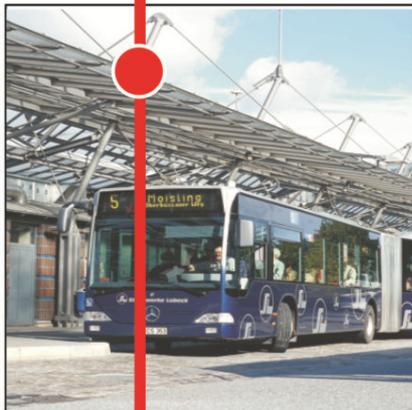




# 3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

2014 - 2018



Linie	Ziel	Abfahrt
Freitag, 12.04.2013 10:20 €		
5	OBERBUSSAUER WEG	2 Min
1	GROSS PARIN	2 Min
7	BAD SCHWARTAU/ZOB	
16	BUNTEKUH	10 Min
2	STOCKELSDORF	14 Min
6	HAMBURGER STRASSE	14 Min
f Grund umfangreicher Baumaß		
Kohlmarkt		



# 3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck

2014 - 2018

Hansestadt LÜBECK 



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

## **Impressum**

<b>Herausgeber</b>	Hansestadt Lübeck Fachbereich Planen und Bauen
<b>Gesamtleitung</b>	Bereich Stadtplanung, Verkehrsplanung Doris Drochner
<b>Bearbeitung</b>	urbanus GbR, Lübeck Stefan Luft Heike Drücker Christoph Lüth
<b>Fotos</b>	Stadtverkehr Lübeck GmbH / LVG; urbanus GbR, Lübeck
<b>Gestaltung</b>	urbanus GbR, Lübeck, Stefan Luft

Lübeck, 9.10.2014

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>Kurzfassung</b> .....	<b>7</b>
<b>Präambel: ÖPNV im Umbruch und vor neuen Herausforderungen</b> .....	<b>11</b>
<b>1. Einleitung</b> .....	<b>13</b>
1.1 AUSGANGSLAGE UND INHALTLICHE STRUKTUR .....	13
1.2 BETEILIGUNGSVERFAHREN .....	15
<b>2. Rahmenbedingungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung</b> .....	<b>16</b>
2.1 RECHTLICHER RAHMEN .....	16
2.2 PLANUNGSRAHMEN .....	20
2.3 STRUKTURELLER RAHMEN .....	23
2.4 STÄDTISCHES UND REGIONALES VERKEHRSSYSTEM .....	29
<b>3. Verkehrspolitische Zielsetzungen</b> .....	<b>31</b>
3.1 POLITISCHE RAHMENBESCHLÜSSE .....	31
3.2 OBERZIELE .....	31
3.3 SEKTORALE ZIELE FÜR DIE ÖPNV-ENTWICKLUNG .....	32
3.4. WIRTSCHAFTLICHE VORGABEN .....	32
<b>4. Strategische Vorgaben und Qualitätsstandards</b> .....	<b>33</b>
4.1 KOMPONENTEN FÜR DAS ANFORDERUNGSPROFIL .....	33
4.2 ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE ÖPNV-GESTALTUNG .....	35
4.3 ÖPNV-INFRASTRUKTUR .....	37
4.4 ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT .....	41
4.5 ANGEBOTSQUALITÄT (VERKEHRSANGEBOT) .....	43
4.6 VERNETZUNGSQUALITÄT .....	48
4.7 BEDIENUNGSQUALITÄT .....	49
4.8 TARIFQUALITÄT .....	51
4.9 MARKETINGQUALITÄT .....	52
4.10 BARRIEREFREIER ÖPNV .....	54
<b>5. Standortbestimmung</b> .....	<b>57</b>
5.1 BILANZ DER UMSETZUNG DES ZWEITEN REGIONALEN NAHVERKEHRSPANS .....	57
5.2 ÖPNV-NACHFRAGE UND ÖPNV-MARKTPPOSITION .....	60
5.3 VERKEHRSTRÄGER, LINIEN UND KONZESSIONEN IM LÜBECKER ÖPNV-SYSTEM .....	63
5.4 ÖPNV-INFRASTRUKTUR .....	64
5.5 ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT .....	66
5.6 ANGEBOTSQUALITÄT .....	68
5.7 VERNETZUNGSQUALITÄT .....	73
5.8 BEDIENUNGSQUALITÄT .....	75
5.9 TARIFQUALITÄT / TARIFGESTALTUNG .....	76
5.10 MARKETINGQUALITÄT .....	78
5.11 ORGANISATION UND FINANZIERUNG DES ÖPNV .....	79
5.12 RESÜMEE DER STANDORTBESTIMMUNG: HANDLUNGSSCHWERPUNKTE .....	81

<b>6. Entwicklungskonzept</b> .....	<b>82</b>
6.1 SICHERSTELLUNG EINER AUSREICHENDEN BEDIENUNG UND MAßNAHMENÜBERSICHT .....	82
6.2 ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) .....	84
6.3 ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN STÄDTISCHEN LINIENBUSVERKEHR.....	87
6.4 UMSETZUNG EINES BARRIEREFREIEN ÖPNV .....	97
6.5 ABSCHÄTZUNG DER ÖPNV-NACHFRAGEENTWICKLUNG .....	98
<b>7. ÖPNV-Management</b> .....	<b>99</b>
7.1 ORGANISATION DES ÖPNV .....	99
7.2 VERGABE VON ÖPNV-LEISTUNGEN UND NETZINTEGRATION .....	102
7.3 AUFBAU EINES QUALITÄTS-MONITORINGS BEIM AUFGABENTRÄGER.....	102
<b>8. Realisierungs- und Finanzierungsrahmen</b> .....	<b>107</b>
<b>Verzeichnis der Bilder (Abbildungen, Pläne, Tabellen)</b> .....	<b>110</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>111</b>
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>112</b>
<b>Anhang 1</b> <b>Streckenbelastungen im Lübecker Busnetz</b> .....	<b>114</b>
<b>Anhang 2</b> <b>Linienkenndaten Stadtverkehr Lübeck GmbH und LVG</b> .....	<b>117</b>
<b>Anhang 3</b> <b>Haltestellen mit B+R-Stellplätzen</b> .....	<b>119</b>
<b>Anhang 4</b> <b>Verzeichnis der Schwerpunkt-Haltestellen</b> .....	<b>121</b>
<b>Anhang 5</b> <b>Konzessionen, Liniennetz und Verkehrsangebot im Lübecker ÖPNV-System</b> .....	<b>123</b>

## Kurzfassung

### Rahmenbedingungen:

#### Weitgehend stabile Strukturdaten und zunehmende Nachfrage nach alternativen Mobilitätsangeboten

Die Hansestadt Lübeck gehört zu den wenigen Kommunen in Schleswig-Holstein, die bis 2025 mit nur moderat sinkenden Einwohnerzahlen rechnen können. Derzeit zeichnet sich sogar eine Stabilisierung der Einwohnerzahlen ab. Auch der demografische Wandel wird Lübeck nicht so stark treffen wie viele andere Kommunen, da in einigen Stadtteilen die älteren Einwohner bei der Altersstruktur bereits einen entsprechend hohen Anteil aufweisen und der weitere Anstieg teilweise kompensiert wird durch den Zuzug junger Leute mit Familie und von Studierenden. Gleichzeitig werden sich auch die Schülerzahlen deutlich moderater entwickeln als speziell in den ländlich strukturierten Gebieten Schleswig-Holsteins. Dieser Ausblick wirkt sich positiv auf die Perspektiven der städtischen Infrastruktur aus; erfordert allerdings auch Maßnahmen im Verkehrsmanagement.

Mit einer guten Mischung der Angebote im Wohnungsmarkt mit Einfamilienhausgebieten bis hin zu kleinen Wohnungen im Geschosswohnungsbau und einer insgesamt hohen Standortqualität im gewerblichen Bereich wird die Hansestadt Lübeck ihre Stellung als attraktives Oberzentrum weiter festigen können. Dies bedeutet aber auch, dass die regionalen Pendlerströme nach Lübeck auf einem hohen Niveau verharren. Ein Überschuss von rund 20.000 Einpendlern, die hauptsächlich mit dem Pkw nach Lübeck fahren, führt zu einer Erhöhung des Aufkommens im Kfz-Verkehr und vor allem zu anhaltend starken Belastungen der Haupteinfallstraßen. Hier ist vor allem der regionale, aber auch der überregionale ÖPNV gefordert (Verkehrsverlagerung).

Im Verkehrsbereich wurden in Lübeck in den letzten Jahren einige positive Weichen gestellt, die perspektivisch rückläufige Kfz-Verkehrsleistungen erwarten lassen, wobei die Rückgänge auch durch die steigenden Kraftstoffkosten und nicht zuletzt die Klimaschutzdebatte begünstigt werden. Mit dem Programm „Lübeck - staufrei bis 2015“, dem Rahmenkonzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ und dem Klimaschutzkonzept sowie Aktivitäten im Bereich des ÖPNV liegt der Fokus der Lübecker Verkehrsentwicklungsplanung auf der Förderung alternativer Mobilitätsangebote. Bereits heute zeichnet sich die Hansestadt Lübeck durch eine relativ niedrige Motorisierung insbesondere im Vergleich zum Umland aus. Mit unter 10% Anteil rangiert der ÖPNV aber weiterhin deutlich hinter dem Pkw und auch hinter dem Fahrrad.

Entwicklungen in der Stadtstruktur haben den ÖPNV in den letzten Jahren zum Teil benachteiligt. Neben der Ausweisung gering verdichteter Wohngebiete am Stadtrand, die für den ÖPNV nur mit verhältnismäßig hohem Aufwand zu erschließen sind, hat sich die Konzentration von Arbeitsplätzen, aber auch die Entwicklung von Einzelhandelsflächen (v.a. CITTI-Park und ab 2104 IKEA) zunehmend an den Stadtrand verschoben. Das Stadtzentrum, wo der ÖPNV durch seine Liniennetzstruktur mit einem hohen Anteil an Direktverbindungen einen überdurchschnittlichen Marktanteil realisieren kann, ist zwar weiterhin das bedeutendste Verkehrsziel der Region Lübeck, hat aber in verkehrlicher Hinsicht an Bedeutung verloren.

Ungeachtet der positiven Ansätze dominiert im Lübecker Stadtgebiet weiterhin eindeutig der Kfz-Verkehr. Zwar konnte mit dem Bau von Entlastungsstraßen (v.a. Bundesautobahn A 20, Nordtangente und Kreisstraße K13/Umgehung Stockelsdorf) ein Teil der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen entlastet werden, im Umfeld der Altstadt rangieren die Hauptverkehrsstraßen mit zum Teil deutlich über 20.000 Kfz/Tag immer noch in einem städtebaulich kritischen Bereich, wobei die Inbetriebnahme der Nordtangente bereits zu einer Verkehrsverdünnung des MIV im Nahbereich der Altstadt geführt hat.

## **Verkehrspolitische Zielsetzungen und ÖPNV-Qualitätsstandards: Der schwierige Weg zu einem nachhaltigen Verkehrssystem mit einem attraktiven ÖPNV**

---

Die Hansestadt Lübeck verfügt derzeit über kein beschlossenes, langfristig ausgerichtetes verkehrliches Entwicklungsleitbild. Zum Teil bestehen Widersprüche zwischen einzelnen Beschlusslagen zum Verkehrssystem, die aber u. a. durch unzureichende Ressourcen im Haushalt bedingt sind. Ein verkehrspolitisches Zielsystem ergibt sich im Wesentlichen aus dem Verkehrsentwicklungsplan ‚HL 2000‘ und den in letzten Jahren gefassten Beschlüssen wie zum ISEK und zum Klimaschutzkonzept. Die Hansestadt Lübeck verfolgt übergeordnet die Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität mit einer ausgewogenen Verkehrsmittelaufteilung und einer tendenziellen Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Um die gesetzten Ziele durch eine systematische und integrierte Vorgehensweise erreichen zu können, ist ein neuer Gesamtverkehrsplan erforderlich, der die Ansprüche einer modernen Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung erfüllt und den über 10 Jahre alten VEP fortschreibt bzw. ablöst. Da die wesentlichen Straßeninfrastrukturprojekte des VEP inzwischen abgeschlossen sind, kommt einem neuen gesamtstädtischen Verkehrs- bzw. Mobilitätsplan die Aufgabe einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs mit einer noch erforderlichen verkehrspolitischen Vorgabe für eine entsprechende Prioritätensetzung pro Umweltverbund und einer haushaltsmäßigen Ordnung der harten und weichen Maßnahmen zu.

Bei den Zielsetzungen für die ÖPNV-Entwicklung sind die Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualität insgesamt, die ÖPNV-Beschleunigung, der weitere Abbau von ÖPNV-Nutzungsbarrieren und die multimodale Vernetzung des ÖPNV-Systems als zentrale Aktivitätenfelder definiert. Dazu kommen die Mobilitätssicherung für alle Bevölkerungsgruppen und der Einsatz umweltfreundlicher Technologien, mit denen der ÖPNV eine Vorbildfunktion im Klimaschutz übernehmen soll. Durch die Vorgabe eines maximalen Finanzierungsbeitrages der Hansestadt Lübeck, die auch Grundlage der 2010 bis 2012 durchgeführten Liniennetzoptimierung war, sind der Weiterentwicklung des Lübecker ÖPNV-Systems insbesondere im Verkehrsangebot allerdings enge Grenzen gesetzt.

Mit einem differenzierten Anforderungsprofil für den städtischen ÖPNV, das alle für die ÖPNV-Akzeptanz relevanten Aspekte enthält, werden die künftigen Qualitätsstandards festgelegt, die auch in den vertraglichen Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen Berücksichtigung finden. In Kurzform lassen sich die Qualitätsstandards wie folgt darstellen:

- Kurze, barrierefreie Zugangswege zu den Bushaltestellen (300m bis 500m-Einzugsbereich),
- strategische Netzbildung mit übergeordneten ÖPNV-Netzknotten zur Abdeckung der Hauptnachfrageströme im Gesamtverkehr,
- Bedienung aller Siedlungsbereiche im Stadtgebiet mit einem 60-Minuten-Grundtakt, der nachfrageorientiert verdichtet wird,
- Erreichbarkeit der wichtigen Verkehrsziele im Stadtgebiet mit maximal zweimaligem Umstieg und höchstens 30 Minuten Fahrzeit zur Altstadt,
- gute Vernetzung zwischen allen ÖPNV-Verkehrsträgern und zum Individualverkehr,
- verstärkte Koordination zwischen Schienenverkehr, Stadt- und Regionalverkehr,
- ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen, um ein hohes Pünktlichkeitsniveau zu sichern,
- Vermarktung des städtischen ÖPNV unter der landesweiten Dachmarke nah.sh mit konsequentem Einsatz neuer Medien,
- sicher und komfortabel gestaltete Fahrzeuge und Haltestellen,
- Barrierefreiheit bei Fahrzeugen, Haltestellen und in der Fahrgastinformation.

## **Standortbestimmung: Nachfrageorientiertes ÖPNV-Qualitätsniveau mit partiellen Optimierungsbedarfen**

---

Die Qualität im Lübecker ÖPNV-System wurde seit Aufstellung des 2. RNVP sukzessive verbessert. Mit der angespannten Haushaltslage konnten aber einige Maßnahmen zur Angebotsverbesserung und zur Aufwertung der ÖPNV-Infrastruktur nicht mehr umgesetzt werden. Die Deckelung des ÖPNV-Finanzierungsbeitrages durch die Hansestadt Lübeck und die in diesem Kontext durchgeführte Liniennetzoptimierung haben zu einer verstärkten Anpassung des ÖPNV-Angebotes an die Nachfrage geführt und bilden nunmehr die Basis für die Angebotsgestaltung. Mit der Liniennetzoptimierung konnten aber auch einige zusätzliche Verbindungen eingeführt werden, die wichtige Relationen gestärkt haben. Positiv hervorzuheben ist die weitgehende Fahrplanharmonisierung auf einen 60/30-Minuten-Grundtakt über die gesamte tägliche Betriebszeit. Deutliche Verbesserungen in der Kundenorientierung und im Abbau von Nutzungsbarrieren konnten mit der Übernahme der 3. Stufe des SH-Tarifs und der Weiterentwicklung der Fahrgastinformationen insbesondere hinsichtlich der elektronischen Fahrplanauskunft und des Internets als neues Medium erzielt werden.

