fortschreibung VEP z.B. als Gesamtverkehrskonzept oder Masterplan Mobilität
- Einrichtung einer in die Haltestellenanlage 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

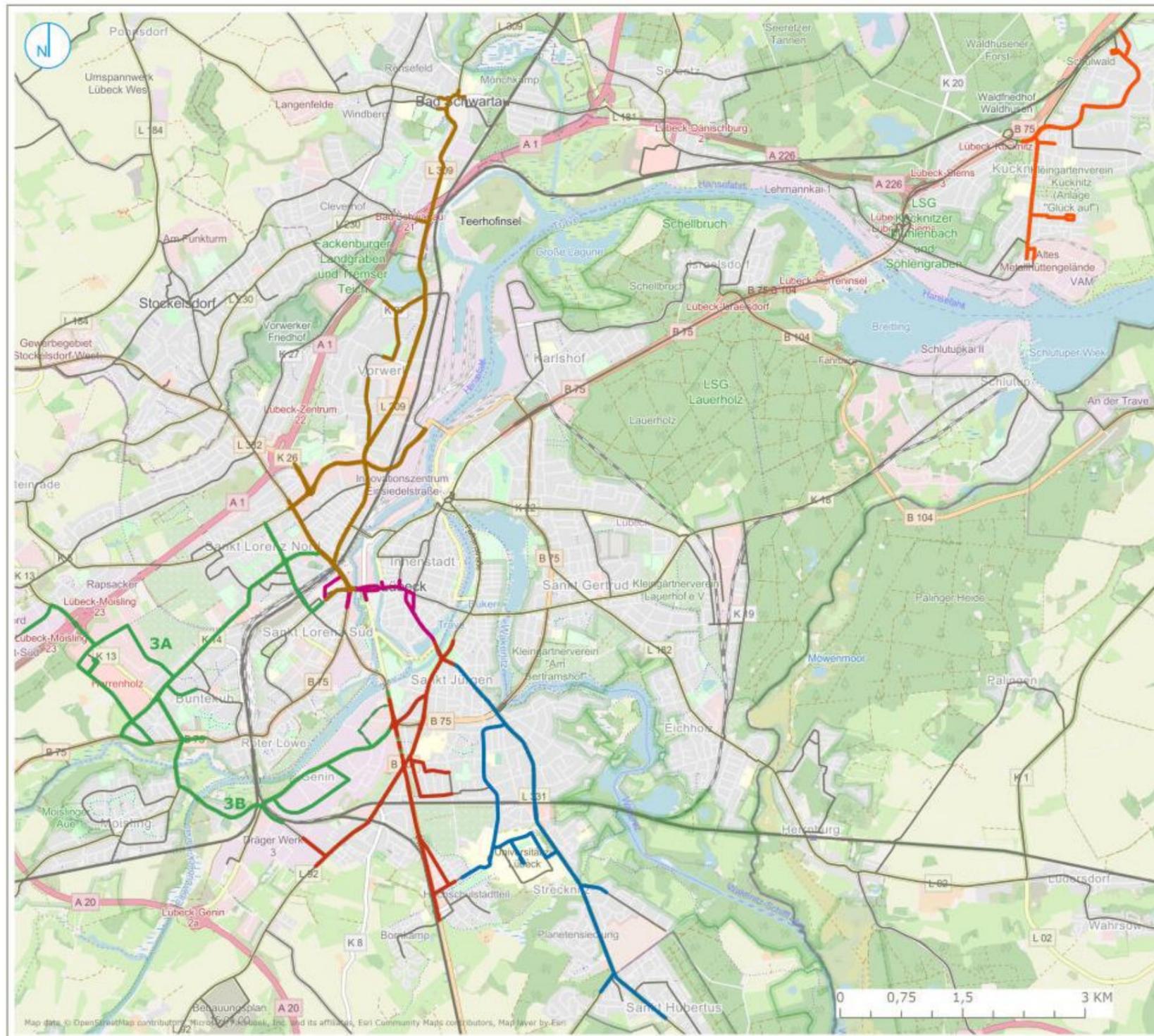
#### Korridor 5: ZOB/Hauptbahnhof bis Stadthalle

- 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



- Legende
- Streckenprofil 1
  - Streckenprofil 2
  - Streckenprofil 3A
  - Streckenprofil 3B
  - Streckenprofil 4
  - Streckenprofil 5
  - Streckenprofil 6
  - - - Layer
  - Kernnetz

RNVP Hansestadt Lübeck

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

**BUS**  
Maßnahmenvorschläge und  
Untersuchungsbedarfe  
RAMBOLL TRANSPORT



Abbildung 30 Korridore/ Problemstellen mit besonderem Handlungsbedarf zur ÖPNV-Beschleunigung<sup>76</sup>

<sup>76</sup> Vgl. urbanus GbR (2018), eigene Darstellung

### **7.12.3 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 ggf. für Wendemöglichkeiten vorzusehen.

Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge maximal ca. 21 m), Solobussen mit Fahrgastanhängern (Gesamtlänge ca. 23 m) und Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) zu berücksichtigen.

# 8. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung

## 8.1 ÖPNV-Organisation und ÖPNV-Management

### 8.1.1 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. Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden RNVP ist dabei die Hansestadt Lübeck.

### 8.1.2 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 Angebots- und Fahrplanplanung inkl. Vorgabe von Anschlüssen, Verknüpfungspunkten, Takten
- Kontinuierliche Überprüfung des effizienten Mitteleinsatzes
- Rahmenvorgaben für ein Qualitätsmonitoring
- Entwicklung und Durchführung eines Aufgabenträger-Qualitätsmonitorings
- Mitwirkung bei der 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

Aufgaben des Verkehrsunternehmens ergeben sich aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA), hierzu zählen insbesondere:

- Umsetzungsorientierte Angebots- und Fahrplanplanung inkl. Erstellung des Fahrplans für den jeweiligen Fahrplanwechsel
- Betriebs- und Umlaufplanung

- Durchführung Fahrdienst
- Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- Unternehmens-Marketing
- Unternehmens-Controlling
- Serviceleistungen
- Fahrkartenvertrieb
- Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- Mitwirkung bei der Erstellung des RNVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- Marktforschung, Erhebungen
- Haltestellenausstattung entsprechend Tabelle 21 für die Bereiche Kennzeichnung der Haltestelle und Fahrgastinformation sowie für die Merkmale Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Notrufeinrichtung<sup>77</sup> im Bereich Aufenthaltskomfort
- Beschwerdemanagement
- Verwaltung von Daten / Statistiken
- Kundenkommunikation
- Betreuung Fahrgastbeirat
- ÖPNV-Marketing

## **8.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen**

### **8.2.1 Form der Leistungsvergabe**

Die Hansestadt Lübeck hat das Verkehrsunternehmen SWL mobil auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste mit der Erbringung der durch die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung direkt betraut. Die Betrauung endet am 10.06.2030.

Für die Verkehre der Priwallfähre existiert eine separate Betrauung, die am 31.12.2045 endet.

### **8.2.2 Netzintegration der Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV (Linienbündel)**

Die Verkehrsleistungen in der Hansestadt Lübeck sind in einem Linienbündel ("Region Lübeck") zusammengefasst. Aufgrund der eng verflochtenen Netzstruktur ist keine weitere Aufteilung sinnvoll.

In dem Linienbündel "Region Lübeck" werden auch Verkehrsleistungen in die benachbarten Städte und Gemeinden geleistet (ausbrechende Linien).

Darüber hinaus gibt es Verkehrsleistungen des Regionalverkehrs (einbrechende Linien), die federführend von den umliegenden Aufgabenträgern betreut werden.

---

<sup>77</sup> Für die Merkmale Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Notrufeinrichtung sind Zuständigkeitsregelungen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger noch konkreter abzustimmen.

### **8.3 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.

#### **8.3.1 Nachweis der Betriebsqualität**

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, bei der Betriebsleistungserbringung die im vorliegenden RNVP definierten Qualitäten über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verständigen sich auf ein Berichtswesen.

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.

#### **8.3.2 Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch**

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales 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. Ein Austausch der Daten über andere Wege, z. B. die Datendrehscheibe der NAH.SH, ist hierbei ebenfalls möglich:

- Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten zur Verfügung.
- 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.

### **8.3.3 Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten**

Von der Hansestadt Lübeck wird langfristig eine Linienleistungs- und -erfolgsrechnung (LLE) von allen Verkehrsunternehmen erwartet, um dadurch eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen sowie Handlungsbedarfe zu ermitteln. Der Einbezug von Erlösdaten scheint zum Zeitpunkt der Erstellung des 5. RNVP durch den nicht definierbaren Einfluss des Deutschlandtickets in die Erlössituation kurzfristig nicht umsetzbar.

Daher wird eine Linienleistungsrechnung im Sinne einer Marktforschung erwartet. Hierfür sollen folgende Leistungsdaten bereitgestellt werden:

- Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Beförderte Personenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Ein- und Aussteigerzahlen (je Haltestelle, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Pünktlichkeitsstatistiken (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben)
- Fahrzeugkapazitäten (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Fahrzeugstatistik entsprechend den Anforderungen an die Qualität der einzusetzenden Fahrzeuge (je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben),
- Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen.

Darüber hinaus sind die Daten je Linie, nach Verkehrstagen und täglichen Zeitscheiben in regelmäßigen Abständen (mindestens einmal pro Jahresquartal) transparent derart aufzubereiten, dass pro Linie

- Fahrgastzahlen,
- Beförderte Personenkilometer,

- Auslastungen gemessen an den angebotenen Platzkapazitäten,
- Pünktlichkeit,
- Fahrzeugqualität,
- Einnahmen aus Fahrgelderlösen sowie Ausgleichszahlungen

ersichtlich sind.

Die Daten sind sowohl allgemeinverständlich zusammenfassend in Diagrammen, Abbildungen und Zeitreihen (Ganglinien) transparent aufzubereiten, als auch die Rohdaten zur Verfügung zu stellen, insbesondere saisonale Schwankungen sind herauszuarbeiten.

Eine Integration geeigneter Daten in das Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck wird mittelfristig angestrebt.

Sofern im Rahmen des Deutschlandtickets belastbare Informationen zu den zu erwartenden Einnahmen zur Verfügung stehen, ist die Linienleistungsrechnung zu einer Linien-Leistungs- und-Erfolgsrechnung (LLE) als transparentes Evaluationsinstrument für alle Linien weiterzuentwickeln.

#### **8.3.4 Ergänzende Instrumente der Marktforschung**

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeinen Marktforschung durchgeführt werden. Dazu zählt auch das ÖPNV-Kundenbarometer, welches jährlich vom Meinungsforschungsinstitut TNS-Infratest durchgeführt wird.

Eine Koordination und ggf. gemeinsame Durchführung mit NAH.SH ist anzustreben.

#### **8.4 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),
- Ausgleichsleistungen auf Grundlage der Richtlinie für Billigkeitsleistungen (z. B. Deutschlandticket),
- Mitteln aus dem Ausgleich für die entgeltfreie Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX),
- Sonstige Einnahmen (z. B. Vermietung von Werbeflächen),
- Steuerliche Verrechnung der Verluste von SWL mobil/LVG im Rahmen des steuerlichen Querverbundes mit den Stadtwerken Lübeck als städtischer Energieversorger sowie
- Ausgleichsleistungen von Gebietskörperschaften oder Dritter.

Im Übrigen wird auf die jährlichen Gesamtberichte entsprechend Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) 1370/2007 zur Finanzierung des ÖPNV<sup>78</sup> verwiesen.

## **8.5 Zusammenfassender Maßnahmenplan**

In der nachfolgenden, zusammenfassenden Auflistung in Tabelle 31 werden die zur Umsetzung der Maßgaben dieses Regionalen Nahverkehrsplans notwendigen Maßnahmen und Schritte aufgelistet und in kurz- und mittelfristige Maßnahmen aufgeteilt.

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. Aufgrund der volatilen Preisentwicklung ist eine genaue Abschätzung der mit den Maßnahmen verbundenen Kosten in diesem Stadium nicht sauber möglich. Daher beziehen sich die in der Spalte "Aufwand" genannten Einschätzungen sowohl auf die finanziellen als auch die personellen Ressourcen.

Als Umsetzungshorizont sind mehrere Dimensionen genannt:

- Prioritäre Maßnahmen sind für die Umsetzung des Integralen Taktfahrplans essentiell wichtig und sind zeitnah voranzutreiben.
- Kurzfristige Maßnahmen sind Einzelmaßnahmen mit einem Umsetzungshorizont von ca. einem bis drei Jahren nach Beschluss des 5. RNVP.
- Mittelfristige Maßnahmen bauen auf der Vorarbeit auf und haben demnach einen längeren Umsetzungshorizont ab drei Jahren nach Beschluss des 5. RNVP.
- Die genannten langfristigen Maßnahmen liegen in Verantwortung des Landes Schleswig-Holstein.

---

<sup>78</sup> Vgl. Hansestadt Lübeck (2017b)

Tabelle 31 Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 5. RNVP für die Hansestadt Lübeck

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzungshorizont	Aufwand	Verantwortung/Felderführung
1	Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA)	6 7	prioritär	gering	Hansestadt Lübeck
2	Leistungsneutrale Anpassung der Linienverläufe hin zum ITF-Netz	6.4 Anhang N	prioritär	mittel	Hansestadt Lübeck
3	Aus- und Umbau der notwendigen Haltestelleninfrastruktur an den Anschlussknoten	6.12.1 6.12.2	prioritär	hoch	Hansestadt Lübeck sowie Straßenbaulastträger
4	Schaffung notwendiger, zusätzlicher Businfrastruktur	6.12.3 6.12.4	prioritär	mittel	Hansestadt Lübeck
5	Kontinuierliche Abstimmung der vorgesehenen Anschlüsse	7.1	prioritär	gering	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
6	Herstellung der notwendigen technischen Infrastruktur zur Anschlusssicherung	7.1	prioritär	offen	Verkehrsunternehmen
7	Bessere Koordinierung des Regionalverkehrs mit dem Stadtbusverkehr	6.9	kurzfristig	gering	Benachbarte Aufgabenträger, Hansestadt Lübeck
8	Prüfung der Haltestellenlagen in Moisling	6.12.2	kurzfristig	gering	Hansestadt Lübeck
9	Prüfung eines punktuellen Entfalls von Haltestellen zur Busbeschleunigung	6.12.2	kurzfristig	gering	Hansestadt Lübeck

10	Prüfung der Organisation der Veranstaltungsverkehre	6.14	kurzfristig	gering	Verkehrsunternehm en, Hansestadt Lübeck
11	Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Vertriebs von Fahrausweisen im Bus	7.6	kurzfristig	gering	Verkehrsunternehm en, Hansestadt Lübeck
12	Verbesserung des Liniennetzplans und des interaktiven Liniennetzplans	7.7.1	kurzfristig	gering	Verkehrsunternehm en
13	Umsetzung der Regelungen zum Controlling und Monitoring der Leistungsdaten	8.3	kurzfristig	gering	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehm en
14	Leistungsausweitungen im Stadtbusverkehr zur Haupt- und Schwachverkehrszeit	6.2 Anhang N	mittelfristig	hoch	Hansestadt Lübeck
15	Leistungsanpassung in der Nachtverkehrszeit	6.2	mittelfristig	mittel	Hansestadt Lübeck
16	Leistungsausweitungen im Regionalbusverkehr	6.9	mittelfristig	mittel	Benachbarte Aufgabenträger, Hansestadt Lübeck
17	Prüfung der Regelungen zur Fahrradmitnahme	7.1.3	mittelfristig	gering	Verkehrsunternehm en, Hansestadt Lübeck, NSH
18	Umsetzung des Tarifentwicklungsplans der NAH.SH	7.5	mittelfristig	-	Land Schleswig- Holstein, NAH.SH, kommunale Aufgabenträger
19	Re-Evaluierung eines hvv-Beitritts	7.5	mittelfristig	gering	Hansestadt Lübeck

20	Weitere Umsetzung des Umsetzungs- und Maßnahmenplan Barrierefreiheit	7.8	mittelfristig	hoch	Hansestadt Lübeck, Straßenbulasträger
21	Weitere Erhöhung des Anteils elektrisch angetriebener Busse in der Flotte	7.9	mittelfristig	hoch	Verkehrsunternehmen
22	Prüfung eines Verbots von Fremdwerbung auf den Bussen	7.9	mittelfristig	mittel	Hansestadt Lübeck, Verkehrsunternehmen
23	Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung	7.12.2	mittelfristig	hoch	Hansestadt Lübeck, Straßenbulasträger
24	Leistungsausweitung im SPNV/Regio-S-Bahn Lübeck	6.13	langfristig	-	Land Schleswig-Holstein
25	Weitergehende Einbindung aller SPNV-Fahrten in den landesweiten Integralen Taktfahrplan	6.13	langfristig	-	Land Schleswig-Holstein

## 9. Abstimmung und Beteiligungsverfahren

Die Erarbeitung des vorliegenden 5. RNVP erfolgte in einem engen Abstimmungsprozess unter Federführung der Hansestadt Lübeck. In einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe waren neben dem ÖPNV-Aufgabenträger, die Gutachter und das städtische Verkehrsunternehmen Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH kontinuierlich vertreten.

Darüber hinaus wurden auch die weiteren in die Hansestadt Lübeck ein- und ausfahrenden Verkehrsunternehmen sowie weitere städtische Akteure in den Prozess eingebunden. Auch die Vertreter:innen der Bürgerschaftsfraktionen wurden mehrmals über den Arbeitsstand informiert. Zu Beginn der RNVP-Bearbeitung wurde zudem eine Online-Umfrage bei ÖPNV-Akteuren und Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) durchgeführt.

Zum RNVP-Entwurf findet schließlich im Frühjahr 2024 ein formelles schriftliches Beteiligungsverfahren gemäß §5 ÖPNV-G statt.

### 9.1 Online-Umfrage

Zu Beginn der RNVP-Bearbeitung wurden Ende 2022 die ÖPNV-Akteure, insbesondere die in Lübeck verkehrenden Verkehrsunternehmen und die ÖPNV-Aufgabenträger der benachbarten Kreise sowie Träger öffentlicher Belange (TÖBs) über die RNVP-Erstellung informiert und das Interesse an weiteren Beteiligungen abgefragt. Dem Informationsschreiben war ein Online-Fragebogen beigelegt, mit dem die ÖPNV-Situation in der Hansestadt Lübeck bewertet und Handlungsbedarfe benannt werden konnten. Von den etwa 60 angeschriebenen Institutionen und Unternehmen füllten 17 den Fragebogen aus, drei weitere ausführliche Beiträge wurden per E-Mail übergeben (vgl. Anhang E).

Die in den Anhängen E bis J dargestellten Ergebnisse dieser Online-Umfrage sind in die weitere Erarbeitung des RNVP-Prozesses eingeflossen und konnten überwiegend berücksichtigt werden.

### 9.2 Beteiligung zum RNVP-Entwurf

Der Kreis der zu Beteiligten wird durch gesetzliche Vorgaben wie folgt gefordert:

- § 8 Abs. 3 PbefG (Beteiligung von vorhandenen Unternehmen, Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände) sowie
- § 5 Abs.3 ÖPNVG SH bzw. aus § 5 und Anlage 1 zur ÖPNVFinV SH (Mitwirkung der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen; Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern; Beteiligung örtlich zuständiger Träger der Straßenbaulast, örtlich zuständige Industrie- und Handelskammer, Fachverbände der Verkehrsunternehmen, betroffene Fachgewerkschaften,

Fahrgastverbände und Umweltverbände, Fremdenverkehrsverband sowie Interessenvertretungen von Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, Berufstätigen, Frauen, alten Menschen und behinderte Menschen)

Der geforderte Kreis der zu Beteiligten wurde durch ein Anschreiben zu einer Stellungnahme zum RNVP-Entwurf aufgefordert. Die eingegangenen Stellungnahmen und die zugehörigen Abwägungen sind in einer Dokumentation zusammengefasst und Anhang K zu entnehmen.

## 10. Literaturverzeichnis

Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten. URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende\\_Bewegung\\_in\\_Staedten.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten.pdf) , zuletzt abgerufen am 04.04.2024

Bundesagentur für Arbeit (2023): Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Sozialversicherungsbeschäftigt Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Schleswig-Holstein.30.06.2023

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: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>, zuletzt abgerufen am 09.06.2023

CIMA (2012): Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Bad Schwartau. Endbericht für den Auftraggeber. Lübeck, Mai 2012. URL: [https://www.bad-schwartau.de/media/custom/2327\\_712\\_1.PDF?1401691284](https://www.bad-schwartau.de/media/custom/2327_712_1.PDF?1401691284), zuletzt abgerufen am 12.03.2024

CIMA (2021): Hansestadt Lübeck Gewerbeflächenprognose. Abschlussbericht. Lübeck, März 2021. URL: [https://uebermorgen.luebeck.de/files/stadtentwicklungsdialoG/GEFEK\\_luebeck\\_v4.pdf](https://uebermorgen.luebeck.de/files/stadtentwicklungsdialoG/GEFEK_luebeck_v4.pdf), zuletzt abgerufen am 24.05.2023

dwif-Consulting Gmbh (2020): Tourismusentwicklungskonzept Lübeck-Travemünde 2030. Endbericht. München/Lübeck-Travemünde, Mai 2020. URL: <https://uebermorgen.luebeck.de/files/TEK2030/TEK-L%C3%BCbeck-Travemuende2030.pdf>, zuletzt abgerufen am 24.05.2023

Hansestadt Lübeck (2000): Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck. Kurzfassung. Fachbereich Stadtplanung. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 80. Lübeck. Februar 2000

Hansestadt Lübeck (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 104. Lübeck. Dezember 2010

Hansestadt Lübeck (2011a): Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 107. Lübeck. November 2011

Hansestadt Lübeck (2011b): Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept. Fachbereich Planen und Bauen. Schriftenreihe Lübeck plant und baut. Heft 105. Lübeck. April 2011

Hansestadt Lübeck (2017a): Dokumentation der Veranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung für das Mobilitätskonzept Travemünde. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 28. Februar 2017

Hansestadt Lübeck (2017b): Jahresbericht 2016 über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck. Anlagen 1 und 2. Lübeck. 2017. URL: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>. Zuletzt abgerufen am 09.06.2023

Hansestadt Lübeck (2018a): Teilhabeplan von und für Menschen mit Behinderung. Barrieren und Handlungsempfehlungen. Fachbereich Wirtschaft und Soziales. Lübeck. März 2018.

Hansestadt Lübeck (2018b): Flächennutzungsplan für das Gebiet der Hansestadt Lübeck inkl. Ortsteil Krummesse. 119. Änderung/Berichtigung. Lübeck. Stand: 20. Oktober 2018

Hansestadt Lübeck (2019): Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck 2018/2019. URL: [https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/UNV/L%C3%A4rmaktionsplan-Beschlussfassung\\_2018\\_2019.pdf](https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/UNV/L%C3%A4rmaktionsplan-Beschlussfassung_2018_2019.pdf). Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

Hansestadt Lübeck (2020b): Kleinräumige Gliederung Stadtteile und Stadtbezirke. URL: [https://www.luebeck.de/files/rathaus/verwaltung/statistik/Karten/lubeca2020\\_Kleinraeumige\\_Gliederung\\_der\\_Hansestadt\\_Luebeck\\_in\\_Stadtteile\\_Stadtbezirke.pdf](https://www.luebeck.de/files/rathaus/verwaltung/statistik/Karten/lubeca2020_Kleinraeumige_Gliederung_der_Hansestadt_Luebeck_in_Stadtteile_Stadtbezirke.pdf). Zuletzt abgerufen am 19.04.2023

Hansestadt Lübeck (2021a): Umsetzung- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV (Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck). Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 11. Oktober 2021

Hansestadt Lübeck (2021b): Kommunale Statistikstelle, Statistische Nachrichten Nr. 42: Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2040. Lübeck, 29.03.2021

Hansestadt Lübeck (2021c): Schulstatistik Allgemeinbildende Schulen 2021/22. Lübeck, November 2021. URL: [https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie\\_und\\_bildung/Berichte/Schulstatistik%2021\\_22\\_Endversion.pdf](https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Berichte/Schulstatistik%2021_22_Endversion.pdf). Zuletzt abgerufen am 27.03.2024

Hansestadt Lübeck (2023a): E-Mail-Auskunft Michael Stödter. 17.05.2023.

Hansestadt Lübeck (2023b): Kommunale Statistikstelle. Statistisches Jahrbuch. Lübeck in Zahlen 2019-2022. Lübeck, März 2023. URL: <https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/1720/inline>. Zuletzt abgerufen am 27.03.2024

Hansestadt Lübeck (2023c): Wohnungsmarktbericht 2022. Fachbereich Planen und Bauen. Lübeck. 2023.

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. URL: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/planen-bauen-wohnen/landesentwicklungsplan/landesentwicklungsplan\\_node.html](https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/planen-bauen-wohnen/landesentwicklungsplan/landesentwicklungsplan_node.html) . Zuletzt abgerufen am 23.05.2023

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](http://www.klimabuendnis.org/fileadmin/Inhalte/1_About_us/Association_docs/Statutes_DE.pdf). Zuletzt abgerufen am 30.04.2018

Kreis Ostholstein (2021): Vierter Regionaler Nahverkehrsplan. Kassel. März 2021.

Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg (2022): Fünfter Regionaler Nahverkehrsplan 2022-2026.

MIKWS SH (Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport) (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. Kiel 2021

MIKWS SH (Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport) (2022): Neuaufstellung der Regionalpläne für die Planungsräume I bis III in Schleswig-Holstein. URL: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/regionalplaene/220221\\_BekanntgabePlanungsabsichten.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/regionalplaene/220221_BekanntgabePlanungsabsichten.pdf?__blob=publicationFile&v=1). Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

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) (2021): Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2027. URL: <https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/lnvp/>. Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2022): Schleswig-Holstein-Tarif. Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. URL:

[https://www.nah.sh/assets/01\\_NSH/23-01-01\\_Tarifbestimmungen\\_SH-Tarif.pdf](https://www.nah.sh/assets/01_NSH/23-01-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf). Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2024): URL: [www.nah.sh](http://www.nah.sh). Zuletzt abgerufen am 10.04.2024

NVV (2024): Busdesign. URL: <https://www.nvv.de/busdesign>, zuletzt abgerufen am 10.04.24

Stadtverkehr Lübeck GmbH (2014): Mobilität für alle. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/30-mobilit%C3%A4t-f%C3%BCr-alle/file.html>. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018a): Die Fahrgastgarantien für Ihre Zufriedenheit. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/153-flyer-fahrgastgarantien/file.html>. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtverkehr Lübeck GmbH (2018b): Mobil in der City. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/downloads/freizeit/219-mobil-in-der-city-2017/file.html>

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2022): Anfahrt Fähre. URL: [https://www.sv-luebeck.de/images/F%C3%A4hre/Druck\\_SWLue\\_Kartenausschnitt\\_Faehre\\_Travemuende.pdf](https://www.sv-luebeck.de/images/F%C3%A4hre/Druck_SWLue_Kartenausschnitt_Faehre_Travemuende.pdf). Zuletzt abgerufen am 19.04.2023.