Bei der ÖPNV-Akzeptanz steht Lübeck im Landesvergleich mit Kiel und Flensburg weiterhin an der Spitze. Dennoch ist es in den letzten Jahren nicht gelungen, maßgebliche Anteile an wahlfreien Verkehrsteilnehmern zu gewinnen und damit spürbare Anteile des Kfz-Verkehrs zu verlagern.

Die Bewertung der vorhandenen ÖPNV-Qualität im Abgleich mit dem definierten Anforderungsprofil ergibt nur noch wenige und in der Bedeutung überwiegend abgestufte Defizite. Handlungsbedarf besteht bei der ÖPNV-Infrastruktur, wobei hier eine systematische ÖPNV-Beschleunigung absoluten Vorrang hat. Auch die Herstellung barrierefreier Haltestellen steht im Mittelpunkt. Dazu ist der Aufbau eines Haltestellen-Managements auf Basis des bereits bestehenden Haltestellen-Katasters zwingend notwendig. Positiv zu sehen ist die Umrüstung der Haltestellen-Unterstände nach einem einheitlichen Gestaltungsbild und die Installation von DFI-Anzeigen im Rahmen der Fahrgastinformation.

Bei der Angebotsqualität geht es nach der Umsetzung der Liniennetzoptimierung noch um die Schließung von Bedienungslücken in den verkehrlichen Randzeiten. Ebenfalls Nachholbedarf ist bei der Vernetzung zu sehen. Sowohl bei der Verknüpfung zwischen Bus und SPNV am Hauptbahnhof und zwischen Stadt- und Regionalverkehr, als auch bei der Schnittstelle ÖPNV - Fahrrad fehlt es bisher an einer klaren strategischen Ausrichtung und an Qualitäten im Einzelnen.

Kaum noch Handlungsbedarfe gibt es in den Feldern Bedienungsqualität, Tarifqualität und Marketingqualität. Im Marketingbereich stehen hier vor allem die verstärkte Nutzung der landesweiten ÖPNV-Dachmarke nah.sh und ein ÖPNV-übergreifendes Mobilitätsmanagement auf der Agenda.

Bezüglich der Barrierefreiheit im ÖPNV-System erfolgen bereits eine Reihe von Aktivitäten, wie beispielweise die Herstellung der Barrierefreiheit bei Um- oder Neubauten von Bushaltestellen. Mittlerweile sind bei rund 40% der Haltestellen niveaugleiche Fahrzeugeinstiege mit Bordhöhen von mindestens 16 cm realisiert. Die vollständige Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV ist aber nur im Rahmen eines langfristigen Prozesses realistisch.

### **Entwicklungskonzept:**

### **Eine weitere Erhöhung der ÖPNV-Zugänglichkeit und Zuverlässigkeit sowie Flexibilisierung und attraktivere Vernetzung bilden Aktivitätsschwerpunkte**

---

Mit dem Entwicklungskonzept im 3. RNVP erfüllt die Hansestadt Lübeck die im ÖPNV-Gesetz geforderte „ausreichende Bedienung“. Mit Umsetzung der Liniennetzoptimierung sind die Entwicklungsperspektiven in der Gestaltung des Liniennetzes und des Verkehrsangebotes weitgehend abgearbeitet, so dass es im Rahmen des 3. RNVPs vor allem um partielle Optimierungen ausgewählter Qualitätsmerkmale und um eine verbesserte Vernetzung des ÖPNV-Systems geht.

Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur sind die zwei zentralen, über die Laufzeit des 3. RNVP hinausreichenden, Projekte die Herstellung eines barrierefreien Haltestellensystems einschließlich Zugänglichkeit und Fahrgastinformation sowie die Verbesserung der Zuverlässigkeit durch eine systematische ÖPNV-Beschleunigung insbesondere mit einer erweiterten Beeinflussung von Lichtsignalanlagen. Bei den Haltestellen ist zusätzlich der Aufbau eines Haltestellen-Managements vorgesehen, das eine effiziente Nutzung des bereits installierten Haltestellen-Katasters beinhaltet.

Von besonderer Bedeutung im Hinblick auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen einer Stärkung des ÖPNV-Systems ist kurzfristig die Vernetzung mit dem SPNV. Mit der Inbetriebnahme neuer Bahnstationen (Hochschulstadtteil und Dänischburg/IKEA) und dem mittelfristig zu realisierenden „Regio-S-Bahn-Konzept“ sowie den damit verbundenen flankierenden Maßnahmen wird der SPNV für Lübeck eine noch größere Bedeutung erhalten und vor allem die regionale ÖPNV-Erreichbarkeit verbessern. Um diese Verbesserungen voll auszuschöpfen und eine sinnvolle Ergänzung zu erreichen, sind zu allen Tageszeiten attraktive Übergänge zwischen dem SPNV und dem Linienbusverkehr zu schaffen.

Zur Schließung von Bedienungslücken in Wohngebieten sowie generell für die Bedienung schwach nachgefragter Relationen in den verkehrlichen Randzeiten soll der Einsatz alternativer Bedienungsformen geprüft und Lösungsansätze aufgezeigt werden. Zusätzliche Verbesserungen in der Anbindung gering verdichteter Siedlungsbereiche und peripher gelegener Verkehrsziele sollen mit einem systematischen Ausbau der Schnittstelle ÖPNV-Fahrrad erreicht werden.

Mit dem konsequenten Einsatz neuer Medien und moderner Informationstechnologien setzt die Hansestadt Lübeck gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein und den Verkehrsunternehmen auf eine höhere Transparenz des ÖPNV-Gesamtangebotes, noch mehr Kundenfreundlichkeit und eine stärkere Präsenz des ÖPNV in der Außendarstellung. Neben einer Weiterentwicklung der elektronischen Fahrgastinformationen (z.B. DFI-Anzeigen, Echtzeit-Fahrplanauskunft) stehen hier moderne Vertriebs- und Marketinginstrumente im Vordergrund der Aktivitäten. Von großer Bedeutung und Tragweite ist dabei die Umsetzung eines landesweit einheitlichen Auftritts der „Marke ÖPNV“ als System aus einem Guss. Die angestrebte Verlagerung von Kfz-Verkehren erfordern zusätzlich eine Verzahnung von Marketingaktivitäten Gesamtverkehr – Tourismus – Wirtschaft und perspektivisch den Aufbau eines intermodalen Mobilitätsmanagements.

Die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträgerin möchte die über viele Jahre bewährte Zusammenarbeit mit der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG) als städtische Verkehrsunternehmen weiter fortsetzen und präferiert eine Verlängerung der Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. Zur angemessenen Wahrnehmung ihrer Kompetenzen sind die Aufgabenteilung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgerin zu überprüfen sowie ein Qualitäts-Monitoring zu entwickeln. Außerdem steht die beabsichtigte Gründung eines landesweiten Aufgabenträger-Verbundes zur Entscheidung an.

## **Präambel: ÖPNV im Umbruch und vor neuen Herausforderungen**

Als 1997 der erste Regionale Nahverkehrsplan (kurz: RNVP-Lübeck) beschlossen wurde, stand die Zielsetzung im Vordergrund, weitere Nachfragepotenziale für den Linienbusverkehr zu erschließen. Dies entsprach auch den **Leitvorstellungen im Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** der Hansestadt Lübeck (2001) und dem Integrierten Verkehrskonzept für die Region Lübeck ERL (1998), die Verkehrsmittelwahl weiter zugunsten des „Umweltverbundes“ und speziell des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu beeinflussen. Durch die kontinuierliche Verbesserung und Harmonisierung des Verkehrsangebotes, die Modernisierung des Fahrzeugparks sowie die Weiterentwicklung des ÖPNV-Marketings konnte Ende der 90er Jahre eine im Städtevergleich **hohe ÖPNV-Akzeptanz** erreicht werden.

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem ersten und zweiten RNVP zeigte dann aber **Sättigungserscheinungen in der ÖPNV-Nachfrage**. Mit den durchgeführten Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV-System allein konnten keine signifikanten Fahrgastzuwächse und vor allem keine signifikanten Verlagerungen von Kfz-Verkehren erzielt werden. Die vorgenommenen Leistungssteigerungen im Bussystem führten dagegen zu Kostensteigerungen, die trotz Rationalisierungsmaßnahmen bei den Verkehrsunternehmen nicht kompensiert werden konnte.

Die allgemein **schwierige Lage der kommunalen Haushalte** machte es auch in Lübeck unausweichlich, alle Investitionen und Leistungen der Hansestadt Lübeck auf den Prüfstand zu stellen und dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit eine höhere Priorität als früher einzuräumen. Hiervon konnte auch der öffentliche Personennahverkehr nicht ausgeklammert werden. Die noch im 2. RNVP verfolgte offensive und **angebotsorientierte Gestaltung der Angebotsqualität** wird sich aufgrund der finanziellen Zwänge verstärkt **an nachfrageorientierten Maßstäben** ausrichten müssen. Die Zielsetzung, das Defizit für den Linienbusverkehr der Stadtverkehr Lübeck GmbH und der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (SL/LVG) spürbar zu verringern, führte schließlich mit Beschlüssen der Lübecker Bürgerschaft zu einer „Deckelung“ der Ausgleichszahlungen und zur Umsetzung der „**Liniennetzoptimierung**“ im Sommer 2012. Mit der Umsetzung der Liniennetzoptimierung ist die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in Lübeck weitgehend abgeschlossen.

Auch bei den **verkehrlichen Rahmenbedingungen** hat sich in den letzten Jahren eher eine Verschlechterung der Ausgangslage für den ÖPNV ergeben. So mussten vor allem Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur nicht zuletzt wegen der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte teilweise zurückgestellt oder zeitlich gestreckt werden. Zugleich haben sich die Bedingungen für den Kfz-Verkehr insbesondere mit dem Ausbau des Straßennetzes (u.a. A20, B207n, Nordtangente) verbessert, so dass auch von dieser Seite eine Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den ÖPNV erschwert wird.

Zusätzlich haben sich in den vergangenen Jahren aber auch **neue gesetzliche Verpflichtungen ergeben**, die Aktivitäten seitens des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen erfordern, aber auch finanzielle Auswirkungen haben. Hierzu gehören vor allem die Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit nach dem Behindertengleichstellungsgesetz und die Veränderung von Auflagen bei den Umweltstandards.

Um den rechtlichen Anforderungen zu entsprechen hat die Hansestadt Lübeck im Jahr 2008 die kommunalen Verkehrsunternehmen mit der Erbringung der ÖPNV-Leistungen in Lübeck bis zum 31.12.2020 betraut.

Der Lübecker ÖPNV wird sich auch künftig verstärkt in einem **Spannungsfeld von Wirtschaftlichkeit und verkehrlichen Anforderungen** bewegen. Dabei ist zu beachten, dass der ÖPNV nicht nur seine per Gesetz definierte Funktion als Daseinsvorsorge erfüllen muss, sondern für die Hansestadt Lübeck auch einen wichtigen Standortfaktor für die Stadtentwicklung darstellt. Die aktuellen Diskussionen in der Lübecker Verkehrspolitik zeigen aber auch die Schwierigkeiten, teilweise konträre Zielsetzungen und Beschlüsse sowie das Handeln der Stadtverwaltung miteinander in Einklang zu bringen und die langfristigen Auswirkungen politischer Entscheidungen abschätzen zu können.

Das **Klimaschutzkonzept** und das von der Bürgerschaft bis zur VEP-Fortschreibung beschlossene „Klima-Szenario“ des VEP setzen im umfassenden Sinne weiterhin auf eine konsequente Reduzierung des Kfz-Verkehrs und eine Umverteilung auf stadt- und umweltverträgliche Verkehrsträger und bringen damit einen positiven Effekt für die Funktionsfähigkeit der Stadt und ihre Bedeutung als Oberzentrum. Dies erfordert gleichzeitig aber auch eine entsprechend konsequente Ausrichtung der Verkehrspolitik und deren stringenten Umsetzung in entsprechende Maßnahmen.

Die angestrebte Reduzierung der Kfz-Verkehrsnachfrage erfordert auch Aktivitäten im Bereich der Stadtentwicklungsplanung, indem durch eine Nutzungsförderung vom ÖPNV gut erreichbarer Bestands- und Brachflächen bzw. eine Verminderung der Neuinanspruchnahme von zentrumsfernen Flächen für Siedlungszwecke und generell eine verkehrsvermeidende Siedlungspolitik („Stadt der kurzen Wege“) in Kooperation mit den benachbarten Kreisen betrieben wird.

Positive Impulse sind von der Aufnahme Lübecks in die **Metropolregion Hamburg** zu erwarten, wobei der ÖPNV gerade bei den starken Verkehrsverflechtungen mit der Hansestadt Hamburg und den östlichen Hamburger Randkreisen schon eine eigenständige Position einnimmt.

Neue **Herausforderungen** ergeben sich für den Lübecker ÖPNV vor allem durch den demografischen Wandel und die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen. Diese erfordern unter anderen eine stärkere Berücksichtigung der älteren Menschen in der ÖPNV-Gestaltung und die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Systems. Aber auch die Weiterentwicklung des ÖPNV-Marketing unter der landesweiten Dachmarke und die Einführung eines Qualitäts-Monitorings beim ÖPNV-Aufgabenträger gehören zu den Aktivitäten der nächsten Jahre.

Für die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger stellt sich die anspruchsvolle Aufgabe, dem Lübecker ÖPNV gemeinsam mit SL/LVG und den anderen Verkehrsunternehmen eine **positive Zukunftsperspektive** zu geben, eine tragfähige Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und verkehrlicher Attraktivität zu finden, sowie für alle Beteiligten Planungssicherheit zu geben. Der dritte RNVP-Lübeck leistet als ÖPNV-Rahmenplan einen wichtigen Beitrag für die Zukunftsausrichtung des städtischen ÖPNV in Lübeck für die nächsten 5 Jahre (2014-2018).

## 1. Einleitung

### 1.1 Ausgangslage und inhaltliche Struktur

Der erste Regionale Nahverkehrsplan für die Hansestadt Lübeck (im Weiteren als RNVP bezeichnet) wurde 1997 für eine Laufzeit von 5 Jahren von der Bürgerschaft beschlossen und vom zuständigen Wirtschaftsministerium genehmigt, der zweite RNVP folgte im Jahr 2003. Jetzt steht die Aktualisierung des RNVP bis zum Jahr 2019 an. Ziel des RNVP ist es, Rahmenvorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems innerhalb der Lübecker Stadtgrenzen festzulegen. Darüber hinaus ist ein Maßnahmenkatalog mit Prioritäten für den Planungshorizont 2019 zu erstellen.

Eine wichtige Grundlage für die regionalen Nahverkehrspläne ist die seit 1.1.2013 geltende **Finanzierungsverordnung für den ÖPNV** und der „**Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP)**“, der den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im gesamten ÖPNV darstellt. Derzeit befindet sich der 4. LNVP in der Aufstellung und Abstimmung. In den letzten Jahren sind einige landesweite Projekte initiiert worden, die auch auf den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck Auswirkungen haben oder haben werden. Dazu gehören unter anderen

- ⇒ die vollständige Integration des Lübecker ÖPNV in den landesweiten SH-Tarif (abgeschlossen),
- ⇒ der Ausbau der Schieneninfrastruktur auf der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde,
- ⇒ die Inbetriebnahme neuer Bahnstationen auf Lübecker Stadtgebiet.

Aufgrund neuer Entwicklungen im Nahverkehrsbereich sowie im Hinblick auf **Veränderungen in den verkehrlichen, strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen** seit Aufstellung des 2. RNVP ist es sinnvoll, den 3. RNVP auf Basis neuer Erkenntnisse und Anforderungen zumindest teilweise neu zu entwickeln. Mit der Umsetzung der Liniennetzoptimierung im Jahr 2012 wurden außerdem wesentliche Teile des Entwicklungskonzeptes „vorweggenommen“, so dass es hier hauptsächlich noch um angebotsflankierende Maßnahmen geht. **Aufgrund der geänderten Randbedingungen werden im 3. RNVP folgende Schwerpunkte** gesetzt:

- ✓ Auswertung der aktuellen **rechtlichen Rahmenbedingungen** und deren Konsequenzen für die künftige ÖPNV-Gestaltung und die Vergabe von ÖPNV-Leistungen,
- ✓ Konsequenzen aus der **Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel** und der neuen Finanzierungsverordnung des Landes im Hinblick auf die für die regionalen Aufgabenträger direkt verfügbaren Finanzmittel und die sich daraus ergebenden Gestaltungsspielräume,
- ✓ Aktualisierung und Anpassung der langfristigen Zielsetzungen und **Qualitätsstandards** zur Gestaltung des ÖPNV-Systems unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Liniennetzoptimierung,
- ✓ Konkretisierung von Anforderungen für einen **barrierefreien ÖPNV**,
- ✓ Überprüfung von Möglichkeiten zum den Einsatz **alternativer Bedienungsformen**,
- ✓ verbesserte systematische Integration von **Stadt- und Regionalverkehren**,
- ✓ Strategisch-konzeptionelle Ausrichtung für die künftige **Steuerung des ÖPNV**.

Im RNVP-Lübeck wird den gesetzlichen Vorgaben folgend auf die Festlegung von Detailmaßnahmen (z.B. konkrete Linienführungen oder Fahrpläne) verzichtet, um die nötige Flexibilität bei der Ausgestaltung des Angebotes zu erhalten. Die umseitige Abbildung gibt einen Überblick zur **Projektstruktur** des 3. RNVP-Lübeck.

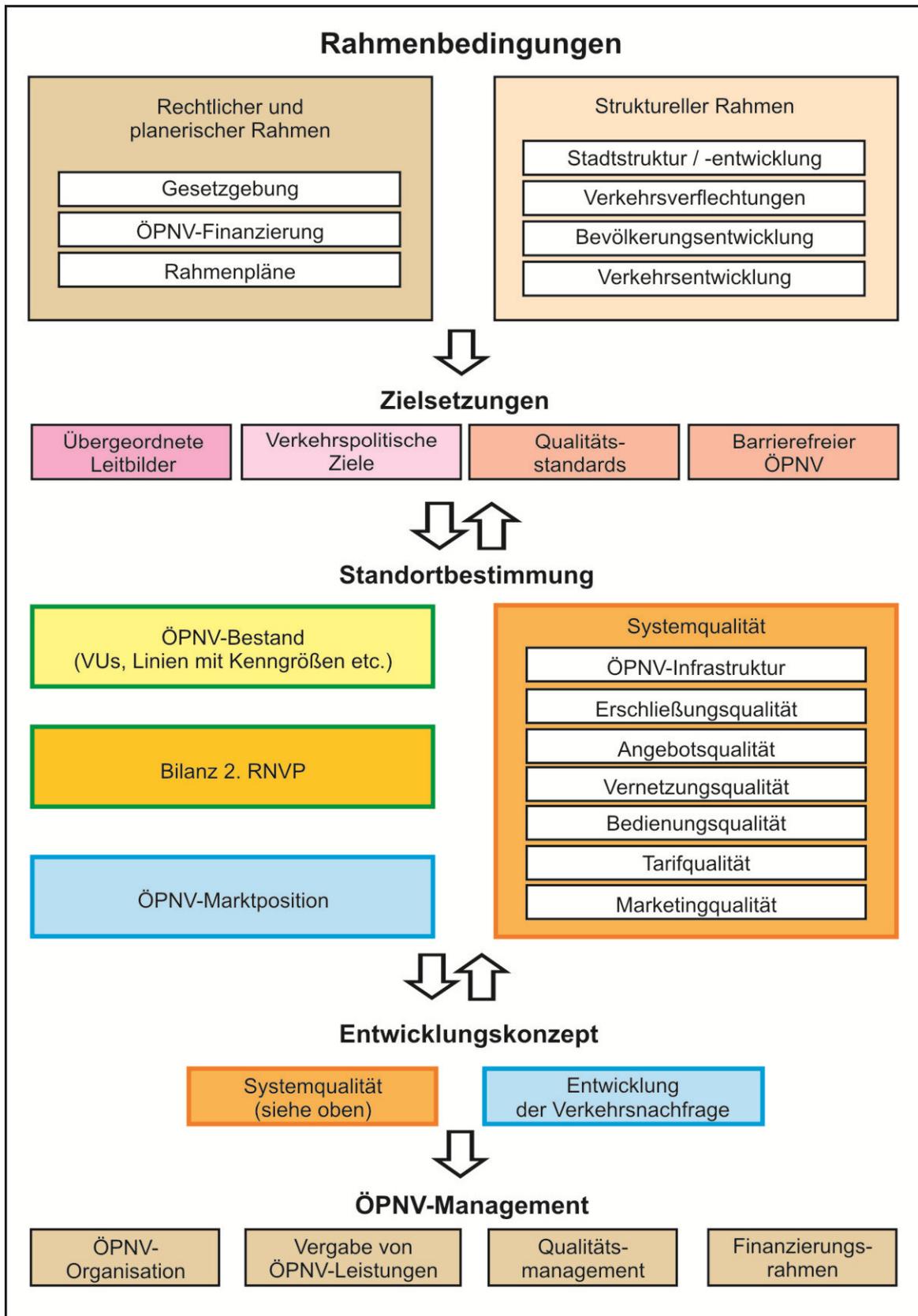


Bild 1-1: Übersicht zur Projektstruktur des 3. RNVP der Hansestadt Lübeck

## 1.2 Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des dritten RNVP wurden neue Wege in der Erörterung und Festschreibung von Konzepten für das städtische ÖPNV-System beschritten, um die Transparenz der Bearbeitung und die frühzeitige Einbeziehung von Interessenvertreterinnen/-vertretern, insbesondere auch die von Kindern- und Jugendlichen, zu optimieren. Das gewählte **Beteiligungsverfahren** der unterschiedlichen Gremien, Verkehrsbetriebe, Ämter, Institutionen und Interessengruppen hat zu einem breiten Konsens bei der Aufstellung beigetragen und zugleich wichtige inhaltliche Anregungen geliefert.

In einem für die RNVP-Bearbeitung einberufenen „**Beirat RNVP**“ wurden die inhaltlichen Meilensteine des RNVP ausführlich diskutiert. Darüber hinaus wurden gesonderte Abstimmungstermine mit den Verkehrsunternehmen sowie ein Workshop zu zielgruppenspezifischen Aspekten der ÖPNV-Gestaltung durchgeführt. Die Politik wurde über die RNVP-Bearbeitung in 2 Sitzungen der „AG ÖPNV Politik“ informiert.

Im formalen Beteiligungsverfahren nach ÖPNVG wurden dann noch einmal alle Akteure und Interessenträger im Umfeld des ÖPNV um die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gebeten. Zur Präsentation des RNVPs und zur Klärung von Fragen ist ein Rückfragekolloquium in die „TÖB-Beteiligung“ integriert.

Schließlich trägt auch die über das ÖPNV-Gesetz hinausgehende kontinuierliche Zusammenarbeit der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger dem langfristig angestrebten Ziel einer Festigung der Region Lübeck Rechnung, wie es auch im **Entwicklungskonzept der Region Lübeck** enthalten ist.

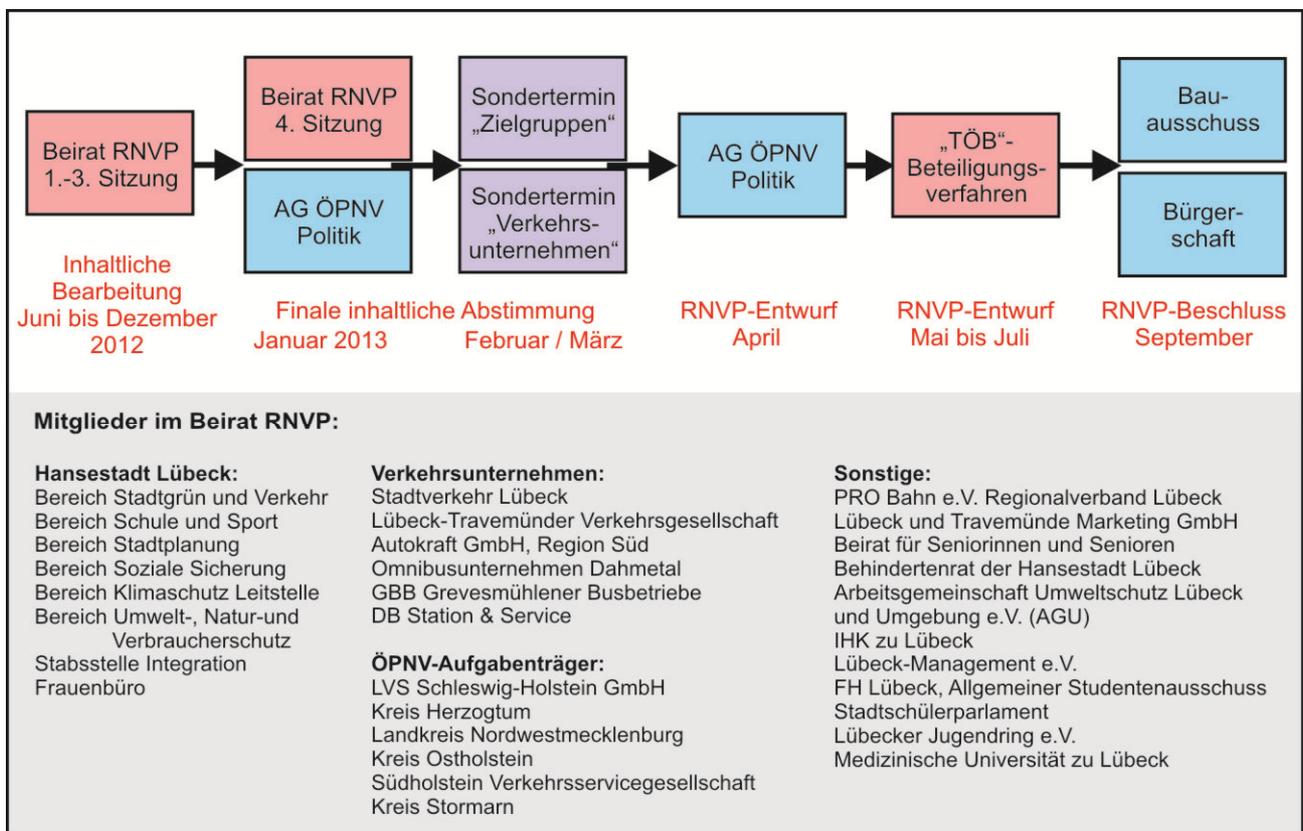


Bild 1-2: Übersicht zum Ablauf des Beteiligungsverfahrens zum 3. RNVP

## 2. Rahmenbedingungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung

Mit dem angepassten Rechtsrahmen auf Europa-, Bundes- und Landesebene besteht künftig insgesamt mehr Rechtssicherheit insbesondere bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen. Zudem wurde die Kompetenz des ÖPNV-Aufgabenträgers durch die Übertragung der kompletten Finanzierungsverantwortung und der Zuständigkeit für die Genehmigung von ÖPNV-Verkehren gestärkt.

Die Regionalplanung zielt ebenso wie die Lübecker Stadtentwicklungsplanung primär auf die Stärkung vorhandener Strukturen mit einer Siedlungsverdichtung und –erweiterung an bestehenden Verkehrsachsen und ÖPNV-Verkehrsknoten sowie auf den Ausbau eines nachhaltigen Verkehrssystems. Sie begünstigt damit die Weiterentwicklung eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV-Systems. Auch der Landesweite Nahverkehrsplan und das „Klimaszenario“ des Lübecker Verkehrsentwicklungsplans setzen auf eine Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz durch einen weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur- und Verkehrsangebote, eine gute Vernetzung des ÖPNV-Systems und eine hohe Angebotsqualität im Busverkehr. Allerdings spiegeln sich in der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung die Vorgaben und Konzepte derzeit kaum in den tatsächlich umgesetzten Maßnahmen wider. Insbesondere der in den letzten Jahren erfolgte Ausbau des städtischen und regionalen Straßennetzes hat die Marktposition des ÖPNV verschlechtert. Chancen für den ÖPNV ergeben sich dagegen durch die anhaltend hohen Energiekosten und die Klimaschutzdebatte, die zusammen zu einer zunehmenden Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl mit Bevorzugung des „Umweltverbundes“ beitragen.

Herausforderungen für die künftige ÖPNV-Entwicklung in Lübeck bestehen durch die rückläufige Bevölkerungszahl im Stadtgebiet, die Zunahme der älteren Menschen und vor allem die stark eingeschränkten finanziellen Spielräume für die Gestaltung des ÖPNV-Systems.

### 2.1 Rechtlicher Rahmen

#### 2.1.1 Europäische Gesetzgebung

Eine der wesentlichen Grundlagen stellt der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dar. Demnach sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

In den letzten Jahren wurde auf europäischer Ebene sehr intensiv über eine Novellierung der VO 1191/69 verhandelt. Dieser Novellierungsprozess wurde am 03.12.2007 durch die Veröffentlichung der neuen Verordnung VO (EG) 1370/2007, die 2009 in Kraft getreten ist, abgeschlossen. Bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist diese Verordnung nach Ablauf einer Übergangsfrist von 10 Jahren zwingend anzuwenden. Die nationalen Gesetzgeber werden von der VO 1370/2007 zudem darauf verpflichtet, innerhalb des Übergangszeitraums von 10 Jahren Maßnahmen für eine schrittweise Anwendung der neuen Vergaberegeln zu treffen.

Die VO 1370/2007 schafft einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. Finanzierungs- und Vergabefragen werden daher nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa einheitlich geregelt. Verkürzt gesagt eröffnet jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und einen dafür vom Aufgabenträger gewährten Ausgleich den Anwendungsbereich der VO 1370/2007.

Die VO 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag aufweisen muss. Erforderlich sind u. a.:

- eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird sowie Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit,
- die Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen insbesondere bei allen Direktvergaben,
- eine klare Regelung der Aufteilung und Zuordnung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- eine klare Regelung der Einnahmenganrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen und,
- eine Darstellung verbindlicher Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.

Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Busbereich beträgt höchstens 10 Jahre. Als Regelfall ist die wettbewerbliche Vergabe vorgesehen, unter bestimmten Voraussetzungen ist aber auch eine direkte Vergabe möglich. Mit der neuen EU-VO entfällt die Unterscheidung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Die VO 1370/2007 fragt nur noch danach, ob für einen Verkehr durch den Aufgabenträger Ausgleichszahlungen und/oder ausschließliche Rechte zum Ausgleich von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt werden. Zur Erhöhung der Transparenz im ÖPNV enthält die neue Verordnung Berichtspflichten. Ab Inkrafttreten muss jede zuständige Behörde für ihren Bereich einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die in ihrem Zuständigkeitsbereich bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die für deren Erfüllung ausgewählten Betreiber sowie die gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte ergeben. Bei Direktvergaben ist jeder Interessierte auf Antrag über die Gründe der Direktvergabe zu informieren.