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023a): Strandlinien. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/strandlinien.html>. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023b): Schwimmbadlinie. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/baederlinie.html>. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023c): Schellbruch Wanderung. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/schellbruch-wanderung.html>. Zuletzt abgerufen am: 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023d): Wakenitztal Wanderweg. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/wakenitztal-wanderweg.html>. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023e): Priwall Wanderweg. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/priwall-wanderweg.html>. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023f): Hanseatenweg. URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/freizeit/hanseatenweg.html>. Zuletzt abgerufen am 26.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023g): Karte Betriebsgebiet Lümo. URL: [https://a.storyblok.com/f/187280/x/8893293fc0/druck\\_luebeck\\_tlnp-ausschnitt\\_lumo\\_05-2023\\_150x130\\_ohnebeschnitt.pdf?1712753425237](https://a.storyblok.com/f/187280/x/8893293fc0/druck_luebeck_tlnp-ausschnitt_lumo_05-2023_150x130_ohnebeschnitt.pdf?1712753425237). Zuletzt abgerufen am 10.04.2024

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023h): Schleswig-Holstein-Tarif. Region Lübeck. URL: [https://www.sv-luebeck.de/images/Downloads\\_SH\\_Tarife/2303-073\\_SWL-MOBIL-23-0013\\_Tarifwechsel\\_2023\\_Tarifzonenplan-DinA3\\_W1.pdf](https://www.sv-luebeck.de/images/Downloads_SH_Tarife/2303-073_SWL-MOBIL-23-0013_Tarifwechsel_2023_Tarifzonenplan-DinA3_W1.pdf). Zuletzt abgerufen am 19.04.2023

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023i): E-Mail-Auskunft Janine Boden. 01.09.2023 und 29.11.2023.

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023j): Liniennetz Region Lübeck. URL: [https://www.sv-luebeck.de/images/web\\_SWLue\\_SLNP\\_12-2023\\_A3.pdf](https://www.sv-luebeck.de/images/web_SWLue_SLNP_12-2023_A3.pdf), zuletzt abgerufen am 10.04.24

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024a): Priwallfähre. URL: [https://www.sv-luebeck.de/images/F%C3%A4hre/Flyer\\_Tarifwechsel\\_Fahre\\_2024.pdf](https://www.sv-luebeck.de/images/F%C3%A4hre/Flyer_Tarifwechsel_Fahre_2024.pdf), zuletzt abgerufen am 10.04.24

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2024b): lümo. Der On-Demand Bus in Lübeck. URL: <https://www.swhl.de/mobil/luemo/>, zuletzt abgerufen am 10.04.24

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024): Tabelle 13111-09-01-4-B: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort, Ein- und Auspendler über Kreisgrenzen nach Geschlecht - Stichtag 30.06. - regionale Ebenen. URL: <https://www.regionalstatistik.de/genesis//online?operation=table&code=13111-09-01-4-B&bypass=true&levelindex=1&levelid=1711541602494#abreadcrumb>, zuletzt abgerufen am: 17.03.2024

Statistisches Amt für Hamburg Schleswig-Holstein (2023): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2010 bis 2022. URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/handel-tourismus-dienstleistungen/tourismus/dokumentenansicht/product/6304/beherbergung-im-reiseverkehr-in-schleswig-holstein-64?cHash=e5b8bab6e791dc5c9d95544f1e7eec26>, zuletzt abgerufen am 10.04.24

StattAuto eG (2023): Unsere Standorte. URL: <https://www.stattauto-hl.de/standorte/>. Zuletzt abgerufen am 11.04.2023

urbanus GbR (2008): Lübeck – staufrei bis 2015. Analyse – Bewertungen – Empfehlungen. Lübeck. 17.01.2008.

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. URL: <https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/849/inline>. Zuletzt abgerufen am 08.06.2023

# Anhang A Angebotsumfang übriger ÖPNV (Stand: 2022/2023)

Tabelle 32 Angebotsumfang der Linien des übrigen ÖPNV (Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit)

Linie	Linien-abschnitt (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
<b>Stadtverkehr</b>													
1	Groß Parin – Bad Schwartau	-	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
	Bad Schwartau - Hochschulstad tteil	30	15	15	15	30	60	60	30	60	60	30	60
	Hochschulstad tteil – Bad Schwartau	30	15	15	15	30	60	60	30	60	60	30	60
	Bad Schwartau – Groß Parin	-	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
2	Ravensbusch - Bauernweg	3x	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60	60

	Bauernweg – ZOB/Hauptbahnhof	30	30	15/3 0	15	15/3 0	60	30	30	60	60	60	60
	ZOB/Hauptbahnhof – Sana Kliniken Lübeck	30	30	15/3 0	15/3 0	15/3 0	60	30	30	60	30	30	60
	Sana Kliniken Lübeck – Sudetenstr.	2x	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60
	Sana Kliniken Lübeck – Bornkamp	1x	60	60	60	60	60	60	60	60	60	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	-	30	30	-	-	30	-
5	Oberbüssauer Weg – Eichholz	30/1 5	10	15	10	15	60	30	15/30	60	60	30	60
	Eichholz – Herrnburg	-	4x	1x	5x	5x	4x	3x	4x	3x	-	-	-
6	Hamburger Straße – ZOB/Hauptbahnhof – St. Hubertus	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	1x	30	60
	Blankenseer Dorfplatz - Seekamp	-	3x	2x	5x	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Bad Schwartau - ZOB/Hauptbah nhof	30/1 5	15	15	15	30	60	30	30	60	30	30	60
	ZOB/Hauptbah nhof – Oberbüssauer Weg	30/1 5	15	15	15	30/1 5	3x	30	30	-	30	30	-
	Oberbüssauer Weg –Grote Bleeken	1x	30	30	30	60	60	1x	60	60	1x	60	60
	Grote Bleeken – Moorgarten	1x	30	60	60	60	60	1x	60	4x	1x	60	60
8	Sereetzer Weg – Gustav- Radbruch-Platz	-	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Bad Schwartau – Techn. Hochschule	3x	15	30	15	30	30/ 60	60	30	60	60	30	60

	Techn. Hochschule – Stephensonstr.	-	2x	2x	30	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fachhochschul e – UKSH West	3x	30	30	15/3 0	30	30/ 60	60	30	60	60	30	60
	UKSH West – Grillenweg	1x	30	30	30	30	2x	60	60	2x	60	60	2x
10	Sereetz/Am Rugenberg – Wesloer Brücke	30	10/20	30	30	30	60	30	30	60	30	30	60
11	Oberbüssauer Weg – Zarnewenzweg	15	15	15	15	15	60	30	30	60	60/3 0	30	60
12	Oberbüssauer Weg – Bauernweg	30	60	60	60	60	-	60	60	-	60	60	60
	Bauernweg – Normannenwe g	2x	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60
	Normannenwe g – An der Trave	-	2x	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
15	Vorrader Str. – Gustav- Radbruch-Platz	2x	15	15/3 0	30	30	2x	-	-	-	-	-	-

	ZOB/Hauptbahnhof – Gustav-Radbruch-Platz	30	15	30	30	30	60	60	30	60	60	60	60
	Gustav-Radbruch-Platz – Niels-Bohr-Ring	1x	30	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Citti-Park Herrenholz - Buntekuh	-	30	30	30	30	-	30	30	-	-	-	-
	Buntekuh - Schiereichenkoppe	15	15	15	15	15	30/60	30	30	30/60	30/60	30	60
	Schiereichenkoppe – Krummesse/Tannenweg	-	30/15	15/30	15	30	60	30	30	30/60	30/60 <sup>79</sup>	30	60
17	Bad Schwartau – Marienburgstr.	-	-	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
18	Bollbrüch – Bad Schwartau/ZOB <sup>80</sup>	-	2x	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>79</sup> Zwischen 5:00 und 7:00 Uhr ein 60-Minuten-Takt, sonst 30-Minuten-Takt.

<sup>80</sup> Verkehrt als Linientaxi

21	Citti-Park Herrenholz - Gleisdreieck	-	30	30	30	30	-	60	30/60	-	-	-	-
30	ZOB/Hauptbah nhof - Gneversdorf	30	30	30	30	30	60	3x	30	60	-	30 <sup>81</sup>	60
31	ZOB/Hauptbah nhof - Strandbahnhof	2x	-	-	-	-	60	60	-	60	60	-	60
32 <sup>82</sup>	Stephensonstr aße - Hin- Kieselgrund	30	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-
	Kieselgrund - Hirtenbergweg	2x	30	30	30	30	60	2x	60	60	-	60	60
32 <sup>83</sup>	Hirtenbergweg - Siems Rück -	30	30	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
	Siems - Stephensonstr.	30	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-
33	Bad Schwartau - Siems Hin-	30	30	30	30	30	60 <sup>84</sup>	60	30	30	-	60	60

<sup>81</sup> April bis Oktober 30-Minuten-Takt

<sup>82</sup> Wochenende nur bis Lübeck ZOB

<sup>83</sup> Wochenende nur bis Lübeck ZOB

<sup>84</sup> Freitags 30-Min-Takt

	Siems - Strandbahnhof	2x	3x	30	30	30	60	60	60	60	-	60	60
	Strandbahnhof - Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg	-	1x	30	30	-	-	2x	60	-	-	60	-
33	Gewerbegebiet Rück - Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof	-	-	30	30	30	-	2x	60	-	2x	60	-
	Strandbahnhof - Roter Hahn	2x	30	30	30	30	60	2x	60	1x	1x	60	1x
	Roter Hahn - Bad Schwartau	30	30	30	30	30	60	60 <sup>85</sup>	60 <sup>86</sup>	2x	1x	60	2x
35	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg - Warnsdorf <sup>87</sup>	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
	Teutendorfer Weg -	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-

<sup>85</sup> Zwischen Kieselgrund und Bad Schwartau 30-Minuten-Takt

<sup>86</sup> Zwischen Kieselgrund und Bad Schwartau 30-Minuten-Takt

<sup>87</sup> Von ca. 8:00 bis 19:00 Uhr

	Teutendorf Raiffeisen <sup>8889</sup>												
<b>38</b>	Gewerbegebiet t Gneversdorfer Weg – Priwall/Priwallf ähre <sup>90</sup>	-	-	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
	Priwall/Priwallf ähre - Wellenschlag	-	5x	120	120	-	-	-	120	-	-	-	-
<b>39</b>	ZOB/Hauptbah nhof – Roter Hahn	30	30	30	30	30	-	60	30	-	-	60	-
<b>40</b>	ZOB/Hauptbah nhof – Strandbahnhof	-	30	30	30	30	-	60	30	-	-	30 <sup>91</sup>	-
	Strandbahnhof – Scharbeutz Bahnhof	-	60	60	60	60	-	-	60	-	-	60	-
<b>Regionalverkehr</b>													
<b>335</b>	Grevesmühlen – Lübeck	2x	60	120	60	1x	-	1x	4x	-	1x	4x	-

<sup>88</sup> Von ca. 8:30 bis 19:30 Uhr

<sup>89</sup> Verkehrt als Anruf-Sammel-Taxi (ASTi) nur nach Anmeldung

<sup>90</sup> Von ca. 9:30 bis 18:00 Uhr

<sup>91</sup> April bis Oktober 30-Minuten-Takt von 12 – 16 Uhr

	ZOB/Hauptbahnhof												
<b>390</b>	Schönberg – Herrnburg – Lübeck ZOB/Hauptbahnhof		3x	1x	7x		-	-	-	-	-	-	-
<b>500</b>	Lübeck- Pansdorf	3x	3x	60	30	60	1x	2x	60	1x	1x	60	1x
	Pansdorf – Pönitz	1x	1x	1x	3x	1x	-	2x	4x	-	1x	2x	-
	Groß Timmendorf – Timmendorf Strand, Kastanienallee	1x	2x	60	30	60	1x	3x	60	2x	1x	60	2x
	Timmendorf Strand, Kastanienallee – Niendorf Schwimmhalle	-	1x	1x	1x	-	3x	1x	3x	2x	-	4x	2x
<b>510</b>	Ahrensböök ZOB –Lübeck ZOB/Hauptbahnhof	1x	3x	2x	7x	3x	1x	2x	4x	-	-	2x	-
<b>7650</b>	Lübeck ZOB/Hauptbah	2x	60	60	60	60	60	2x	60	60	1x	120	-

	nhof – Bad Segeberg												
<b>8130</b>	Reinfeld – Lübeck Buntekuh (ZOB/Hauptbahnhof)	1x	60	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
<b>8150</b>	Pöhls - Zarpfen, Lübeck ZOB.	-	4x*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Heilshoop – Groß Steinrade, Bauernweg	1x	60	120	120	120	-	-	2x	-	-	-	-
<b>8710</b>	Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Mölln, ZOB	2x	60	60	60	60	60	1x	120	-	-	120	-
<b>8720</b>	Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Sandesneben, Schule	-	60	60	60	60	-	1x	120	120	-	120	(1x)
<b>8770</b>	Kronsforde – Berkenthin – Mölln, ZOB	-	60	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
<b>8780</b>	Sandesneben – Kronsforde – (Lübeck	-	2x	60	120	-	-	1x	2x	-	-	-	-

ZOB/Hauptbah  
nhof)

Anmerkung: Fahrplanstand 2022/2023 der SWL mobil, Autokraft, NAHBUS.