### 2.1.2 Bundesdeutsche Gesetzgebung

Mit der im Herbst 2012 vom Bundestag verabschiedeten **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** und der Anpassung des Regionalisierungsgesetzes an die VO 1370/2007 erfolgte die Übernahme der europäischen Gesetzgebung in das bundesdeutsche Recht. Die PBefG-Novelle ist am 1.1.2013 in Kraft getreten. Sie enthält zusammenfassend folgende für die ÖPNV-Gestaltung maßgebliche Änderungen bzw. Anpassungen:

- Neue, engere und EU-konforme Definition der sogenannten kommerziellen Verkehre,
- uneingeschränkte Anwendung der VO 1370/2007 für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,
- Konkretisierung der Vergabe von öffentlichen Verkehrsleistungen und von Direktvergaben,
- Konkretisierung der Genehmigungsfähigkeit alternativer Bedienungsformen,
- neue Rollen und Kompetenzen von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde,
- Bereitstellungspflicht von Fahrplandaten durch die Verkehrsunternehmen für elektronische Auskunftssysteme und zur Erfüllung der Kontrollfunktion des Aufgabenträgers,
- Einführung von Übergangsbestimmungen u. a. für vor dem 1.1.2013 genehmigte Verkehre,
- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für das ÖPNV-System bis zum 1.1.2022,
- Festlegung der Gestaltungsspielräume für die ÖPNV-Aufgabenträger durch Landesrecht (Verfahren und Inhalte des RNVP).

Das neue PBefG stärkt insgesamt die Rolle der ÖPNV-Aufgabenträger und erweitert deren Möglichkeiten, auf das ÖPNV-Angebot Einfluss zu nehmen. Dies ist mit erhöhten Pflichten insbesondere hinsichtlich der Sicherung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“, der Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der Vorabbekanntmachung einer beabsichtigten Vergabe verbunden. Die Aufgabenträger können in der „Vorabbekanntmachung“ Anforderungen unter anderem an den Fahrplan und Qualitätsstandards angeben, so dass der auch im novellierten PBefG bestehende Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre nur noch gilt, wenn er den vom AT definierten Vorgaben entspricht. In diesem Zusammenhang erhält der Nahverkehrsplan ein höheres Gewicht.

Bestimmte Investitionen in ÖPNV-Anlagen können durch Bundes- oder Landesmittel finanziell gefördert werden. Der entsprechende Rahmen für die Förderung ist im **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** (GVFG) festgelegt. Förderungsfähige Maßnahmen können aus GVFG-Mitteln bis zu 75% der förderfähigen Kosten gefördert werden.

Schließlich ist bei der ÖPNV-Gestaltung auch das **Behindertengleichstellungsgesetz** (BGG) zu beachten, das als Ziel eine „möglichst weitgehende Barrierefreiheit“ der unterschiedlichen Lebensbereiche vorschreibt. Für den Gesetzgeber sind die Nahverkehrspläne das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV einzufordern und zu überprüfen. Die Regelungen des BGG bezüglich der Zielvereinbarungen gelten für die Länder nur, wenn diese sie in angepasster Form in ihren Landes-BGG aufnehmen, dieses ist in Schleswig-Holstein seit 2002 in Kraft. Die Regelungen des BGG sind auch in das GVFG-SH eingeflossen und den Nahverkehrsplänen zu thematisieren.

### 2.1.3 Landesgesetzgebung

Auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes haben alle Bundesländer mit Ausnahme Hamburgs ÖPNV-Gesetze formuliert. Im **ÖPNV-Gesetz** (ÖPNVG) des Landes Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 ist festgelegt worden, dass die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im SPNV eine Aufgabe des Landes, im übrigen ÖPNV eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte sowie von kreisangehörigen Städten mit vor 1996 bestehenden Stadtverkehren (örtliche Aufgabenträger) ist, wobei unter bestimmten Voraussetzungen die Kreise die Planung und die Organisation sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV kreisangehörigen Gemeinden übertragen können.

Der Hansestadt Lübeck hat als Aufgabenträger des nicht-schienegebundenen ÖPNV nach den gesetzlichen Vorgaben eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen sicherzustellen (Begriff der „ausreichenden Bedienung“ nach ÖPNVG § 1). Mit der Finanzierungsverordnung von 2007 wurde vom Land Schleswig-Holstein gemäß §64a PBefG von der sogenannten Öffnungsklausel Gebrauch gemacht. Damit konnte das Land die bisherigen Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen durch eine andere Regelung ersetzen und übertrug die Zuständigkeit an die ÖPNV-Aufgabenträger. Seitdem gehört es zur Aufgabe der Hansestadt Lübeck mit den im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen.

Am 1.1.2013 ist für Schleswig-Holstein eine neue **Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs** mit Bussen und Bahnen (LVO) in Kraft getreten. Diese definiert jetzt konkrete Anforderungen an die Auszahlung der Finanzmittel von Bund und Land. In § 3 sind Voraussetzungen festgelegt, die für eine vollständige Auszahlung der „Kommunalisierungsmittel“ zu erfüllen sind:

- (1) Vorlage eines von den zuständigen Gremien beschlossenen regionalen Nahverkehrsplans (RNVP),
- (2) transparente Darstellung der Mittelverwendung unter Berücksichtigung der Vorgaben der (EG) VO 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10. 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße sowie
- (3) landeseinheitliche Kommunikation des Nahverkehrsangebotes gemäß § 4 der Landesverordnung<sup>1</sup>.

Für die Aufstellung des RNVP sind in Anlage 1 der LVO Mindestanforderungen für den Inhalt definiert, die in dem vorliegenden RNVP berücksichtigt sind. Der RNVP ist alle 5 Jahre neu aufzustellen oder fortzuschreiben.

Über die Mittelverwendung sind entsprechende Nachweise zu führen. Keine Vorgaben des Landes gibt es zur Gestaltung der Finanzierungsvereinbarungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Hierzu gilt die VO 1370/2007 als Orientierung.

Bezüglich der Übernahme bzw. Einbindung des landesweiten Dachmarke nah.sh im ÖPNV-Marketing (s.o. Pkt. (3)) besteht noch weiterer Abstimmungs- und Konkretisierungsbedarf, der auch die künftige Funktion der Verkehrsunternehmen im ÖPNV-Marketing im Hinblick auf die Unterscheidung zwischen System- und Produkt-Marketing sowie regionale Identitäten beinhaltet.

Mit der **Landesordnung über die zuständigen Behörden nach dem PBefG** wurden außerdem ab 1.1.2013 die Zuständigkeit für die Genehmigung von Linien- und Gelegenheitsverkehren mit Kraftfahrzeugen auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen. Der LBV-SH als bisherige Genehmigungsbehörde konnte sich bisher bei der Vergabe der Linienkonzession an der Entscheidung des Aufgabenträgers in einem von diesem durchgeführten Vergabeverfahren orientieren, musste dies aber nicht. Mit dem Inkrafttreten der neuen Zuständigkeitsverordnung ist jetzt für Schleswig-Holstein analog zur Finanzierungsverordnung (s.o.) eine „Kompetenzbündelung beim ÖPNV-AT“ erfolgt. Das Land und der LBV-SH sind künftig bei Genehmigungen nur noch für grenzüberschreitende Verkehre, Transitverkehr sowie Straßenbahn- und O-Busverkehre zuständig.

---

<sup>1</sup> Ziel des Landes ist es, den Auftritt des Nahverkehrs landesweit zu vereinheitlichen und den potenziellen Kunden gegenüber ein einheitliches Bahn-Bus-System zu vermitteln. Zu diesem Zweck sollen sich künftig alle den Nahverkehr betreffenden Kommunikationsaktivitäten in das Corporate Design (CD) des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein unter der Marke nah.sh einfügen. Für die Bereiche SPNV-Fahrzeuge und Printangebote liegt bereits ein CD-Manual vor, für Bahnstationen, Bushaltestellen, Busfahrzeuge sind noch Ausarbeitungen erforderlich. Diese werden ebenso wie mögliche Weiterentwicklungen des CD im Arbeitskreis Kommunikation mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt.

## 2.2 Planungsrahmen

### 2.2.1 Landes- und Regionalplanung

Der Regionale Nahverkehrsplan ist als fachlicher Rahmenplan des ÖPNV in die **übergeordneten Planwerke** der Landes- und Regionalplanung einzubinden bzw. mit diesen abzustimmen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um

- den Landesentwicklungsplan LEP, der im September 2010 in Kraft getreten ist,
- den Regionalplan für den Landesteil Schleswig-Holstein Ost (Planungsraum II) von 2004,
- das Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL) von 2001 (Überarbeitung geplant) sowie
- den Landesweiten Nahverkehrsplan LNVP 2008-2012 (Fortschreibung derzeit in Arbeit).

Die grundlegenden, den ÖPNV betreffenden **Kernaussagen** und Vorgaben sind in den o.g. Planwerken überwiegend kompatibel. Für den ÖPNV der Hansestadt Lübeck sind diese nachfolgend auf Basis des LEP 2010 als neuester Rahmenplan stichwortartig sinngemäß zusammengefasst:

- Verknüpfung der Siedlungsentwicklung mit dem ÖPNV in den Ordnungsräumen mit vorrangiger Siedlungsverdichtung an ÖPNV-Haltepunkten und –Knoten sowie verstärkte Umlenkung der Pendlerverkehre auf den ÖPNV auch in den Achsenzwischenräumen.
- Vermeidung von Verkehren und Verlagerung auf öffentliche, insbesondere schienengebundene Verkehrsträger.
- Vorrang für den ÖPNV gegenüber dem MIV insbesondere in den verdichteten Bereichen.
- Anpassung des öffentlichen Personennahverkehrs und seiner Infrastruktur an den durch den demographischen Wandel veränderten Bedarf mit Erhalt der ÖPNV-Bedienung in den ländlichen Räumen auch unter Nutzung neuer Angebotsformen und mit guter Anbindung der zentralen Orte.
- Ausweisung von Gewerbeflächen von überregionaler Bedeutung vorzugsweise an Orten, an denen eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung sichergestellt werden kann.
- Ausrichtung des Schienenverkehrs hinsichtlich der Struktur und Bedienung zur tragenden Säule des Verkehrssystems.
- Gute Verknüpfung des Pkw mit dem ÖPNV speziell in ländlichen Räumen und Einsatz alternativer Bedienungsformen.
- Ausbau der Basis der mit dem Schleswig-Holstein-Tarif geschaffenen verkehrlichen und tariflichen Kooperation.
- Sicherung einer guten Erreichbarkeit der Schulstandorte.
- Verbesserung der ÖPNV-Verkehrsbedienung im Regionalverkehr.

Für die Entwicklung des ÖPNV-Systems setzt der **LNVP 2008 – 2012**<sup>2</sup> die Vorgaben und Perspektiven sowohl für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs als auch eines integrierten landesweiten ÖPNV-Gesamtsystems. Folgende **Kernaussagen** sind landesweit relevant, während die für die Hansestadt Lübeck spezifischen Maßnahmen in Kapitel 6 erläutert werden.

---

<sup>2</sup> Der vierte LNVP 2013-2017 liegt im Entwurf vor und befindet sich zum Stand November 2013 im Beteiligungsverfahren.

- **Barrierefreier Zugang** zum ÖPNV: Als Schwerpunkt der landesweiten Maßnahmen ist die Schaffung eines barrierefreien SPNV zu fördern. Verschiedene Maßnahmen (Bahnhofsumbau, Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, Verbesserung der Fahrgastinformationen) sollen zum Erreichen dieses Zieles führen.
- **SH-Tarif**: Einführung neuer, zielgruppenspezifischer Fahrkartenangebote,
- Vertrieb: Einführung eines landesweit einheitlichen **elektronischen Fahrgeldmanagements** mit den Komponenten bargeldloses Zahlen, E-Ticket und automatischer Fahrpreisfindung.
- Verbesserung der **Kommunikation** zwischen den ÖPNV-Akteuren und den Kunden u.a. durch die Einrichtung einer Schulberatung und den Ausbau von Streckenbeiräten.
- Stärkung von **Fahrgastrechten** durch eine einheitliche SPNV-Kundengarantie.
- **Konkretisierung eines Aufgabenträger-Verbundes** in Schleswig-Holstein und Verhandlung eines Kooperationsvertrages zur künftigen Zusammenarbeit mit der NSH als Gesellschaft der schleswig-holsteinischen Verkehrsunternehmen.

## 2.2.2 Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung in der Hansestadt Lübeck

Für den RNVP-Lübeck sind vor allem die Vorhaben innerhalb der Lübecker Stadtgrenzen von Bedeutung, insbesondere wenn diese eine neue ÖPNV-Erschließung oder eine Angebotsausweitung notwendig machen. Als aktuelle **übergeordnete städtische Rahmenplanungen** sind vorrangig zu nennen:

- ⇒ Der Flächennutzungsplan 1990 mit Teilfortschreibungen bzw. zahlreichen Änderungen,
- ⇒ das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK von 2010,
- ⇒ das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept von 2011.

Ähnlich wie in den regionalen Planungen steht auch in den städtischen Plänen die Begrenzung und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs sowie die Förderung des ÖPNV im Vordergrund. Neben einer Reihe von Vorhaben, die bereits in das vorhandene ÖPNV-Netz integriert sind (z.B. Wohnungsneubaugebiet St. Hubertus Park, Erweiterung CITTI-Park), gibt es derzeit nur wenige Projekte, die ergänzende ÖPNV-Konzeptionen erfordern. Dazu gehören zum Beispiel die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe im Gewerbegebiet Genin Süd und die Ansiedlung des IKEA Shopping Centers in Dänischburg.

Die derzeitige Lübecker Stadtentwicklungsplanung setzt verstärkt auf eine **nachhaltige und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung**. Die Ausweisung von Wohnbau- und Gewerbeflächen und Nutzungsverdichtung im bestehenden Siedlungsgefüge, die Sanierung und Modernisierung des Wohnungsbestandes sowie die Stärkung vorhandener Stadtteil- und Versorgungszentren hat Vorrang vor der Ausweisung im Außenbereich liegender und nicht integrierter Bauflächen (Stichwort „Innenentwicklung“). Diese Vorgehensweise ist für die ÖPNV-Gestaltung positiv zu sehen und daher konsequent fortzusetzen.

Eine weitere wichtige Komponente der Stadtentwicklung ist die künftige **Konzeption der Schul- und Ausbildungsstandorte**. Auch wenn der Ausbildungsverkehr im Lübecker Busverkehr nicht den Stellenwert wie im regionalen Busverkehr einnimmt, trägt der ÖPNV auch hier einen wesentlichen Anteil der Verkehrsleistung und muss entsprechende Kapazitätsanforderungen erfüllen. Die Auswertung der Schulstandorte zeigt, dass sich die Schulen auf die vom ÖPNV gut erschlossenen Stadtteilzentren und den inneren Stadtbereich konzentrieren. Dabei gibt es nur wenige große Schulen mit mehr als 500 SchülerInnen und einem entsprechend vergrößerten Einzugsbereich. Für die nächsten Jahre ergeben sich aus der Schulentwicklung keine signifikanten neuen Anforderungen an die Gestaltung des städtischen ÖPNV. Mit dem erwarteten leichten Rückgang der Schülerzahlen, dürften sich bestehende Kapazitätsengpässe im ÖPNV abbauen.