## Anhang B Linienbündel

Tabelle 33 Übersicht Linienbündel mit Laufzeiten und Inhabern der Liniengenehmigungen<sup>92</sup>

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Laufzeit Liniengenehmigung	Inhaber der Liniengenehmigung
<b>Verkehrsnetz „Hansestadt Lübeck“</b>				
1	Groß Parin – Bad Schwartau/ZOB – Schwartauer Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg - Hochschulstadtteil	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
2	Ravensbusch – Steinrade – Bauernweg - Schönböckener Straße - Wisbystraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsfordener Allee – Berliner Allee - Bornkamp (im Wechsel mit) Billrothstraße – Sudetenstraße	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
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	09.06.2030	SWL mobil

<sup>92</sup> Vgl. SWL Mobil/LVG/HL (2023), Kreis Ostholstein (2021), Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg (2022)

4	Groß Grönau - St. Hubertus - Ratzeburger Allee - Altstadt - Gustav-Radbruch-Platz - Kaufhof - Wesloer Brücke - Heiweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
5	Oberbüssauer Weg - Moisinger Allee - ZOB/Hauptbahnhof - Altstadt - Moltkestraße - Kaufhof - Brandenbaumer Landstraße - Eichholz - Herrenburg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
6	Hamburger Str. - Buntekuh - Korvettenstraße - Wendische Straße - Hansestraße - ZOB/Hauptbahnhof - Altstadt - Ratzeburger Allee - St. Hubertus - Flughafen - Blankensee	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
7	Bad Schwartau/ZOB - Stockelsdorfer Weg - Friedhofsallee - Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof - Altstadt - Kronsfordener Allee - Geniner Straße - Oberbüssauer Weg - Klein Wesenberg - (im Wechsel mit) Nienhüsen - Moorgarten	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
8	Gustav-Radbruch-Platz - Travemünder Allee - Eric-Warburg-Brücke - Triftstraße - Bogenstraße - Sereetzer Weg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
9	Bad Schwartau/ZOB - Stockelsdorf - Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof - Altstadt - Ratzeburger Allee - Mönkhofer Weg - (Stephensonstr.) - Uniklinik - Grillenweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
10	Sereetz - Bad Schwartau/ZOB - Triftstraße - Schwartauer Allee - ZOB/Hauptbahnhof -	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil

	Altstadt – Königstraße -Gustav-Radbruch- Platz – Arnimstraße - Wesloer Brücke			
11	Oberbüssauer Weg – Buntekuh – Ziegelstraße – Wisbystraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Gustav- Radbruch-Platz – Kaufhof – Wesloer Brücke – Zarnewenzweg	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
12	Oberbüssauer Weg – Moislinger Mühlenweg – Ginsterweg - Herrenholz – CITTI Park- Spenglerstraße – Zinngießerstraße - Taschenmacherstraße – Bauernweg - Dornbreite – Fackenburger Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Untertrave – Gustav-Radbruch-Platz – Roeckstraße – Heiligen-Geist-Kamp - Karlshof – Israelsdorf - Gothmund – Mecklenburger Straße – Schlutup – An der Trave	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
15	Niels-Bohr-Ring – Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Hüxtertorallee – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof – Lachswehrallee – Bei der Gasanstalt – Gewerbegebiet Genin - Vorrader Straße	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
16	CITTI-Park/Herrenholz - Buntekuh - Korvettenstraße – Wendische Straße – Hansestraße - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Kronsfordter Allee – Schiereichenkoppel -	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil

	(Wulfsdorf/Beidendorf) – Krummesser Baum - Krummesse			
17	Bad Schwartau/ZOB - Clever Landstraße – Lohstraße – Dorfstraße – Segeberger Straße – Fackenburger Allee – ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt - Ratzeburger Allee – Mönkhofer Weg – Uniklinik	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
18	Bad Schwartau/Bollbrüch – Rensefeld Kirche – Am Hochkamp – Bad Schwartau/ZOB	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
21	CITTI-Park/Herrenholz – Buntekuh – Ziegelstraße – Fackenburger Allee - ZOB/Hauptbahnhof – Altstadt – Gustav-Radbruch-Platz – Arnimstraße - Wesloer Brücke – Gewerbegebiet Gleisdreieck	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
30	Gneversdorf – Strandbahnhof – Kücknitz – Siems – Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
31	Strandbahnhof - Kücknitz - Roter Hahn – Siems - Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
32	Hirtenbergweg – Herrenwyk – Siems - Travemünder Allee - Gustav-Radbruch-Platz – Altstadt – ZOB/Hauptbahnhof – (Schnellbus) über Berliner Allee – Maria-Goeppert-Straße - Stephensonstraße	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil

33	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof - Pommernzentrum - Roter Hahn - Silberstr. - Herrenwyk - Siems - Dänischburg - Sereetz - Bad Schwartau/ZOB	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
35	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg - Nordmeerstraße - Kowitzberg - Strandbahnhof - Warnsdorf - (Teutendorf)	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
38	Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg - Priwallfähre - Priwall/Wellenschlag	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
39	Roter Hahn - Friedhof Waldhusen - Siems - Kreuzwegbrücke - (Schnellbus) Gustav-Radbruch-Platz - Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
40	Scharbeutz - Timmendorfer Strand - Niendorf - Strandbahnhof - (Schnellbus) Kücknitzer Scheide - Gustav-Radbruch-Platz - Altstadt - ZOB/Hauptbahnhof	Hansestadt Lübeck	09.06.2030	SWL mobil
Lümo	Tür-zu-Tür-Betrieb im Betriebsgebiet (derzeit zwischen Lohmühle, Altstadt und Hochschulstadtteil) <sup>93</sup>	Hansestadt Lübeck	30.06.2024 <sup>94</sup>	SWL mobil
<b>Benachbarte Kreise und Landkreise (nur nachrichtliche Darstellung)</b>				
335	Grevesmühlen - Lübeck	k.A.	k.A.	NAHBUS
390	Boltenhagen - Dassow - Herrnburg - Lübeck	k.A.	k.A.	NAHBUS
510	Ahrensböök - Stockelsdorf - Lübeck	Kreis Ostholstein Süd	14.12.2030	Autokraft

<sup>93</sup> Genehmigung nach § 44 PBefG Linienbedarfsverkehr

<sup>94</sup> Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG. Keine Liniengenehmigung

500	Timmendorfer Strand – Pansdorf - Lübeck	Kreis Ostholstein Süd	14.12.2030	Autokraft
7650	Bad Segeberg - Lübeck	Kreis Segeberg, Teilnetz SE 9	12.12.2020	Autokraft
8130	Reinfeld- Klein Wesenberg – Groß Wesenberg - Lübeck	Kreis Stormarn, Netz Nordstormarn, Regionales Grundnetz OD 10	08.12.2019	Autokraft
8150	Pöhls – Zarpen – Groß Steinrade – Lübeck	Kreis Stormarn, Netz Nordstormarn, Regionales Grundnetz OD 10	08.12.2019	Autokraft
8710	Mölln – Ratzeburg – Lübeck	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 8	13.12.2020	Autokraft
8720	Trittau – Sandesneben – Kastorf – Lübeck	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8770	Kronsforde – Berkenthin – Mölln	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft
8780	Sandesneben – Kronsforde – (Lübeck)	Kreis Herzogtum Lauenburg, Teilnetz RZ 9	11.12.2027	Autokraft

# Anhang C Liniennetz Region Lübeck



Abbildung 31 Liniennetz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck<sup>95</sup>

<sup>95</sup> Vgl. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (2023j), Stand: 10.12.2023

# Anhang D Streckenbelastungen im Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck

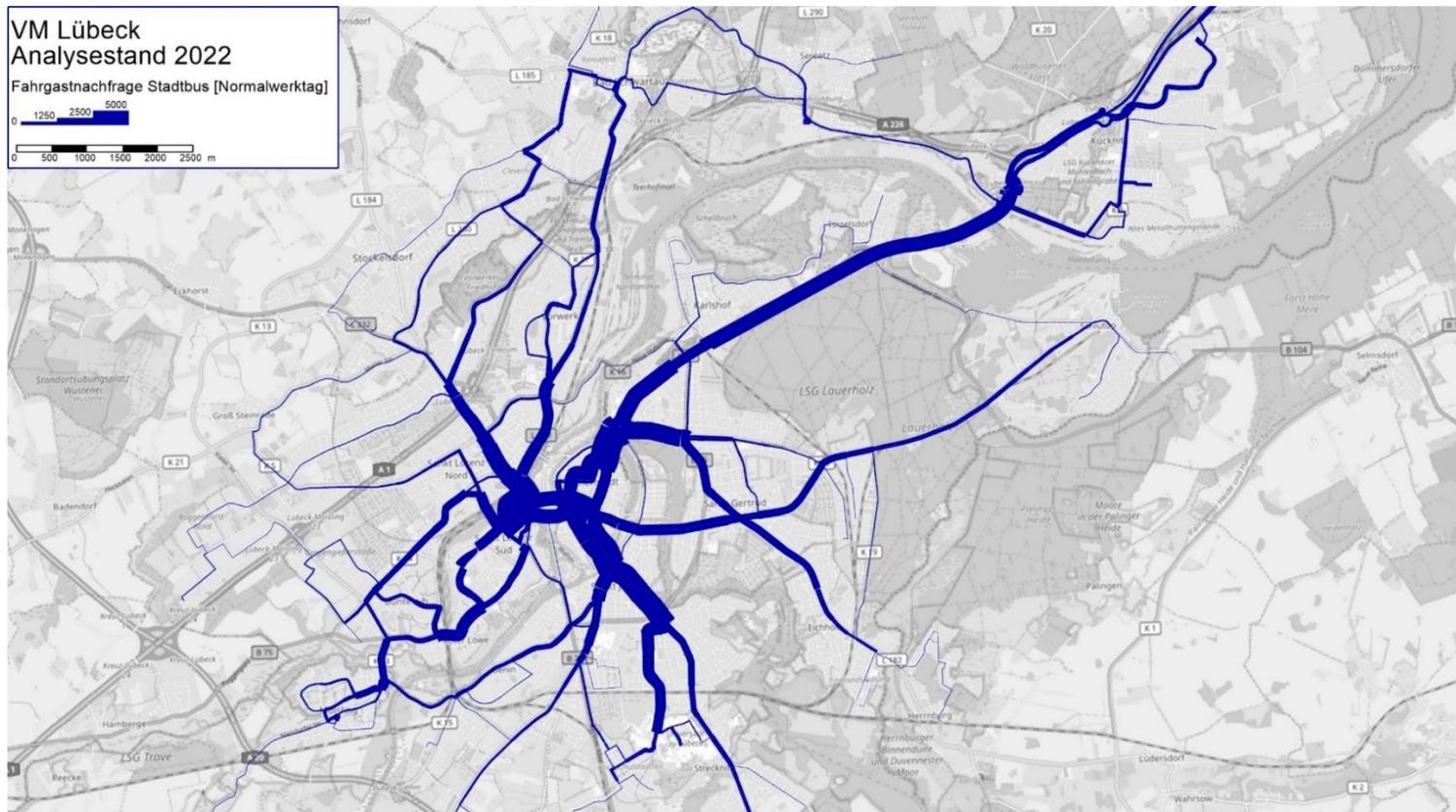
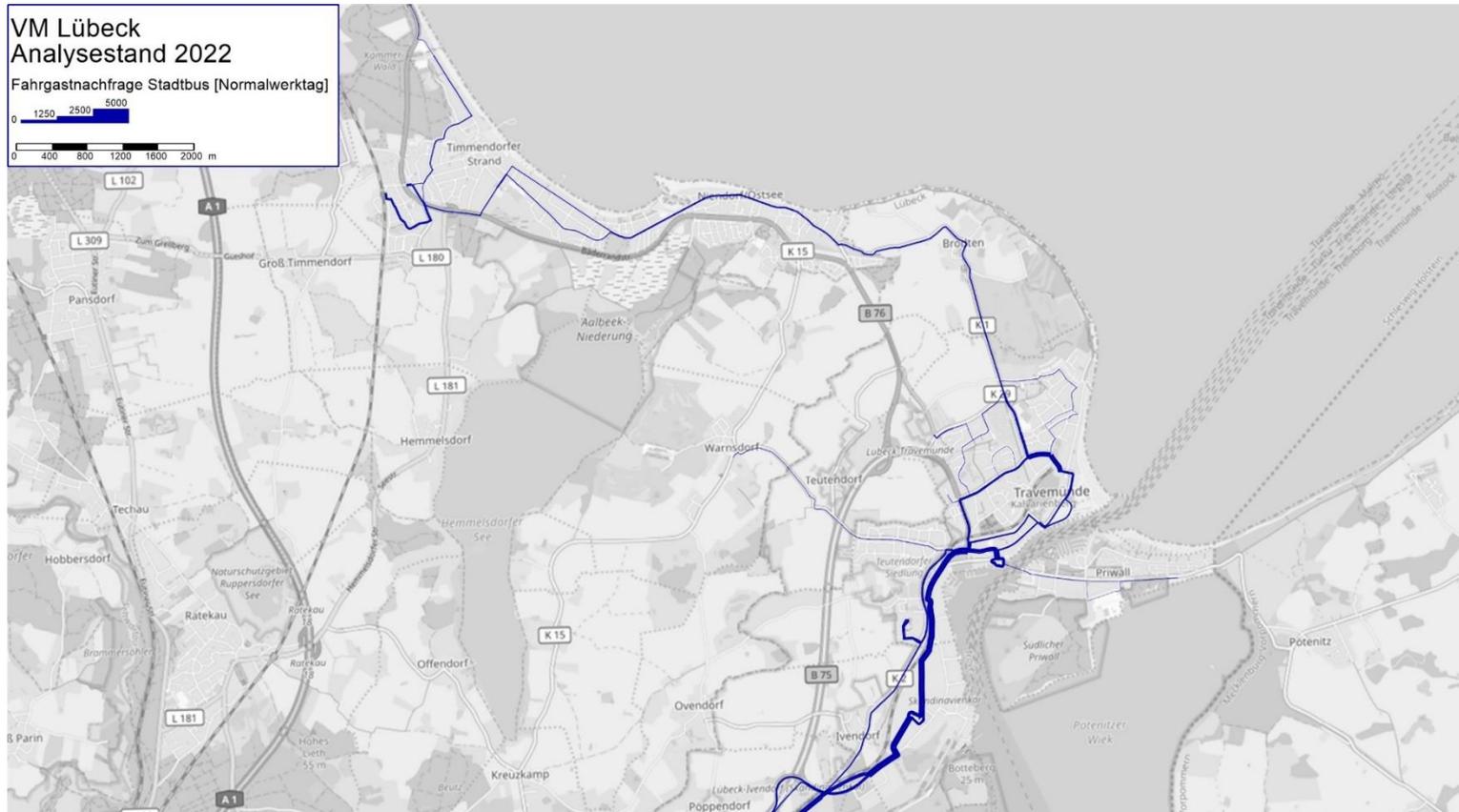


Abbildung 32 Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck - Ausschnitt Kernstadt (Tageswert: Mo-Fr)



Fortsetzung: Fahrgäste im Gesamtnetz Stadtverkehr der Hansestadt Lübeck - Ausschnitt Travemünde (Tageswert: Mo-Fr)

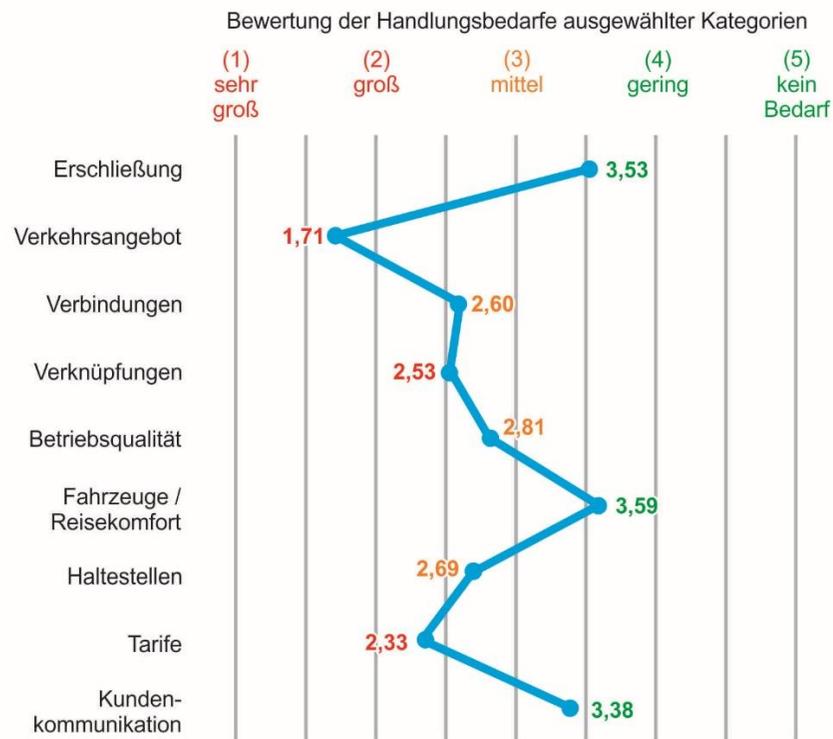
# Anhang E Ergebnisse der Online-Umfrage zur Erstellung des 5. RNVP der Hansestadt Lübeck 2024 – 2028

## **Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV-System**

In der Einstiegsfrage konnte eine Bewertung der aktuellen ÖPNV-Situation bzw. eine Einstufung von Handlungsbedarfen vorgenommen werden. Eindeutig positiv schnitten dabei die Fahrzeuge, die Kundenkommunikation und die Erschließungsqualität ab. Hier ist offenbar bereits eine vergleichsweise hohe Qualität erreicht, so dass beispielsweise im Bestand keine signifikante Verdichtung des Haltestellennetzes mehr erforderlich ist. Auch die Modernisierung der Fahrzeugflotte mit klimafreundlichen Antrieben macht sich offenbar positiv bemerkbar und wirkt positiv in der Außendarstellung.

Eine auffällige Schwerpunktbildung in der Bewertungskategorie „sehr großer oder großer Handlungsbedarf“ gab es mit beim Verkehrsangebot und bei den Verknüpfungen Bus-Bus und insbesondere Bus-Bahn. Ebenfalls überdurchschnittlicher Handlungsbedarf wurde beim Tarif gesehen. Die Befragung fand allerdings vor Einführung des Deutschland-Tickets statt, so dass sich inzwischen einige Kritikpunkte relativiert oder erledigt haben dürften.

Auswertung der Fragebogenaktion zu den Handlungsbedarfen  
 (Angabe der Durchschnittsbewertung, n=17, ohne „keine Angaben“)



© eigene Befragungen, urbanus GbR, Lübeck 2023

Abbildung 33 Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV

## **ÖPNV-Anbindung wichtiger Verkehrsziele**

Die Anbindung und Erreichbarkeit übergeordneter Verkehrsziele bilden ein zentrales Kriterium zur Gewinnung zusätzlicher ÖPNV-Potenziale. Bei den Nennungen der befragten Akteure standen vor allem die großen Gewerbegebiete (Roggenhorst, Genin, Herrenwyk, Schönböcken, Lohmühle mit Sportstätten und Einzelhandel) und der Bereich Campus / UKSH im Vordergrund. Aber auch weitere Ziele wie das Behördenhaus, die Arbeitsagentur am Berliner Platz, der Bereich MuK / Mediadocks und die Gollanwerft als Veranstaltungsort sind hier relevant.

Ein wichtiger Aspekt der ÖPNV-Anbindung ist auch das Angebot in den verkehrlichen Randzeiten, welches gerade für Ziele außerhalb der Altstadt häufig ein Problem darstellt. Neben den o.g. Zielen wurden hier zusätzlich Travemünde, Schlutup und Rangenberg als Handlungsbedarfe benannt.

## Qualitäten und Chancen im ÖPNV-System

Für die Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV-Systems ist es auch von Bedeutung, Qualitäten zu identifizieren, auf denen aufgebaut werden kann, die aber auch gesichert und gepflegt werden müssen. Die folgende Auflistung zeigt eine Reihe guter Ansätze im Lübecker ÖPNV, teilweise aber auch weitere Ausbau- und Optimierungsbedarfe:

Liniennetz und Fahrplan:

- Dichtes Linien- und Haltestellennetz
- Umsteigemöglichkeiten an mehreren Orten (auch außerhalb der Altstadt)
- Lümo-Angebot im Spätverkehr aber mit Erweiterungsbedarf
- Sternfahrten im Abendverkehr aber mit ungünstigen Pulkfahrten
- Häufige, zuletzt erweiterte Verbindungen zwischen Campus/UKSH und Altstadt/ZOB

Betrieb:

- Verbreitet gute Pünktlichkeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten
- Zuverlässigkeit auch bei schlechtem Wetter
- Vorhandene Busspuren aber mit deutlichem Erweiterungsbedarf
- Neue SEV-Haltestelle direkt vor dem Bahnhof (und nicht am Retteich)

Fahrzeuge:

- Einsatz moderner Elektrobusse (insgesamt 9 positive Nennungen!)
- Sauberkeit der Busse
- WLAN im Bus aber mit teilweise eingeschränkter Qualität

Information und Kundenkommunikation:

- Insgesamt positives Markenimage der Stadtwerke mobil
- Neue Anzeigetafeln mit Echtzeitanzeige und akustische Meldungen
- Vielfach nettes und hilfsbereites Personal

## Übergeordnete Defizite im ÖPNV-System

Einen klaren Schwerpunkt bei der Umfrage bildeten in der Vielzahl von Nennungen und Beiträgen die Defizite im ÖPNV-System, hier mit besonderem Fokus auf das Liniennetz und Verkehrsangebot (vgl. auch „Bewertung von Handlungsbedarfen im Lübecker ÖPNV-System“). Diese sind in Verbindung zu sehen mit den unter Kapitel „Vorschläge für übergeordnete Aktivitäten zur Stärkung des ÖPNV“ ausgeführten Verbesserungsvorschlägen, die zum Teil auch sehr konkret waren. Die wesentlichen Punkte mit mehrfacher Nennung sind nachfolgend strukturiert und zusammengefasst:

Liniennetz und Verkehrsangebot:

- Teilweise unübersichtliche Linienvläufe durch Aufspaltung in Unterlinien
- Noch zu wenige Direkt- und Tangentialverbindungen im Kontext mit verlängerten Fahrzeiten durch die Linienausrichtung auf die Altstadt
- Schlechte Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und weiterer Ziele außerhalb der Altstadt für Beschäftigte und AZUBIS
- Wechselnde und zeitweise zu geringe Fahrplankapazität speziell zu Spitzenzeiten und im Abendverkehr mit negativen Auswirkungen auch auf die Anschlussqualität
- Unzureichende Koordination der Fahrpläne mit den Arbeits- und Schichtzeiten in den Gewerbegebieten
- Schlechte Verknüpfung des Stadtverkehrs mit Bahn und Umland-Bussen (u.a. Hochschulstadtteil, Mönkhofer Weg, Flughafen, Kücknitz) und unzureichende Bahn-Bus-Anschlüssen im Früh- und Spätverkehr

Erschließung:

- Zu wenige barrierefreie Haltestellen insbesondere mit gutem taktilem Leitsystem

Betrieb:

- Unzureichende Pünktlichkeit / Verlässlichkeit und Überlastung der Busse in den Hauptverkehrszeiten (negative Auswirkungen auf den Fahrkomfort)
- Zu geringe Kapazitäten zu den Hochschuleinrichtungen

- Ausklapp-Rampen zu kompliziert in der Bedienung
- Kaum eigene Trassen und Priorisierung an Knoten für den ÖPNV

#### Tarif:

- Fahrpreise zu unübersichtlich und zu teuer für Gelegenheitsfahrende

#### Information / Kundenkommunikation:

- Fahrgastinformation generell nicht barrierefrei
- Noch zu wenig akustische Informationsangebote an den Haltestellen
- Lümo noch zu wenig bekannt

#### Sonstiges:

- Keine multimodale Vernetzung des ÖPNV insbesondere mit Radverkehr

## Vorschläge für übergeordnete Aktivitäten zur Stärkung des ÖPNV

Die Vorschläge zur Stärkung des ÖPNV konzentrieren sich auf einen weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes. Im Vordergrund steht dabei ein koordiniertes und transparentes Gesamtangebot aus Bus und Bahn mit einprägsamen Taktfahrplänen und ein Ausbau von Direktverbindungen zu wichtigen Zielbereichen außerhalb der Altstadt zur Verkürzung der ÖPNV-Reisezeiten.

Nachfolgend sind Aktivitäten zusammengestellt, die mehrfach benannt wurden und direkten ÖPNV-Bezug aufweisen.

Liniennetz und Verkehrsangebot:

- Gut merkbare, durchgehende und koordinierte Fahrplantaktung (ITF)
- Etablierung „starker Linien“ mit 10-Min.-Taktung für mehr Kapazität und Transparenz
- Mehr Schnell- / Expressbusse mit guten Bahnanschlüssen für längere Entfernungen
- Bessere Anbindung der Gewerbegebiete und wichtiger Verkehrsziele außerhalb der Altstadt
- Mehr Tangential- und Direktverbindungen zur Reisezeitverkürzung v.a. zu den Hochschuleinrichtungen und zum UKSH
- Angebotsverbesserung in den Randzeiten (auch mit Lümo und Nachtbussen)

Haltstellen und Betrieb:

- Ausbau der Verknüpfung Bus-Bahn (neue Bahn- und Bushaltstellen, Bike&Ride etc.)
- Herstellen eines barrierefreien ÖPNV-Systems
- Offensive für Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
- Weitgehendere Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr (u.a. mit Busspuren)

Information und Kundenkommunikation:

- Bessere Ansprache für Zielgruppe ohne Autobesitz
- Digitalisierung des ÖPNV-Marketing (u.a. mit Mobilitäts-App)



# Anhang K   Stellungnahmen und Abwägung zum Entwurf des 5. RNVP der Hansestadt Lübeck 2024 – 2028

Die Stellungnahmen sowie ihre Abwägung sind dem RNVP-Dokument als separater Anhang beigelegt.