Aufgrund der Schulgröße und des großen Einzugsbereiches haben die **Berufsschulen** und Ausbildungszentren von Berufsverbänden in Lübeck eine besondere Bedeutung für den ÖPNV. Problematisch für die ÖPNV-Anbindung sind hier vor allem die Standorte außerhalb der Innenstadt, vor allem das Berufsschulzentrum an der Lohmühle. Am Standort Lohmühle ist eine weitere Konzentration von Einrichtungen und steigende Schülerzahlen zu erwarten, die zu entsprechend erhöhten Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung führen. Bemerkenswert ist hierbei der hohe Pendleranteil aus der Region, so dass im ÖPNV-System der Verknüpfung Bus-Bahn und Stadt-Regionalverkehr eine große Bedeutung zukommt.

Schließlich gehören auch die Studierenden und Besucher der **Hochschulen** zu den etablierten und potentiellen Stammkunden des Lübecker Busverkehrs. Die Standorte der Fachhochschule und der Universität zu Lübeck werden auch weiterhin zentrale städtische und regionale Verkehrsziele bleiben. Auch haben sich diese ÖPNV-Kundenpotenziale in den letzten Jahren sukzessive erhöht.

Mit dem 2000 fertig gestellten und der Bürgerschaft vorgelegten **Verkehrsentwicklungsplan** für die Hansestadt Lübeck (kurz VEP-Lübeck) wurden die Weichen für die mittel- und langfristige Entwicklung des Lübecker Verkehrssystems gestellt. Mit der Ausarbeitung und Bewertung verschiedener **Szenarien zur Lübecker Verkehrsentwicklung** wurde das Entwicklungsspektrum von der Umsetzung der Ziele aus dem Klimabündnis bis hin zu einer deutlich MIV-orientierten Verkehrsplanung aufgezeigt. Das zur Umsetzung empfohlene Zielkonzept enthält folgende wesentliche planerische Aufgaben:

- ⇒ Im **Hauptverkehrsstraßennetz** werden neben den Großprojekten wie A20, Nordtangente, B104, K13 und B207n (teilweise in Zuständigkeit des Bundes) nur noch wenige Neu- und Ausbaumaßnahmen vorgenommen, v.a. um bestehende Straßen zu entlasten und Umgestaltungspotenziale zu eröffnen.
- ⇒ Im Netz der **Erschließungsstraßen** gilt flächendeckend Tempo 30, aus Gründen der Lärminderung wird auch in ausgewählten Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes Tempo 30 eingeführt.
- ⇒ Das aktuelle Konzept der **Verkehrsberuhigten Altstadt** wird als inhaltlicher Baustein in den VEP übernommen, wobei weitere Veränderungen im Detail offen gehalten werden.
- ⇒ Das **Fußwegenetz** soll im Sinne einer sicheren und bequemen Erschließung des Wohnumfelds und einer Stärkung der Aufenthaltsqualitäten weiterentwickelt werden.
- ⇒ Das **Radverkehrsnetz** ist im Sinne einer Angebotsplanung zu einem flächendeckenden Netz auszuweiten, wobei die Velorouten vorrangig auf ein hohes Qualitätsniveau zu bringen sind.
- ⇒ Das **ÖPNV-System** soll weiter optimiert und noch attraktiver gestaltet werden. Dazu gehören u. a. der Auf- und Ausbau regionaler Schnellbussysteme und von Systemen zur ÖPNV-Beschleunigung.
- ⇒ Beim **Wirtschaftsverkehr** stehen die Verlagerung von Transporten auf die Schiene und den Wasserweg mit attraktiven Verknüpfungspunkten sowie ein Routenmanagement im Vordergrund.
- ⇒ Für eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und zur Öffentlichkeitsarbeit wird ein übergreifendes **Verkehrssystem-Marketing** angestrebt.

Mit dem neuerlichen Beschluss der Lübecker Bürgerschaft nunmehr das „Klimaschutz-Szenario“ zur Grundlage der künftigen Verkehrsentwicklungsplanung zu machen, wurden neue Weichen gestellt, die den „Umweltverbund“ aus Fußgängern, Fahrrad und ÖPNV stärken sollen. Auch in der Verkehrsstudie „Lübeck staufrei bis 2015“ wird nicht nur auf eine Erhöhung der Effizienz im Straßenverkehrssystem gesetzt, sondern auch auf eine Förderung des Umweltverbundes. Aufgrund der angespannten Haushaltslage und der eingeschränkten Ressourcen der Stadtverwaltung sind einerseits zahlreiche Maßnahmen aus dieser Studie und dem VEP (mit Ausnahme der Straßenneubauten) bisher nicht bzw. nur teilweise umgesetzt worden, wobei der ÖPNV mit den Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung hiervon besonders negativ betroffen ist. Andererseits ist die eindeutige Prioritätensetzung „pro Umweltverbund“ bei der Realisierung von Maßnahmen häufig im Abwägungsprozess mit den zu beteiligenden Landesbehörden nicht durchzusetzen.

## 2.3 Struktureller Rahmen

Im Hinblick auf die Bewertung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt und Region sind folgende Rahmenbedingungen von Bedeutung:

### 2.3.1 Raum- und Siedlungsstruktur (vgl. Bild 2-1)

- Insgesamt weist die Hansestadt Lübeck eine eher **flächenhafte Siedlungsstruktur** mit einem kompakten Kernbereich, der sich um die Altstadt gruppiert, auf. Siedlungsachsen bzw. Siedlungsbänder sind nur ansatzweise vorhanden. Auffällig sind die isoliert liegenden Stadtteile Schlutup, Kücknitz und Travemünde, die zudem eine relativ große Entfernung zum Lübecker Stadtzentrum aufweisen. Insgesamt schafft die Siedlungsstruktur für das ÖPNV-System, dessen Stärke in der Bündelung von Verkehrsströmen liegt, eher ungünstige Voraussetzungen.
- Die **Region Lübeck** zeichnet sich vor allem durch ein kompakt verdichtetes Siedlungsgebiet aus, das sich in Form eines Halbringes um den nördlichen und westlichen Stadtrand legt (Stadt Bad Schwartau, Gemeinde Stockelsdorf, Gemeinde Ratekau). Dazu kommen ein Siedlungsband entlang der Lübecker Bucht und einige wenige bedeutende Siedlungsschwerpunkte im Umkreis von 30-50 Kilometern um Lübeck (vor allem die Mittelzentren der benachbarten Kreise).
- Seit der Öffnung der innerdeutschen Grenze haben sich auch an der südöstlichen Stadtgrenze verstärkt Siedlungserweiterungen ergeben, wobei das Wohngebiet in Herrnburg besonders hervorzuheben ist. Im Vergleich zum engeren nordwestlichen Verflechtungsraum ist die Siedlungs- und Bevölkerungsdichte am südöstlichen Stadtrand deutlich abgestuft.

### 2.3.2 Strukturdaten (vgl. Bild 2-2)

- In der Region Lübeck leben über 1/2 Million Menschen, davon entfallen knapp 50% auf die Hansestadt Lübeck. Die **Bevölkerungszahl** in der Hansestadt Lübeck hat in den letzten 10 Jahren um etwa 5.000 abgenommen und liegt derzeit bei etwa 212.000. Auffällig sind die überproportionalen Rückgänge in den Stadtteilen Innenstadt und Buntekuh sowie der starke Bevölkerungszuwachs in Travemünde und in St. Jürgen (bedingt durch die Besiedlung des Hochschulstadtteils und Wohngebietes Bornkamp).
- In der **Altersstruktur** der Gesamtstadt liegt Lübeck auf dem Niveau vergleichbarer Großstädte, die Senioren (über 65 Jahre) kommen auf einen Anteil von 23%. Besonders bemerkenswert ist bei den Senioren der mit unter 14% sehr niedrige Anteil in der Innenstadt und der mit über 40% herausragend hohe Anteil in Travemünde.
- Die **Arbeitsplätze** sind nach wie vor auf die Lübecker Altstadt konzentriert. Allerdings hat sich der bereits 1997 abzeichnende Trend einer Verlagerung von Gewerbebetrieben und Arbeitsstätten in die Peripherie bzw. in Gewerbegebiete am Stadtrand weiter fortgesetzt. Vor allem die weiter laufende Erweiterung und Verdichtung in den Gewerbegebieten Genin und Padelügge / Roggenhorst sowie die Erweiterung des CITTI-Parks haben zu neuen Siedlungsschwerpunkten mit signifikanten Verkehrsaufkommen geführt. Die Bedeutung der großen Gewerbegebiete wird sich in naher Zukunft durch zusätzliche Ansiedlungen tendenziell weiter erhöhen.
- Mit etwa 410 Pkw/1000 Einwohner verfügt Lübeck über einen im Vergleich zu anderen Städten dieser Größenordnung und den Nachbarkreisen **niedrigen Motorisierungsgrad**. In der Region mit eher ländlichen Strukturen werden beispielsweise mit bis zu 600 Pkw/1000 EW deutlich höhere Werte erreicht. Bemerkenswert ist, dass die Motorisierung in den letzten 5 Jahren erstmals seit Führung statistischer Auswertungen abgenommen hat und zwar in allen Stadtteilen (!). Besonders starke Rückgänge sind in der Innenstadt und den Randbereichen festzustellen. Spitzenreiter in der Pkw-Dichte sind weiterhin die Stadtteile Travemünde, St. Jürgen und Schlutup, sicherlich auch bedingt durch die Siedlungsstrukturen und die Lage im Verkehrsnetz.

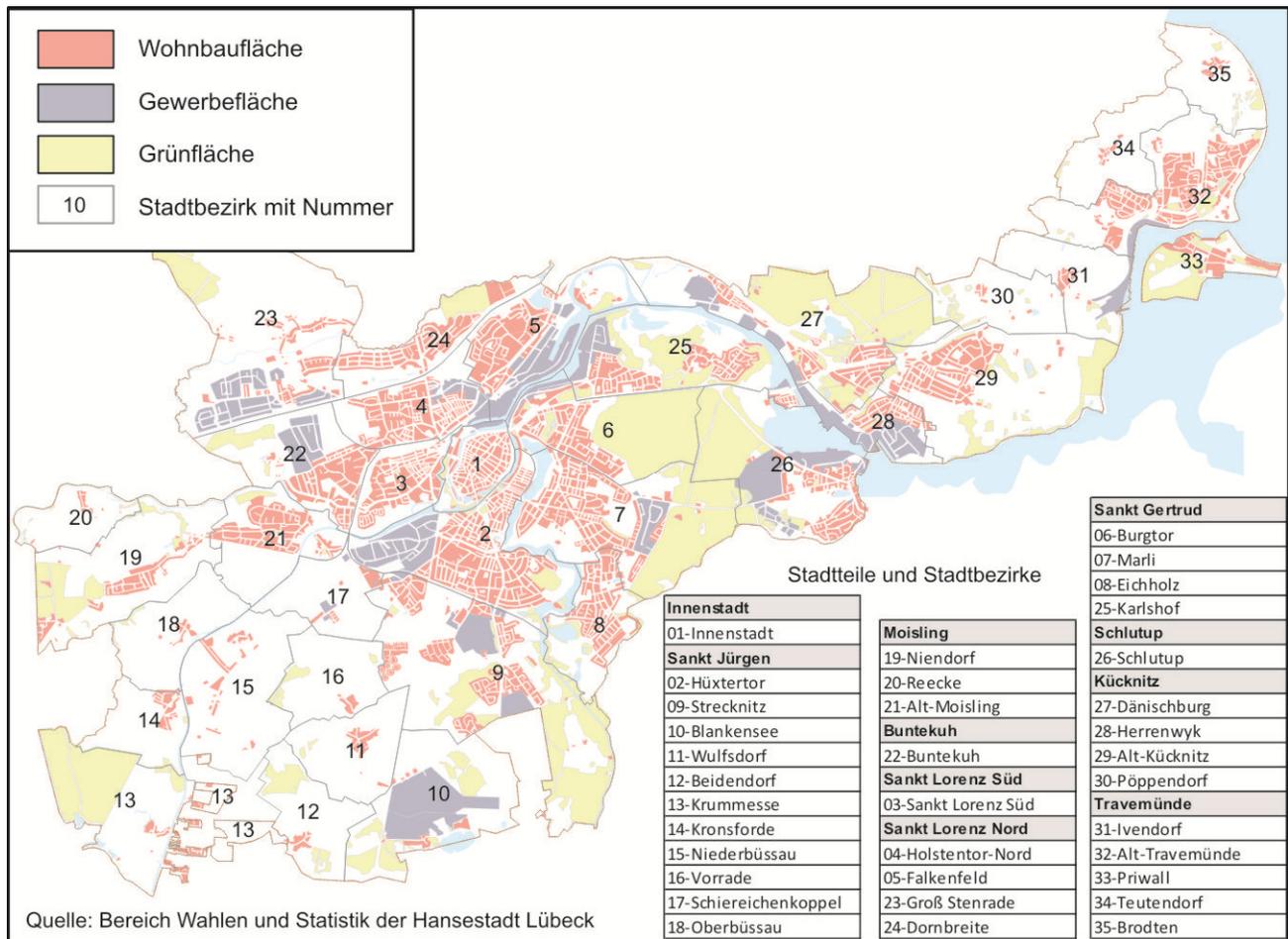


Bild 2-1: Stadtstruktur der Hansestadt Lübeck

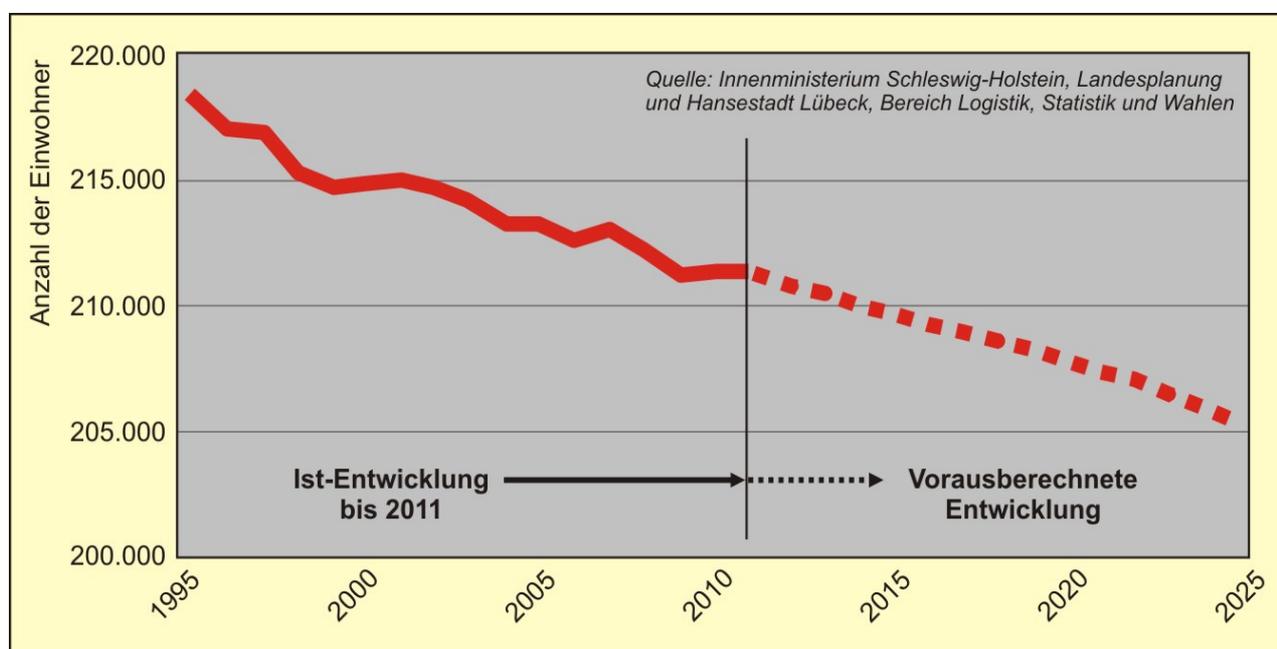
Stadtteile und zugehörige Stadtbezirke	Einwohner gesamt	EW weiblich %Anteil	EW 0..17 J. %Anteil	EW > 65 J. %Anteil	PKW Anzahl gesamt	PKW je 1.000 EW
Innenstadt	13.373	49,9	10,6	13,8	4.974	372
Sankt Jürgen	43.024	53,6	16,3	21,5	19.189	446
Moisling	10.756	52,0	17,6	22,7	3.709	345
Buntekuh	10.570	52,0	19,0	23,3	3.916	370
Sankt Lorenz Süd	14.738	51,6	13,6	17,3	5.732	389
Sankt Lorenz Nord	41.579	51,5	15,7	20,1	16.780	404
Sankt Gertrud	41.127	52,7	14,7	25,7	17.394	423
Schlutup	5.769	52,0	18,2	23,7	2.546	441
Kücknitz	17.854	51,9	16,6	23,3	7.394	414
Travemünde	13.515	55,3	10,1	42,8	6.264	463
<b>Hansestadt Lübeck</b>	<b>212.305</b>	<b>52,4</b>	<b>15,2</b>	<b>23,0</b>	<b>87.898</b>	<b>414</b>

Quelle: Bereich Wahlen und Statistik der Hansestadt Lübeck Stand 31.12.2011

Bild 2-2: Übersicht wichtiger Strukturdaten für die Hansestadt Lübeck

### 2.3.3 Entwicklungsperspektiven (vgl. Bilder 2-3 und 2-4)

Die Hansestadt Lübeck hat trotz ihrer Bemühungen, die Stadt attraktiver zu gestalten und neue Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen, in den letzten 15 Jahren kontinuierlich Bevölkerung verloren. Diese Entwicklung hat sich allerdings auch in vielen anderen Mittel- und Großstädten vollzogen, die nicht im Kernbereich von Metropolregionen liegen. Auch für die nächsten Jahre sind weitere **Bevölkerungsrückgänge** prognostiziert. Lübeck rangiert damit in der Entwicklungsprognose deutlich hinter den Oberzentren Kiel und Flensburg, für die Bevölkerungszuwächse erwartet werden. Unter Berücksichtigung der Energiekostensteigerung und erster Anzeichen für eine „Reurbanisierung“ (Umland-Stadt-Wanderung), der Aufnahme Lübecks in die Metropolregion Hamburg sowie der Bestrebungen, Lübecks Zentralität und Attraktivität als Wohnstandort zu stärken, wird vom RNVP-Gutachter im besten Fall aber auch eine Stabilisierung der Einwohnerzahl für möglich gehalten. Dies würde dann auch dem ÖPNV zugute kommen. Ansonsten ist auch beim ÖPNV mit Fahrgastrückgängen zu rechnen.



**Bild 2-3: Einwohnerentwicklung mit Prognose**

Auch der **demografische Wandel** wird Lübeck treffen, allerdings nicht mit der gleichen Intensität wie in den ländlich strukturierten Räumen. So soll der Anteil der über 65-jährigen in der Gesamtstadt bis 2025 nur von heute 23,0% auf 25,4% steigen. Dabei spielt sicherlich eine Rolle, dass Lübeck traditionell beliebt bei älteren Menschen ist und speziell Travemünde bereits einen sehr hohen Anteil älterer Menschen aufweist.

Signifikante Rückgänge werden bei den bildungsrelevanten Altersgruppen 10-16 Jahre und 19-26 Jahre erwartet. Gerade bei der letztgenannten Gruppe hängt aber sicherlich auch einiges an der Entwicklung der Berufsschulen und Hochschulen und dem künftigen Angebot an Wohnraum für Auszubildende. Da diese Altersgruppe auch eine wichtige strategische Zielgruppe für den ÖPNV darstellt, wären hier Rückgänge auch negativ für die ÖPNV-Nachfrageentwicklung. Derzeit deuten sich hier eher noch Zunahmen im ÖPNV-Potenzial durch eine Stärkung der Berufs- und Hochschulstandorte an, die zu einem großen Teil auch regionale Pendlerverkehre betrifft.

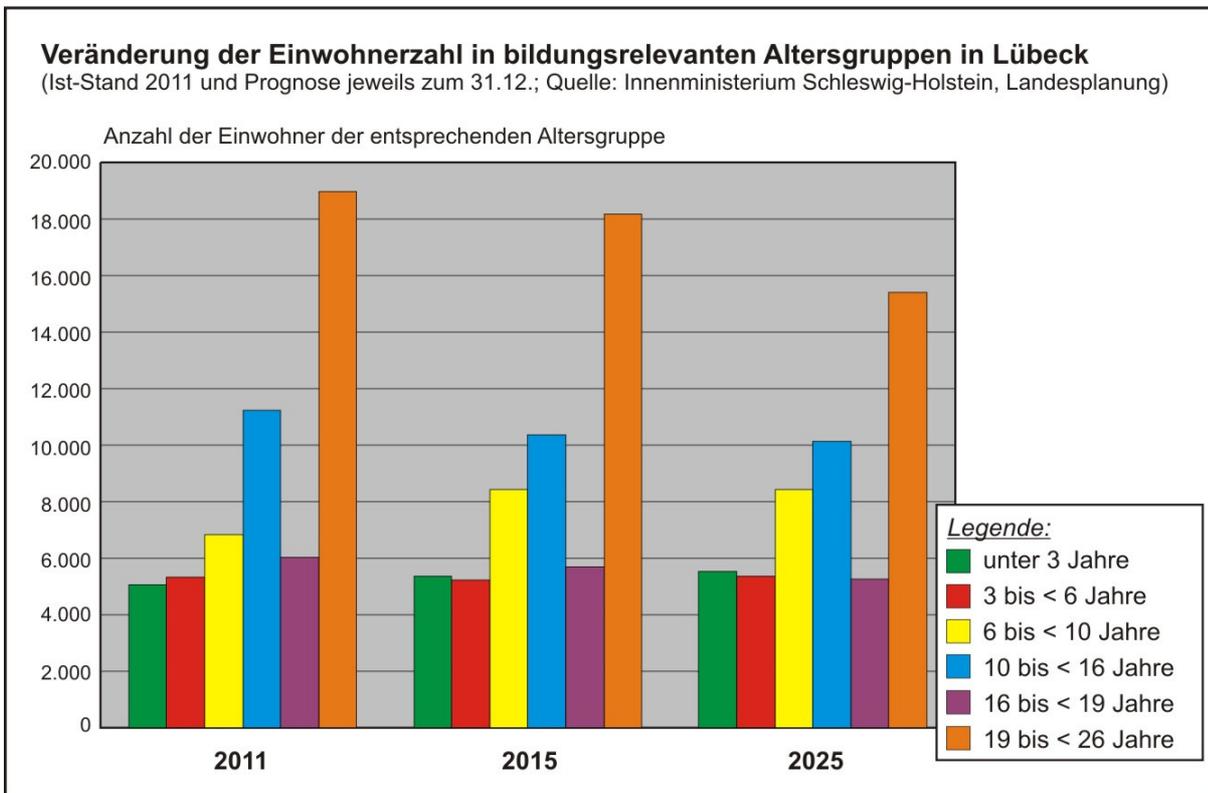
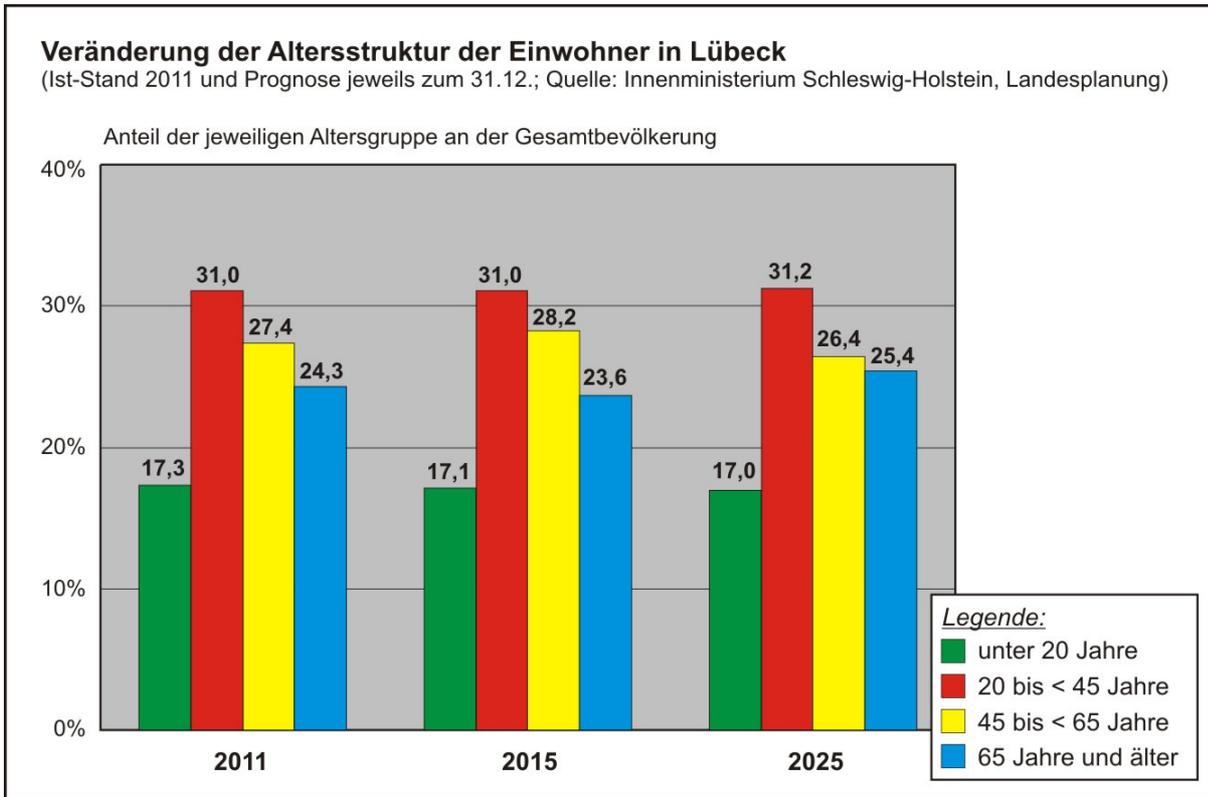


Bild 2-4: Prognose zur Entwicklung der Altersstruktur

### 2.3.4 Verkehrsverflechtungen (vgl. Bild 2-5)

- Bei den **Verkehrsverflechtungen** dominieren die auf die Lübecker Altstadt bezogenen Relationen. Allerdings haben in den letzten Jahren andere Zielgebiete an Bedeutung gewonnen, die inzwischen zumindest im Aufkommen des Berufsverkehrs der Altstadt nahezu ebenbürtig sind. Allen voran sind hier die Gewerbegebiete „Genin“ und „Padelügge/Roggenhorst“ sowie die Universität zu Lübeck zu nennen. Durch die Ansiedlung von Fachmärkten und großflächigem Einzelhandel hat die Bedeutung der großen Gewerbegebiete auch im Einkaufsverkehr erheblich zugenommen. Für den ÖPNV sind hier durch deren periphere Lage und kostenlose Parkplätze besonders ungünstige Voraussetzungen für eine effiziente Bedienung gegeben. Das Beispiel CITTI-Park zeigt aber auch, dass der ÖPNV selbst hier nennenswerte Verkehrsmittelanteile gewinnen kann.
- Innerhalb der meisten Stadtteile sind außerdem ausgeprägte **Binnenverkehre** festzustellen. Besonders stark sind diese Binnenverkehre in den Stadtteilen, die über ein attraktives Stadtteilzentrum verfügen und/oder durch ihre große Entfernung zur Lübecker Altstadt eine gewisse Eigenständigkeit besitzen. Hervorzuheben sind hier die Stadtteile Travemünde und Kücknitz sowie der Stadtbezirk Marli / Brandenbaum mit dem Stadtteilzentrum „Kaufhof“.
- Eine große Rolle für die Lübecker Verkehrsentwicklung spielen die **Stadt-Umland-Verkehre**. Lübeck weist bei den räumlichen Bezügen zwar einen hohen Binnenverkehrsanteil (s.o.), aber auch einen hohen Einpendlerüberschuss auf. Die Auswertung der Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ergibt folgendes Bild:
 

Binnenpendler	= 47.000
Einpendler	= 39.000
Auspendler	= 19.000
- Im Stadt-Umland-Verkehr der Region und Lübeck kommen die **ausgeprägtesten Verkehrsströme** aus dem nördlichen und westlichen Verflechtungsraum, während die Verkehrsbeziehungen mit dem östlichen Teil der Region ungeachtet der Siedlungsverdichtung der letzten Jahre immer noch von nachgeordneter Bedeutung sind. Allerdings haben sich speziell aus den Randgemeinden Groß Grönau und Herrnburg signifikante Einpendlerströme insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr entwickelt.
- Insbesondere bei den an Lübeck direkt angrenzenden Gemeinden ist in verkehrlicher Hinsicht eine starke Bindung an das Oberzentrum Lübeck vorhanden. Insbesondere die Einwohner aus dem Kreis Ostholstein tragen erheblich zum Aufkommen im Lübecker Verkehrssystem bei. Die vom Verkehrsaufkommen her **stärksten Verflechtungen** (Summe aus Ein- und Auspendlern bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten) mit einem relevanten ÖPNV-Potenzial bestehen zwischen Lübeck und
  - Hamburg (6.000 Ein- und Auspendler),
  - Bad Schwartau (4.500 Ein- und Auspendler) und
  - Stockelsdorf (4.300 Ein- und Auspendler).
- In der **Entwicklungsperspektive** werden sich mit einer Stärkung des Beruf- und Hochschulstandortes Lübeck und dem Bau des IKEA Shopping Centers die Stadt-Umland-Verkehre weiter erhöhen, so dass aus Sicht des ÖPNV dem SPNV und dem Regionalverkehr eine wichtige Rolle zukommt. Dies dokumentiert sich auch in dem Neubau einer Bahnstation für IKEA. Weitere Optionen für neue Bahnstationen werden zu gegebener Zeit geprüft.



Quellen: Eigene Berechnungen nach Bundesanstalt für Arbeit 2011

**Bild 2-5: Einpendler der Hansestadt Lübeck**

## 2.4 Städtisches und regionales Verkehrssystem

### 2.4.1 Verkehrsanbindung (vgl. Bild 2-6)

- Nach Fertigstellung der **BAB A20** verfügt die Hansestadt Lübeck über eine gute Anbindung im übergeordneten Straßennetz und eine gute regionale und überregionale Erreichbarkeit. Vor allem mit den zwei Autobahnen A1 und A20 bestehen attraktive Verbindungen in die Metropolregionen Hamburg und Berlin. Auch die meisten Ober- und Mittelzentren im engeren und weiteren Umland sind überwiegend über die Autobahn oder zumindest gut ausgebaute Bundesstraßen erreichbar.
- Auch innerhalb Lübecks wurde das Straßennetz ausgebaut. Mit der Fertigstellung der **Nordtangente** und der A20 mit den städtischen Anschlussstellen sowie den in Kürze in Betrieb gehenden Straßenneubauten **K13 und Ortsumgehung Schlutup** haben sich die innerstädtische Verkehrsqualität und die Bedingungen speziell für den Binnenverkehr in den letzten Jahren spürbar verbessert.
- Während sich die verkehrliche Erreichbarkeit aus Mecklenburg-Vorpommern in den letzten Jahren durch den Ausbau des dortigen Straßennetzes (insbesondere die A20) bei gleichzeitigem Stillstand in der **Entwicklung der ÖPNV-Qualität** deutlich zu Ungunsten des ÖPNV verschoben hat, konnte der ÖPNV auf der Siedlungsachse Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg vor allem durch eine deutliche Aufwertung der SPNV-Qualität nochmals deutliche Nachfragezuwächse erzielen.
- Ebenfalls Qualitätsverbesserungen sind auf den **SPNV-Verbindungen** Richtung Neustadt, Eutin / Kiel und Ratzeburg in Verbindung mit der Einrichtung zusätzlicher Bahnstationen und Zugabfahrten zu verzeichnen. Auch im Linienbusverkehr konnte insbesondere mit der Einführung des Schnellbusses Bad Segeberg – Lübeck und der Fahrplanvertaktung regionaler Grundlinien die ÖPNV-Akzeptanz erhöht werden.