# Anhang L Anbindungen Bahn-Bus im Einzelnen

## Bahnhof Timmendorf Strand

### Bahnlinie(n)

Neustadt – Lübeck

### Anzubietende Anschlussbuslinien

Travemünde – Timmendorf – Scharbeutz

### Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Timmendorf (Zug ⇔ Bus) – Travemünde

Priorität 2: Lübeck – Timmendorf (Zug ⇔ Bus) – Scharbeutz

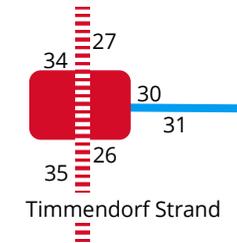
### Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

### Besonderheiten

Eine Anschlussherstellung am Bahnhalt Timmendorf Strand zwischen Zug und Bus auch aus Richtung Neustadt führt zu entsprechend längeren Übergangszeiten Richtung Lübeck. Da zudem diese Relation auch über die Buslinie 522 abgedeckt wird, wird eine solche Anschlussbeziehung nachrangig angesehen.



## Bahnhof Travemünde Strand

### Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

### Anzubietende Anschlussbuslinien

Travemünde – Timmendorf – Scharbeutz

Travemünde – Pommernzentrum/Skandinavienkai – Lübeck

Ortsbus Travemünde

### Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Linie über Moorredder

Priorität 2: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Linie über Kowitzberg

Priorität 3: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Linie über Priwallfähre

### Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

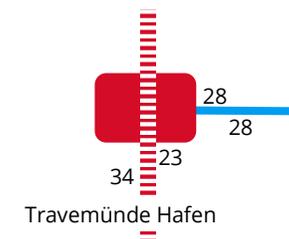
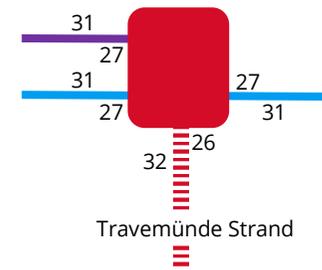
## Bahnhaltepunkt Travemünde Hafen

### Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

### Anzubietende Anschlussbuslinien

Ortsbus Travemünde



## **Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus**

Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Travemünde (Zug ⇔ Bus) – Ortsbus Travemünde

### **Umsteigezeit**

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

Im Falle einer Vorbeifahrt des Ortsbusses ohne Aufenthalt in geeigneter Lage (zur Minute 28) werden ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn in beide Richtungen hergestellt.

## **Bahnhaltepunkt Travemünde Skandinavienkai**

### **Bahnlinie(n)**

Travemünde – Lübeck – Hamburg

### **Anzubietende Anschlussbuslinien**

Keine Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sind in Travemünde Strand und Kücknitz vorgesehen für Linien, die diese beiden Halte bedienen. Zwingende Anschlüsse auch an diesem Halt vorzusehen, kann zu verlängerten Fahrzeiten auf diesen Linien führen. Deshalb wird auf Anschlussherstellung verzichtet. Sollten die Fahrzeiten auf den Buslinien zufällig passen, kann es durchaus geeignete Anschlüsse geben.

## Bahnhaltepunkt Kücknitz

### Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg

### Anzubietende Anschlussbuslinien

Travemünde – Kücknitz – Lübeck

### Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Kücknitz (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz Ort/Pommernring (Bus)

Priorität 2: Hamburg – Lübeck – Kücknitz (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz – Skandinavienkai Terminal

### Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

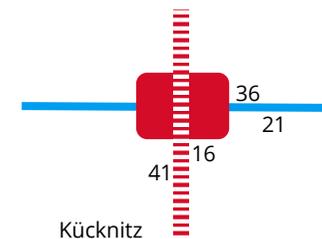
### Besonderheiten

Zwischen der Bushaltestelle Bahnhof Kücknitz und der Bushaltestelle Roter Hahn muss der bisherige Fußweg in der Verlängerung des Westpreußenrings aufgeweitet werden zur Busstraße. An beiden Haltestellen müssen die Haltepositionen angepasst werden mit einhergehender baulicher Veränderungen.

## Bahnhaltepunkt Dänischburg/IKEA

### Bahnlinie(n)

Travemünde – Lübeck – Hamburg



## Anzubietende Anschlussbuslinien

Bad Schwartau – Kücknitz  
Bad Schwartau – Sereetz

## Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Hamburg – Lübeck – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Sereetz  
Priorität 2: Hamburg – Lübeck – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz  
Priorität 3: Travemünde – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau  
Priorität 4: Hamburg – Lübeck – Dänischburg/IKEA (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau

## Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten  
Maximal 10 Minuten

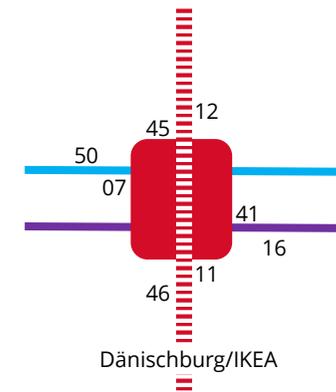
## Besonderheiten

Um die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhofpunkt Dänischburg/IKEA herzustellen, ist zunächst die Errichtung einer Bushaltestelle unmittelbar am Haltepunkt notwendig. Die Bestandshaltestellen IKEA LUV SHOPPING bzw. Grenzweg sind zu weit entfernt.

## Bahnhofpunkt Bad Schwartau<sup>96</sup>

### Bahnlinie(n)

Neustadt – Lübeck  
Kiel – Lübeck – Büchen - Lüneburg



<sup>96</sup> Außerhalb des Stadtgebietes. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Ostholstein.

## Anzubietende Anschlussbuslinien

Bad Schwartau – Kücknitz

Bad Schwartau - Sereetz

## Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Kiel – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz

Priorität 2: Neustadt – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz

Priorität 3: Kiel – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz

Priorität 4: Neustadt – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz

Priorität 5: Kiel – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB

Priorität 6: Neustadt – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB

Priorität 7: Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB

Priorität 8: Lüneburg – Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Bad Schwartau ZOB

Priorität 9: Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz

Priorität 10: Lüneburg – Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Kücknitz

Priorität 11: Lüneburg – Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz

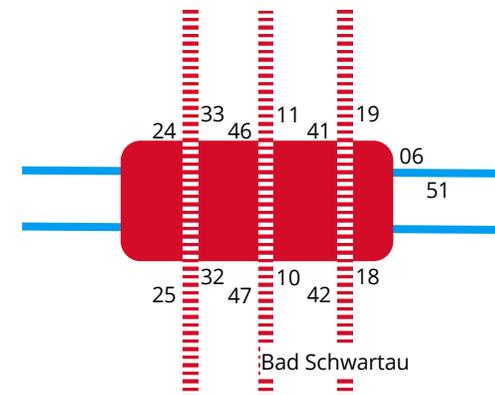
Priorität 12: Lübeck – Bad Schwartau (Zug ⇔ Bus) – Sereetz

## Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bahnlinien liegen weder in einem Taktraster zueinander noch sind sie um eine bestimmte Knotenzeit angeordnet, so dass idealisierte Busanschlüsse für alle sinnvollen Relationen nur mit einer deutlich dichteren Taktfrequenz oder größeren Zahl an Buslinien erreicht werden kann.



## **Besonderheiten**

Verbindungen zwischen Bad Schwartau Bahnhof und Stadt sowie zwischen Bad Schwartau Bahnhof und Seretz werden zwar vom Stadtverkehr bedient. Sie sind jedoch nicht Gegenstand dieses RNVP, da sie außerhalb seines Gültigkeitsbereiches liegen. Deshalb sind diese Umsteigerelationen mit niedrigster Priorität angegeben. Zudem konkurrieren sie mit Anschlüssen, die am Bahnhalt Dänischburg/IKEA herzustellen sind.

## **Lübeck Hauptbahnhof**

### **Bahnlinie(n)**

Travemünde – Lübeck – Hamburg

Neustadt – Lübeck

Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg

Lübeck – Grevesmühlen – Schwerin/Szczecin

### **Anschluss von/an Buslinien**

Alle am ZOB durchfahrenden oder beginnenden und endenden

### **Anzubietende Umsteigerelationen Zug ↔ Bus**

Priorität 1: alle Linien, außer

Priorität 2: Linien im 30 Minutentakt oder geringer und deren Lage an anderen Umsteigepunkten mit Umsteigerelationen der Priorität 1 fixiert sind (z.B. Bahnhalt Moisling).

### **Umsteigezeit**

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

## **Besonderheiten**

Linien im 10-Minutentakt bedürfen keiner besonderen Abstimmung. Lediglich bei geringerer Taktdichte – vorwiegend in Tagesrandlage – im 30- bzw. 60-Minutentakt bedarf es einer Abstimmung. Ankünfte und Abfahrten liegen dabei idealerweise symmetrisch zur Symmetrieminute 58; also Ankunft zur Minute 56 und Abfahrt zur Minute 00 sowie im Halbstundentakt analog eine halbe Stunde später.

## **Bahnhaltepunkt Moisling**

### **Bahnlinie(n)**

Travemünde- Lübeck – Hamburg

### **Anzubietende Anschlussbuslinien**

Moisling – Moorgarten – Klein Wesenberg

Moisling – Moisling Brüder-Grimm-Ring

Moisling – Moisling Mühlenweg - Buntekuh – Ziegelstraße

Moisling – Moisling Niendorfer Straße - Citti Park – Bauernweg

Moisling – Moisling Niendorfer Straße - Genin – Sana-Kliniken – UKSH

### **Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus**

Priorität 1: Hamburg – Moisling (Zug ⇔ Bus) – alle Richtungen

Priorität 2: Travemünde – Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Moorgarten

Priorität 2: Travemünde – Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Brüder-Grimm-Ring

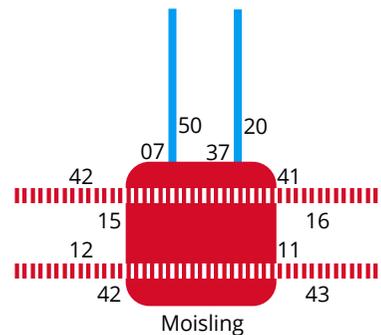
Priorität 2: Travemünde – Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Mühlenweg

Priorität 3: Travemünde - Lübeck Hbf – Moisling (Zug ⇔ Bus) – Niendorfer Straße

## Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten  
Maximal 10 Minuten

Die Umsteigezeit in der Busabfahrt kann bei möglicher und einer Wartezeitregelung auf verspätete Züge auch auf



Sichtkontrolle durch das Busfahrpersonal  
2 Minuten verkürzt werden.

## Besonderheiten

Am Bahnhof Moisling halten die Züge zwischen Hamburg und Lübeck ziemlich genau alle halbe Stunde – dies sogar in beide Fahrrichtungen.

## Bahnhalt Moisling

### Bahnlinie(n)

Kiel – Lübeck – Büchen - Lüneburg

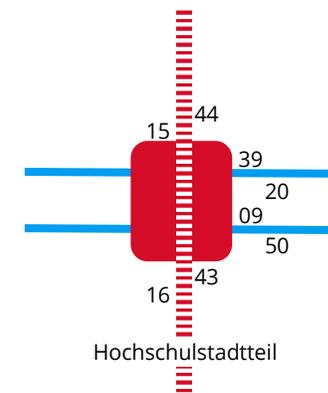
### Anschluss von/an Buslinien

Bornkamp – Hochschulstadtteil – Technische Hochschule – Universität - UKSH

### Anzubietende Umsteigerelationen Zug ↔ Bus

Priorität 1: Lüneburg – Büchen – Hochschulstadtteil (Zug ↔ Bus) – UKSH

Priorität 2: Kiel – Lübeck – Hochschulstadtteil (Zug ↔ Bus) – UKSH



## Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

## Besonderheiten

Zur deutlichen Verkürzung des Fußweges zwischen Bahn und Bus muss eine Bushaltestelle auf der La-Rochelle-Brücke bzw. westlich direkt davor am Treppenaufgang errichtet werden. Diese ist für mobilitätseingeschränkte Reisende nur mit einem Umweg über den Schärenweg zu erreichen. Es wird ausdrücklich darauf verzichtet, für mobilitätseingeschränkte Reisende hier einen Anschluss mit passender Übergangszeit anzubieten, weil dann die Übergangszeit so lang wird, dass dann dieser Umstieg für eine tatsächliche Nutzung für zu wenig potenzielle Fahrgäste attraktiv ist.