### 2.4.2 Verkehrssituation

- Das Lübecker Hauptstraßennetz erreicht während der Verkehrsspitzen am Morgen und am Nachmittag in großen Teilen des inneren Stadtbereichs die Grenzen der **Leistungsfähigkeit**. Vor allem neuralgische Knoten und Zufahrten zur Altstadt wie der „Lindenteller“ und der „Mühlentorkreisel“ sind zeitweise überlastet, so dass es zu Stauerscheinungen und sogar zu Verkehrsverdrängungen in andere Straßen kommt. Außerhalb der Verkehrsspitzen werden dagegen nur auf wenigen Abschnitten Leistungsgrenzen erreicht.
- Auffällig ist die starke Zunahme des **Verkehrsaufkommens in den Gewerbegebieten** Hinter den Kirschkaten / Geniner Str. und Padelügge / Roggenhorst. Aufgrund der Konzentration von Fachmärkten und großflächigem Einzelhandel sind vor allem im Bereich des CITTI-Parks in Padelügge speziell an Samstag Engpässe in der Verkehrsabwicklung festzustellen.
- Mit 20.000-75.000 Kfz/Werktag besonders starke **Verkehrsbelegungen** weisen praktisch alle Magistralen auf, die Lübeck mit der Region verbinden sowie einige tangential zur Altstadt verlaufende Straßenzüge wie der St.-Jürgen-Ring. Eine Neuausrichtung der Verkehrsströme mit einer Entlastung einiger Hauptverkehrsstraßen hat sich nach Fertigstellung der „großen“ Straßenbauprojekte A20 und Nordtangente ergeben. Weitere Umverteilungen werden sich mit der K13 und der Inbetriebnahme der Umgehung Schlutup B104 einstellen.
- Die hohe Belastung der Magistralen ist für den **ÖPNV** besonders negativ, da hier seine Hauptlinienwege verlaufen und sich wegen der geringen ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen Behinderungen meist ungünstig auf die Fahrzeit und Pünktlichkeit im Gesamtsystem auswirken. Auf der anderen Seite führen Kfz-Entlastungen wie beispielsweise auf der Ratzeburger Allee auch zu erweiterten Handlungsspielräumen und verbesserten Fahrbedingungen für den ÖPNV.

- Eine Ursache für das weiterhin hohe Kfz-Aufkommen ist die „großzügige“ **Stellplatzpolitik** in den zentralen Gewerbegebieten und Einkaufsbereichen außerhalb der Altstadt sowie auch das in den letzten Jahren etwas erweiterte Stellplatzangebot in der Lübecker Altstadt selber. Die Konkurrenzsituation mit den Zentren in der Region lässt in absehbarer Zukunft hier zurzeit kein restriktiveres Vorgehen erwarten (widerspricht allerdings dem Klimaszenario).
- Zunehmend zum Problem wird im Lübecker Straßennetz die **Instandhaltung**. Schlechte Fahrbahnoberflächen, marode Brücken oder für den Schwerverkehr gesperrte bzw. temporeduzierte Straßenabschnitte sind auch nachteilig für den Linienbusverkehr, indem Linien umgeleitet werden müssen und sich Fahrzeiten und Fahrkomfort verschlechtern.



Bild 2-6: Übergeordnetes Verkehrssystem der Region Lübeck

### 3. Verkehrspolitische Zielsetzungen

Um eine Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs vornehmen zu können, ist außer dem Bewertungsraster eine Definition von Zielgrößen erforderlich. Die Verkehrspolitischen Zielsetzungen bilden zur Bestimmung von ÖPNV-Qualitätsstandards die entscheidende Grundlage.

Die Hansestadt Lübeck verfügt zurzeit über kein umfassendes, politisch beschlossenes Zielkonzept bzw. Leitbild zur Entwicklung ihres Verkehrssystems. Zudem gibt es zum Teil Widersprüche zwischen einzelnen Beschlusslagen, die das Gesamtverkehrssystem und den ÖPNV betreffen. Insbesondere besteht eine Diskrepanz zwischen der angestrebten offensiven Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie dem ÖPNV und den tatsächlich umgesetzten Maßnahmen im Gesamtverkehrssystem einschließlich der gesetzten Finanzierungsprioritäten.

Die wichtigsten Weichenstellungen im Sinne eines Zielsystems sind im Verkehrsentwicklungsplan enthalten. Darüber hinaus ergibt sich aus Beschlüssen, umgesetzten Maßnahmen und laufenden Projekten die Basis zu einem verkehrspolitischen Zielkatalog, der nachfolgend dargestellt ist.

#### 3.1 Politische Rahmenbeschlüsse

Neben konkreten Projekten und maßnahmenbezogenen Aktivitäten der Stadt sind die Vorgaben und Selbstverpflichtungen der Hansestadt Lübeck zu nennen, die durch entsprechende Bürgerschaftsbeschlüsse die Entwicklungsleitlinien der Stadt bestimmen. Als für den ÖPNV relevante Beschlüsse sind hervorzuheben:

- 1991 Beitritt der Hansestadt Lübeck in das „Klima-Bündnis der europäischen Städte“,
- 2003 Beschluss zur Umsetzung des Gender-Mainstream-Prinzips in der Stadtverwaltung,
- 2008 Beschluss des Programms „Lübeck staufrei bis 2015“,
- 2008 Beschluss zur Weiterverfolgung des VEP-Klimaszenarios,
- 2010 Verabschiedung des Klimaschutzkonzeptes,
- 2010 Beschluss des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK),
- 2011 Beschluss zur Umsetzung der Ergebnisse der Liniennetzoptimierung,
- 2012 Beschluss zum Kommunalen Integrationskonzept der Hansestadt Lübeck.

#### 3.2 Oberziele

Vereinfacht dargestellt ist das übergeordnete Ziel der Lübecker Verkehrsplanung ein stadt-, umwelt- und sozialverträgliches Verkehrssystem. Priorität hat dabei die Förderung einer **nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität** im Sinne einer ausgewogenen Verkehrsmittelaufteilung und einer Minimierung der Kfz-Verkehre insbesondere in sensiblen Bereichen. Mit dem Beschluss zur Weiterverfolgung des VEP-Klimaszenarios erfolgte eine Weichenstellung, die mit dem Klimaschutzkonzept fortgesetzt und untermauert wurde. Diese Konzepte setzen auf eine Verkehrsentwicklungsplanung bestehend aus den Komponenten

1. Verkehrsvermeidung (durch eine nachhaltige, bestandsorientierte Stadtplanung),
2. Verkehrsverlagerung auf stadt- und umweltverträgliche Verkehrsmittel durch gezielte Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und eine den Umweltverbund fördernde Stadtplanung,
3. Verkehrsmanagement zur verträglichen Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs.

Grundsätzlich ist in der Hansestadt Lübeck von einer **Prioritätensetzung zugunsten des Umweltverbundes** (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) auszugehen. Die künftige Gestaltung des Lübecker Verkehrssystems wird durch folgende Attribute umrissen:

- Umweltverträglichkeit,
- Sozialverträglichkeit,
- Städtische Funktionsfähigkeit,
- Straßenräumliche Verträglichkeit und Verkehrssicherheit,
- Wirtschaftlichkeit und finanzielle Machbarkeit.

### 3.3 Sektorale Ziele für die ÖPNV-Entwicklung

Die Oberziele werden ergänzt durch sektorale Ziele, die sich auf die einzelnen Verkehrsträger bzw. Komponenten des Verkehrssystems beziehen. Aufgeführt sind im Folgenden nur Aspekte, die für den ÖPNV relevant sind und von der Hansestadt Lübeck maßgeblich mit beeinflusst werden können:

- Klimaschutz im ÖPNV (z.B. umweltfreundliche Fahrzeugantriebe),
- Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Systems,
- Ausweitung der ÖPNV-Beschleunigung zur Verstärkung des Busverkehrs,
- Untersuchung des Einsatzes alternativer Bedienungsformen,
- Verbesserung der Vernetzung zwischen ÖPNV und Radverkehr sowie Bahn und Bus,
- Stärkung des SPNV im Stadtgebiet vor allem mit Einrichtung neuer Bahnstationen,
- Ausweitung vertakteter Regionalschnellbuslinien in Koordination mit dem Stadtverkehr,
- Entwicklung eines verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsmanagement zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und zur Förderung des „Umweltverbundes“,
- Initiierung, Förderung und Vermarktung von Projekten mit „Symbolwirkung“ (z.B. autofreie Tage, Stadtfahrrad, CarSharing, etc.) sowie
- Prüfung der Potenziale einer Regionalstadtbahn.

### 3.4. Wirtschaftliche Vorgaben

Die weiter angespannte Lage des öffentlichen Haushaltes und die begrenzten Ressourcen der Stadtverwaltung haben in den letzten Jahren zu einer zeitlichen Verschiebung, Zurückstellung oder sogar Aufhebung von ÖPNV-Projekten beigetragen und führen dazu, dass selbst die Instandhaltung und Sanierung des Straßennetzes nicht mehr im erforderlichen Umfang gewährleistet sind. In der Folge davon werden sich künftig ÖPNV-Angebotsplanung und Investitionsvorhaben verstärkt Kosten-Wirksamkeits-Prüfungen unterziehen müssen. Das bisher erreichte Qualitätsniveau im Lübecker ÖPNV wird sich künftig nur noch dort rechtfertigen lassen wo das ÖPNV-Angebot mit entsprechender Nachfrage hinterlegt ist oder die Sicherung oder Aufwertung der Standortqualität eine hochwertige ÖPNV-Anbindung gebietet.

Projekte mit hohem Investitionsaufwand werden sich nur noch in langen Zeiträumen und/oder mit finanzieller Förderung realisieren lassen. Die wirtschaftlichen Vorgaben machen vom Grundsatz den mit der Linien-netzoptimierung vollzogenen Wechsel von einer angebotsorientierten hin zu einer nachfrageorientierten ÖPNV-Planung erforderlich. Dies beinhaltet auch die Anpassung der ÖPNV-Qualitätsstandards.

## 4. Strategische Vorgaben und Qualitätsstandards

Unter Berücksichtigung der Liniennetzoptimierung auf Grundlage von Verkehrserhebungen, Marktstudien und der Analyse von Nachfragepotenzialen sowie der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen muss das ÖPNV-Anforderungsprofil im Vergleich zum zweiten RNVP überarbeitet werden. Im Hinblick auf das Erfordernis eines Abgleichs von Nachfragepotenzial, Wirksamkeit und Aufwand müssen insbesondere die Standards für die Erschließungs- und Angebotsqualität verstärkt der realisierten ÖPNV-Nachfrage und dem Anspruch der Daseinsvorsorge angepasst werden.

Dennoch entsprechen die gesetzten Qualitätsstandards, die die Basis für die Bewertung des ÖPNV-Angebotes und ein entsprechendes Qualitätsmanagement bilden, weiterhin den erhöhten Ansprüchen an ein städtisches ÖPNV-System. Mit einer verbesserten Angebotstransparenz, dem erweiterten Schwerpunkt „Barrierefreiheit“ und dem verstärkten Fokus auf den Einsatz moderner Technologien im Bereich Fahrzeuge, Information und Kundenkommunikation sowie der Modernisierung von Haltestellen werden neue Anreize geschaffen, den ÖPNV zu nutzen.

Das bestehende Liniennetz der Stadtbuslinien wird als Linienbündel in Form eines „Stadtbusnetzes“ zusammengefasst. Die die Verkehrsunternehmen betreffenden Qualitätsanforderungen gelten grundsätzlich für alle im Lübecker Stadtgebiet erbrachten ÖPNV-Leistungen.

### 4.1 Komponenten für das Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil bildet sowohl die Grundlage für die Festlegung von Qualitätsstandards zur künftigen ÖPNV-Gestaltung und für die künftige Vergabe von ÖPNV-Leistungen, als auch eine Basis für die Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes mit den daraus abzuleitenden Handlungsbedarfen. Es definiert in diesem Sinne eine Zielsetzung für die Erreichung eines für die Hansestadt Lübeck „ausreichenden ÖPNV-Angebotes“.

- ⇒ Die **ÖPNV-Infrastruktur** umfasst neben der Netzgrundstruktur die baulichen und verkehrstechnischen Einrichtungen im ÖPNV-System.
- ⇒ Bei der **Erschließungsqualität** wird neben der räumlichen Anbindung der Siedlungsbereiche (Haltestellen-Einzugsbereiche) auch der Haltestellenzugang insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit betrachtet.
- ⇒ Bei der **Angebotsqualität** werden die Vorgaben für das Verkehrsangebot (v.a. der Bedienungshäufigkeit in einzelnen Zeitbereichen) und die Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele gesetzt. Beide Faktoren beeinflussen maßgeblich die Verkehrsmittelwahl.
- ⇒ Die **Vernetzungsqualität** des ÖPNV-Systems steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Angebotsqualität. Der ÖPNV hat gegenüber dem Pkw einen systembedingten Nachteil, da er nicht alle Nachfragerelationen auf direktem und kürzestem Wege anbieten kann. Diesen Nachteil kann er durch eine attraktive Vernetzung sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch mit dem Individualverkehr zumindest teilweise kompensieren. Neben einer generellen Koordination der ÖPNV-Verkehrsträger zählen dazu auch Vorgaben zur zeitlichen und räumlichen Gestaltung der Verknüpfungssituation.
- ⇒ Die mehr operativen und überwiegend in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen befindlichen Komponenten des ÖPNV-Systems sind dem Element **Bedienungsqualität** zugeordnet. Dazu gehören neben den Fahrzeugen auch die Themen „subjektive Sicherheit“ und „Sauberkeit“, die in der Beurteilung der ÖPNV-Qualität durch die potentiellen Nutzer einen deutlichen Bedeutungszuwachs in den letzten Jahren erhalten haben. Schließlich sind auch die Vorgaben der „Barrierefreiheit“ zu erfüllen. Eine wichtige Rolle nimmt im Lübecker Stadtverkehr die ÖPNV-Beschleunigung ein, die aufgrund der Verkehrsverhältnisse maßgeblich zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV-Systems beiträgt.

- ⇒ Im Rahmen des Bausteins **Tarifqualität** geht es vorrangig um die Weiterentwicklung der vorhandenen Tarifangebote. Darüber hinaus ist der Aspekt des Vertriebsmanagements von Bedeutung.
- ⇒ Ähnlich wie das Thema „subjektive Sicherheit“ beeinflussen auch „weiche Maßnahmen“ das Verkehrsverhalten, so dass die **Marketingqualität** als gesonderte Bewertungskategorie aufgenommen ist. Neben den klassischen Elementen im Marketing-Mix spielen auch Serviceleistungen eine Rolle.