## Bahnhaltepunkt Flughafen

### Bahnlinie(n)

Kiel – Lübeck – Büchen - Lüneburg

### Anschluss von/an Buslinien

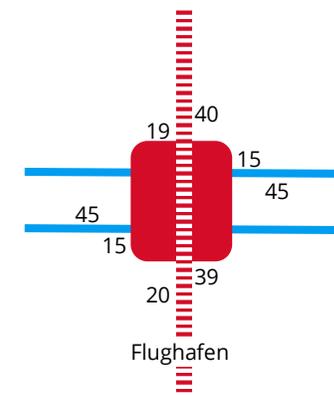
Krummesse – Flughafen – UKSH

Vorrader Straße – Vorrade – Flughafen – Groß Grönau

### Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Lüneburg – Büchen – Flughafen (Zug ⇔ Bus) – St. Hubertus

Priorität 2: Lüneburg - Büchen – Flughafen (Zug ⇔ Bus) – Wulfsdorf – Vorrader Straße



## **Umsteigezeit**

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

## **Besonderheiten**

Derzeit befindet sich keine Bushaltestelle in angemessener Entfernung zum Bahnhof. Die Einrichtung von Bushaltestellen beidseitig auf der Brücke über die Bahnlinie in Höhe des Aufzuges (alternativ im Bereich Wulfsdorfer Weg/Höhlfeld) ist erforderlich.

## **Bahnhaltepunkt Sankt Jürgen**

### **Bahnlinie(n)**

Lübeck – Grevesmühlen – Schwerin/Szczecin

### **Anschluss von/an Buslinien**

Zentralhaltestelle – Sankt Jürgen – Technische Hochschule – Universität – UKSH

### **Anzubietende Umsteigerelationen Zug ↔ Bus**

Priorität 1: Schwerin/Szczecin – Grevesmühlen – Sankt Jürgen (Zug ↔ Bus) – UKSH

Priorität 2: Schwerin/Szczecin – Grevesmühlen – Sankt Jürgen (Zug ↔ Bus) – Stadtzentrum

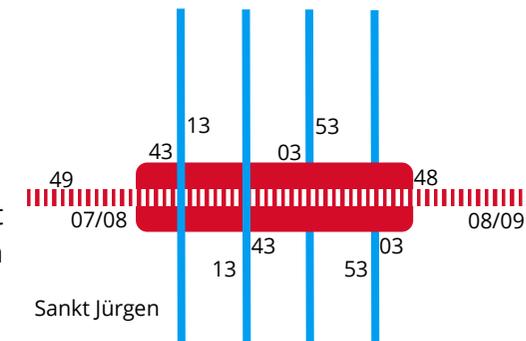
Priorität 3: Lübeck Hauptbahnhof – Sankt Jürgen (Zug ↔ Bus) – UKSH

## Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

Die Anschlussbuslinie am Bahnhof soll im 10 Minutentakt verkehren. Idealerweise lassen sich mit den gegebenen Bahnfahrzeiten die Busabfahrten so legen, dass in alle Richtungen 5 Minuten Übergangszeit gewährleistet ist.



## Besonderheiten

Derzeit befindet sich keine Bushaltestelle in angemessener Entfernung zum Bahnhof. Die Einrichtung von Bushaltestellen möglichst dicht am Bahnübergang ist erforderlich.

## Bahnhaltepunkt Herrnburg<sup>97</sup>

### Bahnlinie(n)

Lübeck – Grevesmühlen – Schwerin/Szczecin

### Anschluss von/an Buslinien

Kaufhof – Eichholz – Herrnburg

### Anzubietende Umsteigerelationen Zug ⇔ Bus

Priorität 1: Schwerin/Szczecin – Grevesmühlen – Herrnburg (Zug ⇔ Bus) – Eichholz – Kaufhof

Priorität 2: Lübeck Hbf – Herrnburg (Zug ⇔ Bus) – Eichholz

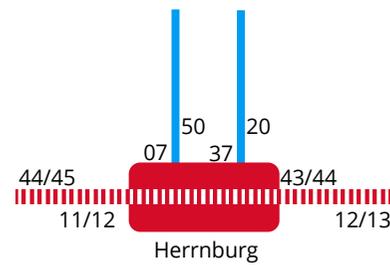
<sup>97</sup> Der Bahnhof Herrnburg liegt außerhalb des Stadtgebietes. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem dortigen Aufgabenträger Landkreis Westmecklenburg.

## Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten  
Maximal 10 Minuten

## Besonderheiten

Die Haltestellenlage am Bahnhof Herrnburg ist für die vorgesehenen Umstiegsrelationen nicht günstig. Auf eine günstigere Positionierung der Haltestellen am Bahnhof muss gemeinsam mit dem dortigen Aufgabenträger hingewirkt werden.



# Anhang M Anbindungen Bus-Bus im Einzelnen

## Umsteigepunkt Travemünde Strand

### Buslinie(n)

Travemünde – Timmendorfer Strand – Scharbeutz

Travemünde – Ortsbus

Travemünde – Pommernzentrum – Kücknitz – Lübeck

Travemünde – Skandinavienkai – Kücknitz – Lübeck

### Anzubietende Umsteigerrelationen Bus ↔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Kücknitz – Travemünde (ggf. Umstieg) – Ortsbus

Priorität 2: Lübeck – Kücknitz – Travemünde (ggf. Umstieg) – Timmendorfer Strand - Scharbeutz

### Umsteigezeit

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

### Besonderheiten

Eine Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge ermöglichen auch akzeptable Umsteigezeiten zwischen Bus – Bus.

## Umsteigepunkt Travemünde Teutendorfer Weg

### Buslinie(n)

Travemünde – Ortsbus

Travemünde – Pommernzentrum – Kücknitz – Lübeck  
Travemünde – Skandinavienkai – Kücknitz – Lübeck

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus**

Priorität 1: Lübeck – Kücknitz – Travemünde Teutendorfer Weg – Ortsbus

### **Umsteigezeit**

Minimal 3 Minuten  
Maximal 8 Minuten

### **Besonderheiten**

Die Umsteigerelation erfordert bei heutiger Haltestellenkonfiguration ein Queren der Straße. Bei Führung der Ortsbuslinie über die Straße „Auf dem Baggersand“ bedarf es neuer Haltestellenpositionen am Teutendorfer Weg. In diesem Fall sollen die Positionen so angelegt werden, dass ein Queren der Straße nicht erforderlich ist.

## **Umsteigepunkt Lübeck Solmitzstraße**

### **Buslinie(n)**

Travemünde – Pommernzentrum – Kücknitz – Lübeck  
Travemünde – Skandinavienkai – Kücknitz – Lübeck  
Kücknitz – Bad Schwartau

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus**

Priorität 1: Travemünde – Kücknitz – Solmitzstraße (Umstieg) – Bad Schwartau  
Priorität 1: Hirtenbergweg – Solmitzstraße (Umstieg) – Lübeck

### **Umsteigezeit**

Minimal 3 Minuten  
Maximal 8 Minuten

### **Besonderheiten**

Die relevanten Umsteigebeziehungen finden jeweils an der gleichen Richtungshaltestelle statt, so dass ein Queren der Straße nicht erforderlich ist.

## **Umsteigepunkt Lübeck Seelandstraße**

### **Buslinie(n)**

Bad Schwartau – Kücknitz  
Lübeck – Kücknitz

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus**

Priorität 1: Lübeck – Seelandstraße (Umstieg) – Dänischburg/IKEA – Bad Schwartau

### **Umsteigezeit**

Minimal 4 Minuten  
Maximal 8 Minuten

### **Besonderheiten**

Dieser Umsteigepunkt wird vorgesehen, um auf die Umsteigepunkte Siems und Kieselgrund verzichten zu können zu Gunsten einer kürzeren Fahrzeit zwischen Bad Schwartau und Kücknitz.

Ein Queren der Straße ist zum Umstieg erforderlich. Eine Querungshilfe (Fußgängerampel) ist bereits vorhanden.

## **Umsteigepunkt Lübeck Kreuzwegbrücke**

### **Buslinie(n)**

Lübeck – Kreuzwegbrücke – Schlutup – Dassow – Grevesmühlen (Regionalbuslinie)

Israelsdorf – Schlutup

Lübeck – Solmitzstraße – Kücknitz – Pommernzentrum/Skandinavienkai – Travemünde

Lübeck – Seelandstraße – Kücknitz

### **Anzubietende Umsteigerrelationen Bus ↔ Bus**

Priorität 1: Grevesmühlen – Schlutup – Kreuzwegbrücke (Umstieg) – Kücknitz – Travemünde

Priorität 2: Israelsdorf – Kreuzwegbrücke (Umstieg) – Lübeck

### **Umsteigezeit**

Minimal 5 Minuten

Maximal 10 Minuten

## **Besonderheiten**

Die Umsteigewege an der Kreuzwegbrücke sind baubedingt lang und nicht einsehbar. Ein barrierefreier Ausbau der Zugangswege zu den Haltestellen an der Travemünder Allee ist notwendig.

Aus Lübeck kommend in Fahrtrichtung Schlutup bedarf es einer neuen, kurzen Verbindungskurve oder einer neuen Haltestellenposition, um einen Umstieg in beiden Fahrtrichtungen mit der Regionalbuslinie zu ermöglichen.

## **Umsteigepunkt Lübeck Luisenstraße**

### **Buslinie(n)**

Israelsdorf – Luisenstraße

Niels-Bohr-Ring – Luisenstraße

Luisenstraße – GRP – Lübeck

Luisenstraße – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Niels-Bohr-Ring – Luisenstraße (Umstieg) – GRP – Lübeck

Priorität 1: Israelsdorf – Luisenstraße (Umstieg) – GRP – Lübeck

Priorität 2: Niels-Bohr-Ring – Luisenstraße (Umstieg) – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)

Priorität 2: Israelsdorf – Luisenstraße (Umstieg) – Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)

### **Umsteigezeit**

Minimal 1 Minuten

Maximal 3 Minuten

## **Besonderheiten**

Ein Ausbau der Haltestelle Luisenstraße für den geplanten Korrespondenzhalt ist notwendig.

## **Umsteigepunkt Lübeck Ehrenfriedhof**

### **Buslinie(n)**

(Niels-Bohr-Ring/Israelsdorf -) Luisenstraße - Ehrenfriedhof  
Ehrenfriedhof - Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)  
Kücknitz - Seelandstraße - Ehrenfriedhof - GRP - Lübeck

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus**

Priorität 1: Lübeck - GRP - Ehrenfriedhof (Umstieg) - Heiligen-Geist-Kamp  
Priorität 2: Kücknitz - Ehrenfriedhof (Umstieg) - Heiligen-Geist-Kamp (- Kaufhof)  
Priorität 3: Kücknitz - Ehrenfriedhof (Umstieg) - Luisenstraße

### **Umsteigezeit**

Minimal 4 Minuten  
Maximal 8 Minuten

### **Besonderheiten**

Eine Halteposition für die Fahrtrichtung Luisenstraße - Heiligen-Geist-Kamp fehlt und muss für die Anschlussbeziehungen errichtet werden.

## Umsteigepunkt Lübeck Wesloer Brücke

### Buslinie(n)

Lübeck – Kaufhof – Schlutup  
Lübeck – GRP – Wesloer Brücke  
Wesloer Brücke – Eichholz  
Wesloer Brücke - Gleisdreieck

### Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

Priorität 1: Lübeck – Kaufhof – Wesloer Brücke (Umstieg) – Gleisdreieck  
Priorität 1: Lübeck – Kaufhof – Wesloer Brücke (Umstieg) – Eichholz  
Priorität 2: Lübeck – GRP – Wesloer Brücke (ggf. Umstieg) – Gleisdreieck  
Priorität 2: Lübeck – GRP – Wesloer Brücke (ggf. Umstieg) – Eichholz  
Priorität 3: Arnimstraße – Wesloer Brücke (Umstieg) - Kaufhof

### Umsteigezeit

Minimal 1 Minuten  
Maximal 7 Minuten

### Besonderheiten

## Umsteigepunkt Lübeck Gustav-Radbruch-Platz (GRP)

### Buslinie(n)

Travemünde – Pommernzentrum/Skandinavienkai – Kücknitz – GRP – Lübeck  
Kücknitz – Seelandstraße – GRP – Lübeck  
Lübeck – GRP – Kaufhof  
Lübeck – GRP – Wesloer Brücke  
Lübeck – GRP – Luisenstraße  
An der Untertrave – GRP - Falkenstraße

### Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus

Priorität 1: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – Kaufhof  
Priorität 2: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – Falkenstraße  
Priorität 3: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – An der Untertrave  
Priorität 4: Travemünde – Kücknitz – GRP (Umstieg) – Wesloer Brücke  
Priorität 5: Kücknitz – Seelandstraße – GRP (Umstieg) - Kaufhof

### Umsteigezeit

Minimal 3 Minuten  
Maximal 7 Minuten

### Besonderheiten

## Umsteigepunkt Lübeck Kaufhof

### Buslinien Richtung (mindestens)

Wesloer Brücke – Schlutup

GRP

Zentralhaltestelle – ZOB

Eichholz

Universität/UKSH

### Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus

Prioritäten	Wesloer Brücke	GRP	ZOB	Eichholz	Uni/UKSH
Wesloer Brücke	-	2	1	3	1
GRP	2	-	4	1	3
ZOB	1	4	-	0	4
Eichholz	3	1	0	-	2
Uni/UKSH	1	3	4	2	-

### Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten

Maximal 8 Minuten

## **Besonderheiten**

Beide Haltepositionen befinden sich an der „Kaufhof-Insel“, so dass zwischen beiden Positionen ohne Straßenquerung umgestiegen werden kann.

## **Umsteigepunkt Lübeck Eichholz**

### **Buslinien Richtung**

Kaufhof – ZOB  
Wesloer Brücke  
Herrnburg

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Herrnburg – Eichholz (Umstieg) - Kirschenallee – Wesloer Brücke

Priorität 2: Kaufhof – Eichholz (Umstieg) - Kirschenallee – Wesloer Brücke

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten  
Maximal 5 Minuten

### **Besonderheiten**

-

## Umsteigepunkt Lübeck Karlstraße

### Buslinie(n)

Bad Schwartau – Schwartauer Allee – Lübeck

Bad Schwartau – Bad Schwartau Cleverbrück – Vorwerk – Lübeck

Artlenburger Straße – Karlstraße – Marienbrücke – GRP

Einsiedelstraße - Schwartauer Allee – ZOB

### Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus

Priorität 1: Bad Schwartau – Schwartauer Allee – Karlstraße (Umstieg) – Artlenburger Straße

Priorität 2: Bad Schwartau – Bad Schwartau Cleverbrück - Vorwerk – Karlstraße (Umstieg) – Artlenburger Straße

### Umsteigezeit

Minimal 3 Minuten

Maximal 7 Minuten

### Besonderheiten

-

## Umsteigepunkt Stockelsdorf Rathausmarkt<sup>98</sup>

### Buslinie(n)

Lübeck – Stockelsdorf Rathausmarkt

---

<sup>98</sup> Die Gemeinde Stockelsdorf liegt außerhalb des Stadtgebietes. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Ostholstein.

Stockelsdorf Rathausmarkt – Rensefelder Weg – Bad Schwartau  
Stockelsdorf Rathausmarkt – Lohstraße – Bad Schwartau  
Lübeck – Bad Segeberg (Regionalbus)  
Stockelsdorf Rathausmarkt – Bauernweg

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Bauernweg – Rathausmarkt (Umstieg) – Lübeck  
Priorität 2: Bad Schwartau – Rathausmarkt (Umstieg) – Bad Segeberg  
Priorität 3: Bad Schwartau – Rathausmarkt (Umstieg) – Bauernweg

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten  
Maximal 6 Minuten

### **Besonderheiten**

-

## **Umsteigepunkt Lübeck Kurzer Weg**

### **Buslinie(n)**

Stockelsdorf – Lübeck  
(Bauernweg/Sereetzer Weg –) Kurzer Weg – Lübeck  
Lübeck – Bad Segeberg (Regionalbus)

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 2: Sereetzer Weg – Kurzer Weg (Umstieg) – Stockelsdorf  
Priorität 3: Bauernweg – Kurzer Weg (Umstieg) – Stockelsdorf  
Priorität 3: Sereetzer Weg – Kurzer Weg (Umstieg) – Bad Segeberg  
Priorität 4: Bauernweg – Kurzer Weg (Umstieg) – Bad Segeberg

### **Umsteigezeit**

Minimal 5 Minuten  
Maximal 10 Minuten

### **Besonderheiten**

Umstieg erfordert die Querung der Straße Krempelsdorfer Allee. Eine Lichtsignalanlage ist vorhanden.

-

## **Umsteigepunkt Lübeck Zentralhaltestelle**

### **Buslinie(n)**

Travemünde – Kücknitz – Zentralhaltestelle – Uni  
Alle weiteren zum ZOB führenden

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Kücknitz – Zentralhaltestelle (Umstieg) – ZOB  
Priorität 2: Uni – Zentralhaltestelle (Umstieg) – ZOB

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten  
Maximal 5 Minuten

### **Besonderheiten**

Stadteinwärts findet die Verknüpfung an der Haltestelle Schlüsselbuden, stadtauswärts an der Haltestelle Wahnstraße statt.

## **Umsteigepunkt Lübeck ZOB (Hauptbahnhof)**

### **Buslinie(n)**

alle Regionalbuslinien  
alle den ZOB bedienenden Linien

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus**

alle

Im Tagesverkehr beträgt die Umsteigezeit zwischen den 10-Minutentakt-Linien strukturell maximal 10 Minuten. Eine besondere Abstimmung ist nicht zweckmäßig. Zur Schwachverkehrszeit verkehren die Linien im 30-Minutentakt. Gegenseitiges Warten ist erforderlich.

### **Umsteigezeit**

Minimal 4 Minuten  
Maximal 10 Minuten

## **Besonderheiten**

-

## **Umsteigepunkt Lübeck Bauernweg**

### **Buslinie(n)**

Stockelsdorf Rathausmarkt – Bauernweg – Artlenburger Straße – Lübeck ZOB

Bauernweg – Gewerbegebiet Roggenhorst

Bauernweg – Kurzer Weg

Bauernweg – Moising

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Lübeck ZOB – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Gewerbegebiet Roggenhorst

Priorität 2: Kurzer Weg – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Gewerbegebiet Roggenhorst

Priorität 3: Stockelsdorf – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Gewerbegebiet Roggenhorst

Priorität 4: Kurzer Weg – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Lübeck ZOB

Priorität 5: Kurzer Weg – Bauernweg (Bus ⇔ Bus) – Stockelsdorf

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten

Maximal 7 Minuten

## **Besonderheiten**

An diesem Umsteigepunkt verkehren die Linien überwiegend alle halbe Stunde. Um hier die Umsteigerelationen zu optimieren, bietet sich ein Korrespondenzhalt alle 30 Minuten an, an dem zwischen allen Linien umgestiegen werden kann. Ein entsprechender Ausbau der Haltestelle ist notwendig.

## **Umsteigepunkt Lübeck Buntekuh**

### **Buslinie(n)**

Moisling – Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB

Citti-Park – Herrenholz – Buntekuh – Märkisches Viertel – ZOB

Moisling – Buntekuh – Lohgerber Straße – Citti-Park - Bauernweg

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Citti-Park – Buntekuh (Bus ⇔ Bus) – Ziegelstraße – ZOB

Priorität 2: Bauernweg – Buntekuh (Bus ⇔ Bus) – Märkisches Viertel – ZOB

Priorität 3: Märkisches Viertel – Buntekuh (Bus ⇔ Bus) Moisling

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten

Maximal 7 Minuten

## **Besonderheiten**

Die wesentlichen Umsteigerelationen finden zwischen im 10 Minutentakt verkehrenden Linien oder zumindest einer halbstündlichen Linie und einer im 10 Minutentakt verkehrenden statt, so dass attraktive Umsteigezeiten vergleichsweise einfach herzustellen sind.

## Umsteigepunkt Lübeck Moisling

### Buslinie(n)

Moisling – Niendorf – Moorgarten/Klein Wesenberg

Moisling – Buntekuh – Bauernweg

Moisling – Sana Kliniken – Uni/UKSH

Moisling – Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB

Moisling – Moisliger Allee – ZOB

### Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus

Priorität 0: Moorgarten/Klein Wesenberg – Niendorf – Moisling (Bus ↔ Bus) – ZOB

### Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten

Maximal 10 Minuten

### Besonderheiten

-

## Umsteigepunkt Lübeck Vorrader Straße

### Buslinie(n)

Vorrader Straße – Vorrade – Wulfsdorf – Flughafen – Uni/UKSH

Vorrader Straße – Genin – Zentralhaltestelle – ZOB

ZOB – Zentralhaltestelle – Vorrader Straße – Krummesse/Kronsforde/Estlandring

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: ZOB – Zentralhaltestelle – Vorrader Straße (Bus ⇔ Bus) – Vorrade – Wulfsdorf – Flughafen – Uni/UKSH

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten

Maximal 7 Minuten

### **Besonderheiten**

-

## **Umsteigepunkt Lübeck UKSH/Ratzeburger Alle (neu)**

### **Buslinie(n)**

Regionalbus Mölln – Ratzeburg – UKSH/Ratzeburger Allee – Zentralhaltestelle – ZOB

Kaufhof – Fahlenkampsweg – UKSH/Ratzeburger Allee – Uni – TU – Bornkamp/Dorothea-Erxleben-Straße

ZOB – Zentralhaltestelle – UKSH/Ratzeburger Allee – Groß Grönau/Blankensee/Flughafen

Grillenweg - UKSH/Ratzeburger Allee – UKSH – Uni – TU ( - Moising/ZOB)

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: TU – Uni – UKSH – UKSH/Ratzeburger Allee (Bus⇔Bus) – Groß Grönau/Blankensee/Flughafen

Priorität 1: TU – Uni – UKSH – UKSH/Ratzeburger Allee (Bus⇔Bus) – Ratzeburg – Mölln

Priorität 2: Grillenweg – UKSH/Ratzeburger Allee (Bus ⇔ Bus) – Zentralhaltestelle - ZOB

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten  
Maximal 4 Minuten

### **Besonderheiten**

## **Umsteigepunkt Lübeck Sana Kliniken**

### **Buslinie(n)**

ZOB – Zentralhaltestelle – Sana Kliniken – Vorrader Straße – Estlandring/Krummesse/Kronsforde  
Moisling – Genin – Sana Kliniken – Sudetenstraße – TU/Uni/UKSH

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: ZOB – Zentralhaltestelle – Sana Kliniken (Bus ⇔ Bus) - Sudetenstraße

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten  
Maximal 6 Minuten

### **Besonderheiten**

## Umsteigepunkt Lübeck Flughafen Terminal (neu)

### Buslinie(n)

UKSH/Ratzeburger Allee – Flughafen Terminal – Wulfsdorf – Krummesse/Vorrader Straße  
Groß Grönau – Blankensee – Flughafen Terminal

### Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus

- Priorität 1: Groß Grönau – Blankensee – Flughafen Terminal (Bus ⇔ Bus) – Wulfsdorf – Krummesse/Vorrader Straße

### Umsteigezeit

Minimal 2 Minuten  
Maximal 10 Minuten

### Besonderheiten

Die Verknüpfung ist alternativ auch an der Haltestelle Flughafen Bahnhof möglich, sofern diese Haltestelle mit einer Wendemöglichkeit versehen wird.

## Umsteigepunkt Cleverhofer Weg (außerhalb des Stadtgebietes)

### Buslinie(n)

Vorwerk – Cleverhofer Weg – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB  
Stockelsdorf – Rensefelder Weg – Cleverhofer Weg – Bad Schwartau Gymnasium – Bad Schwartau ZOB

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Stockelsdorf – Rensefelder Weg – Cleverhofer Weg (Bus ⇔ Bus) – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten

Maximal 6 Minuten

### **Besonderheiten**

## **Umsteigepunkt Clever Landstraße (außerhalb des Stadtgebietes)**

### **Buslinie(n)**

Vorwerk – Clever Landstraße – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB

Stockelsdorf – Lohstraße – Clever Landstraße – Bad Schwartau Gymnasium – Bad Schwartau ZOB

### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Stockelsdorf – Lohstraße – Clever Landstraße (Bus ⇔ Bus) – Mühlenstraße – Bad Schwartau ZOB

Priorität 2: Vorwerk – Clever Landstraße (Bus ⇔ Bus) – Bad Schwartau Gymnasium – Bad Schwartau ZOB

### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten

Maximal 7 Minuten

## **Besonderheiten**

### **Umsteigepunkt Bad Schwartau ZOB (außerhalb des Stadtgebietes)**

#### **Buslinie(n)**

Regionalbus Timmendorf – Pansdorf – Ratekau – Bad Schwartau – Lübeck ZOB  
ZOB – Schwartauer Allee – Bad Schwartau ZOB – Groß Parin  
Bad Schwartau ZOB – Dänischburg/IKEA – Kücknitz  
Bad Schwartau ZOB – Dänischburg/IKEA – Sereetz  
Bad Schwartau ZOB – Mühlenstraße – Vorwerk  
Bad Schwartau ZOB – Bad Schwartau Gymnasium – Lohstraße – Stockelsdorf  
Bad Schwartau ZOB – Bad Schwartau Gymnasium – Rensefelder Weg – Stockelsdorf

#### **Anzubietende Umsteigerelationen Bus ↔ Bus**

Priorität 1: Schwartauer Allee – Bad Schwartau ZOB (Bus ↔ Bus) – Dänischburg/IKEA – Sereetz  
Priorität 2: Stockelsdorf – Lohstraße/Rensefelder Weg – Bad Schwartau ZOB (Bus ↔ Bus) – Dänischburg/IKEA  
Priorität 3: Groß Parin – Bad Schwartau ZOB (Bus ↔ Bus) – Dänischburg/IKEA

#### **Umsteigezeit**

Minimal 5 Minuten  
Maximal 10 Minuten

## **Besonderheiten**

### **Umsteigepunkt Lübeck Sereetzer Weg**

#### **Buslinie(n)**

Sereetzer Weg – Friedhofsallee – Kurzer Weg – Fackenburger Allee  
Bad Schwartau – Sereetzer Weg – Vorwerk - ZOB

#### **Anzubietende Umsteigerrelationen Bus ⇔ Bus**

Priorität 1: Friedhofsallee – Sereetzer Weg (Bus ⇔ Bus) – Bad Schwartau  
Priorität 2: Friedhofsallee – Sereetzer Weg (Bus ⇔ Bus) - Vorwerk

#### **Umsteigezeit**

Minimal 2 Minuten  
Maximal 5 Minuten

#### **Besonderheiten**

## Anhang N Ziel-Liniennetz

Das vollständige Ziel-Liniennetz in Anhang N ist aufgrund der Dateigröße als separater Download angehängt