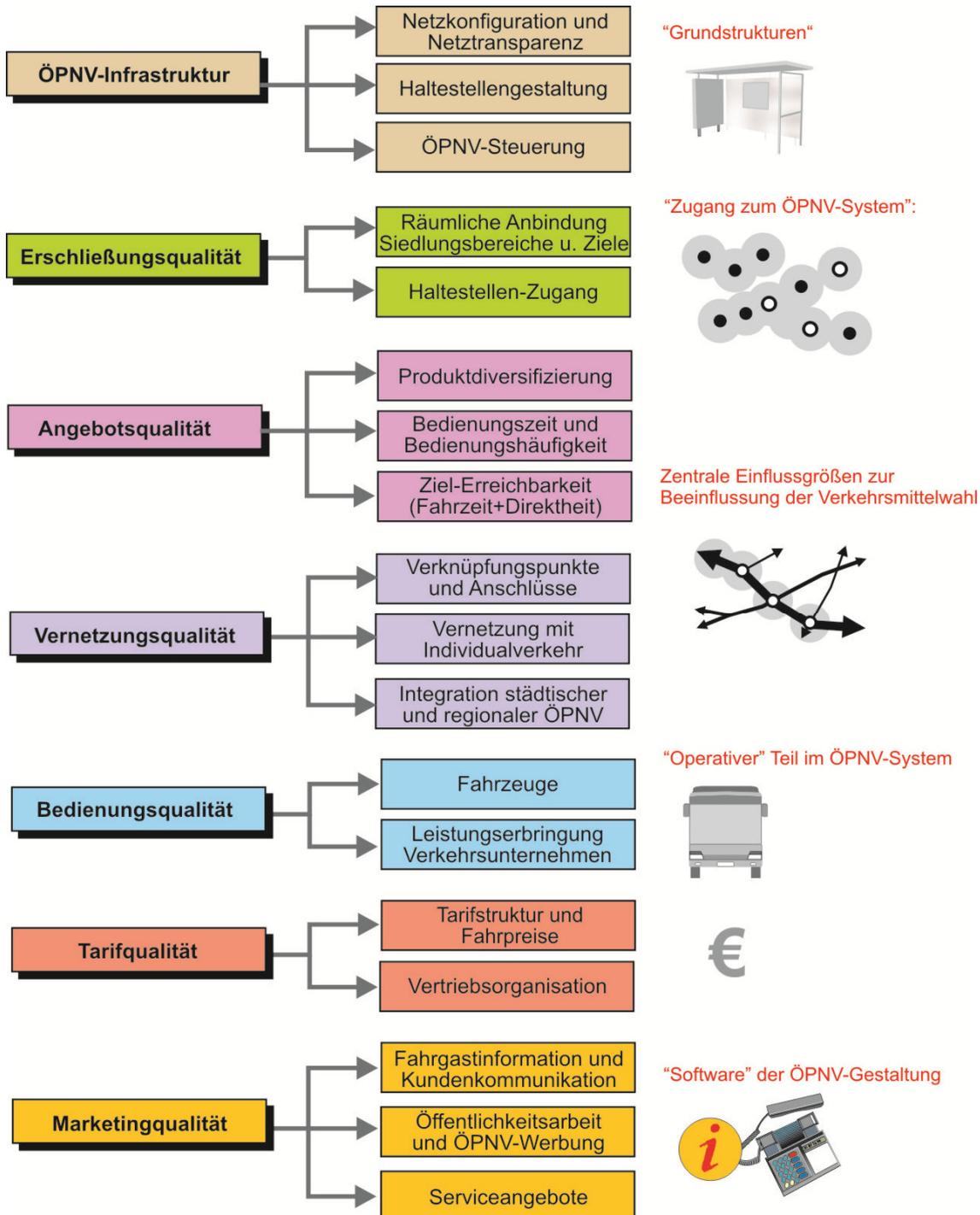


Bild 4-1: Komponenten des Anforderungsprofils für die künftige ÖPNV-Gestaltung

## 4.2 Zielgruppenspezifische Anforderungen an die ÖPNV-Gestaltung

Neben dem Bezug auf die Gesamtgruppe potentieller Buskunden hat in der ÖPNV-Planung und im ÖPNV-Marketing die Betrachtung einzelner Zielgruppen eine zentrale Bedeutung. Besonders im Hinblick auf die notwendige Prioritätensetzung für die Umsetzung von Maßnahmen ist eine Differenzierung dahingehend sinnvoll, welche Zielgruppen von der jeweiligen Maßnahme betroffen bzw. bevorteilt sind. Auch die Zielsetzung der „Stammkundenpflege“, das heißt eine vorrangige Befriedigung der Stammkunden-Anforderungen mit dem Ziel, eine möglichst hohe Nutzungshäufigkeit für den ÖPNV zu erreichen, erfordert eine zielgruppenorientierte Betrachtungsweise.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, das ÖPNV-Angebot möglichst wirtschaftlich zu gestalten, ist es zweckmäßig, gleiche oder ähnliche Anforderungen verschiedener Zielgruppen zu bündeln, um hier Synergien zu erzielen. Etabliert in der ÖPNV-Planung ist die fahrzweckbezogene Zielgruppenbetrachtung, die wesentlich zu den aktuellen Strukturen des Liniennetzes und Fahrplans beiträgt:

**Aufteilung nach Fahrzwecken:**

- > Berufspendler
- > Berufstätige auf Dienst-/Geschäftsfahrt
- > Schüler / Auszubildende
- > Einkaufskunden
- > Freizeitakteure.

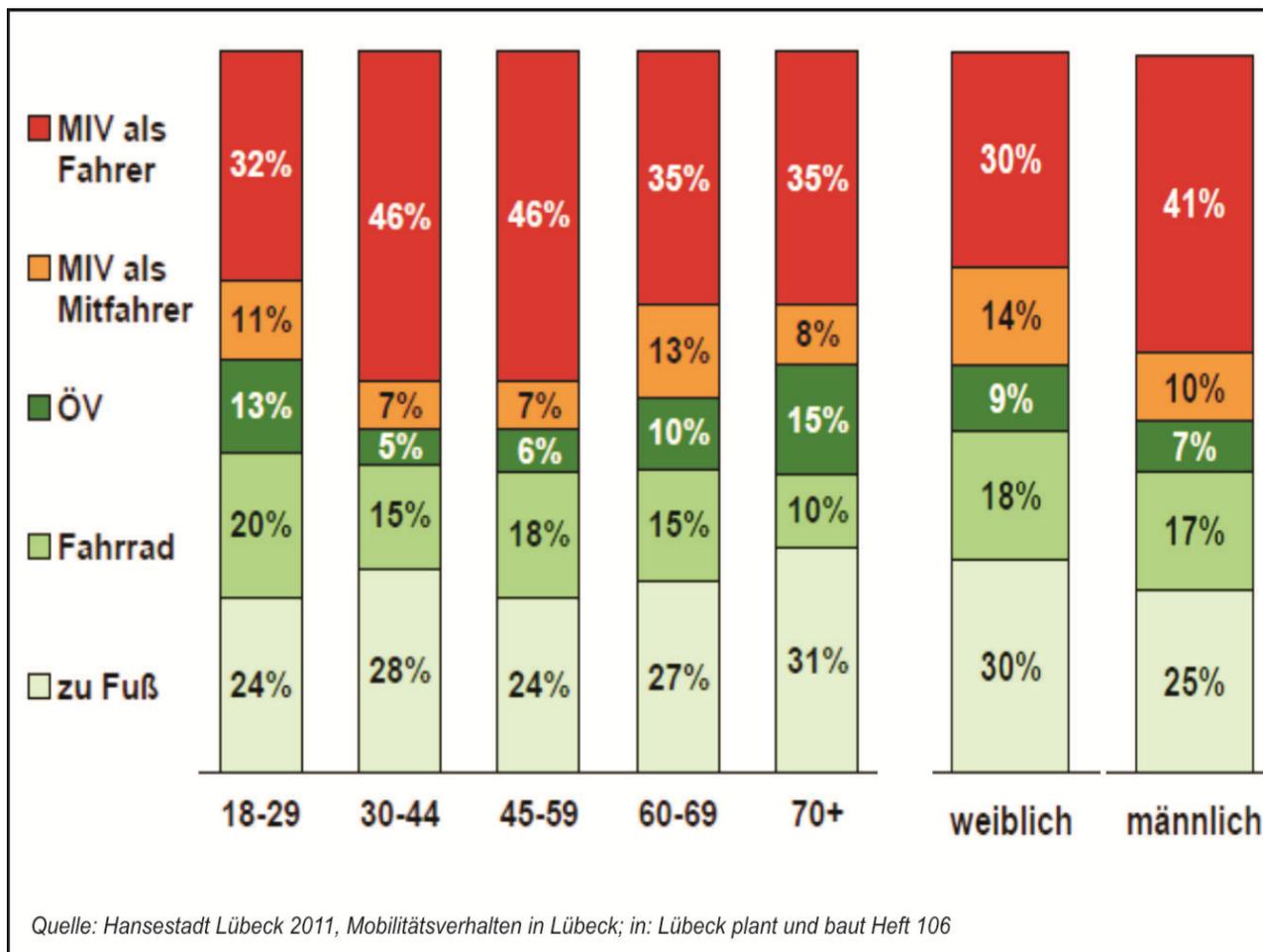
Für die Bewertung des ÖPNV-Angebotes und der Entwicklungskonzeption im Rahmen des 3. RNVP wird außerdem auf eine Zielgruppeneinteilung zurückgegriffen, die Bevölkerungsgruppen und Lebensumstände beinhaltet. Diese finden in bisherigen Planungen kaum systematische Berücksichtigung, obwohl sie hohe Anteile an der ÖPNV-Kundschaft stellen:

**Aufteilung nach Bevölkerungsgruppen und Lebensumständen:**

- > Frauen
- > Kindern und Jugendlichen
- > Senioren
- > Personen mit Familienhintergrund / Erziehungsarbeit
- > Menschen mit Migrationshintergrund
- > Menschen mit Behinderungen.

Die Zielgruppen nach Bevölkerungsgruppen weisen **typische Mobilitätsmerkmale** auf, die auch für den ÖPNV relevant sind (Merkmale gelten nicht für alle o. g. Zielgruppen):

- Kurze Wege / besondere Relevanz der „Nahmobilität“,
- komplexere Mobilitätsstrukturen / hoher Anteil von Wegeketten,
- geringe oder eingeschränkte Verfügbarkeit motorisierter Verkehrsmittel,
- teilweise Mobilitätseinschränkungen (körperliche Behinderung, Mitnahme von Transportgut, Mitnahme von Kindern etc.),
- besondere Sensibilität bezüglich sozialer Sicherheit / Angsträume,
- teilweise Einschränkungen in der Informationsverarbeitung (i.W. Behinderungen, Sprache).



**Bild 4-2: Verkehrsmittelwahl nach ausgewählten Altersgruppen und Geschlecht**

Der Vergleich der Zielgruppen-Merkmale und -Anforderungen unter Berücksichtigung aktueller Regelwerke und wissenschaftlicher Untersuchungen zeigt grundsätzlich, dass es Zielgruppen-spezifische Anforderungen an die ÖPNV-Gestaltung gibt, allerdings kaum Anforderungen, die ausschließlich einer Zielgruppe zuzuordnen sind. In der Gesamtbetrachtung aller Zielgruppen sind folgende übergreifende Anforderungen an das ÖPNV-Angebot hervorzuheben, die in der künftigen Gestaltung des ÖPNV-Systems besondere Berücksichtigung finden sollen:

- ✓ transparente Angebots- und Tarifstrukturen,
- ✓ barrierefreier Zugang zum ÖPNV-System,
- ✓ hohe objektive und subjektive Sicherheit an Haltestellen und in Fahrzeugen,
- ✓ gutes Fahrtenangebot im Tagesverkehr,
- ✓ ausreichendes Grundangebot in verkehrlichen Randzeiten,
- ✓ gute, verständliche Informationsangebote,
- ✓ differenzierter Medieneinsatz für Informationen und Marketing einschließlich persönlicher Beratungsmöglichkeit auch in Mehrsprachigkeit.

## 4.3 ÖPNV-Infrastruktur

### 4.3.1 Netzkonfiguration und Netztransparenz

#### ÖPNV-Streckennetz:

Das vorhandene Bus-Streckennetz dient als Basis für die künftige ÖPNV-Angebotsgestaltung (Grundnetz). Bei Bedarf kann das Netz zur Anbindung neuer Siedlungsbereiche und Verkehrsziele sowie zur Verbesserung des Vernetzungsgrades erweitert werden (Ergänzungsnetz). Die Linienführung sollte generell so direkt wie möglich erfolgen und ein übermäßiges Mäandrieren sowie eine häufige Trennung richtungsbezogener Linienwege weitgehend vermeiden. Die frühzeitige ÖPNV-Anbindung neuer Siedlungsgebiete ist anzustreben, um der Bevölkerung unmittelbar Alternativen zur Pkw-Nutzung anbieten zu können. Die Anbindung erfolgt in der Regel durch modifizierte Bestandslinien (z.B. durch Linienverlängerung), wobei die Grundstruktur des Liniennetzes beizubehalten ist.

<b>Grundnetz</b>	Von Buslinien derzeit befahrenes Streckennetz (überwiegend innerstädtische Hauptverkehrsstraßen und HAUPTerschließungsstraßen)
<b>Ergänzungsnetz</b>	Von Linienbussen befahrbare Strecken, die bei einer Ergänzung des Liniennetzes zusätzlich einbezogen werden können

#### ÖPNV-Netzknotten:

Für das Lübecker Stadtgebiet wird eine Koordination aller ÖPNV-Angebote im SPNV, städtischen ÖPNV und Regionalverkehr angestrebt. Zielsetzung ist dabei, sowohl räumliche Verknüpfungspunkte vorzugeben als auch die Linienführung und Fahrplangestaltung aufeinander abzustimmen. Für die Verknüpfung der ÖPNV-Verkehrsträger sind von der Lage und der Gestaltung her attraktive Verknüpfungspunkte bereitzustellen.

Die übergeordneten ÖPNV-Netzknotten sind aufgrund der umfangreichen infrastrukturellen Voraussetzungen (Flächenbedarf, Flächenverfügbarkeit, bauliche Einrichtungen, städtebauliche Integration etc.) als „Zwangspunkte“ im ÖPNV-Netz zu betrachten. Hier wird der überwiegende Teil der Umsteigevorgänge im Lübecker ÖPNV-System abgewickelt. Zusätzlich gibt es weitere Verknüpfungspunkte (nachgeordnete ÖPNV-Netzknotten) vorwiegend am Stadtrand, die heute bereits als Umstiegshaltestelle genutzt werden und bei denen insbesondere ein Umstieg zwischen dem regionalen und städtischen Linienverkehr sowie zwischen dem städtischen Linienverkehr und eventuellen alternativen Bedienungsformen vorgesehen ist.

<b>Übergeordnete ÖPNV-Netzknotten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ZOB / Hauptbahnhof</li> <li>• Gustav-Radbruch-Platz (GRP)</li> <li>• Königstraße</li> <li>• „Zentralhaltestelle“ Altstadt (Kohlmarkt/Sandstr./Wahmstr.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadthalle</li> <li>• Kaufhof</li> <li>• Buntekuh</li> </ul>
---------------------------------------	---	---

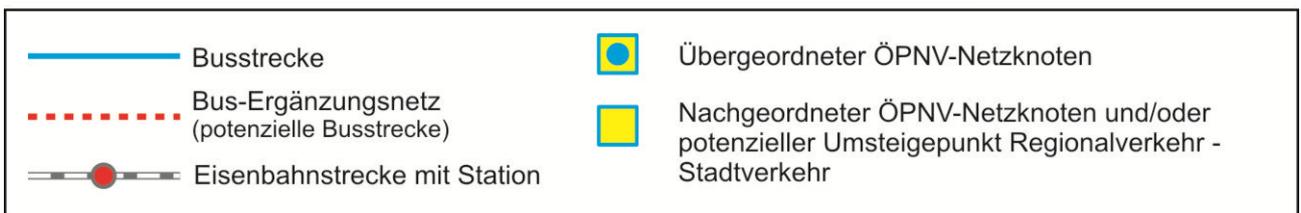
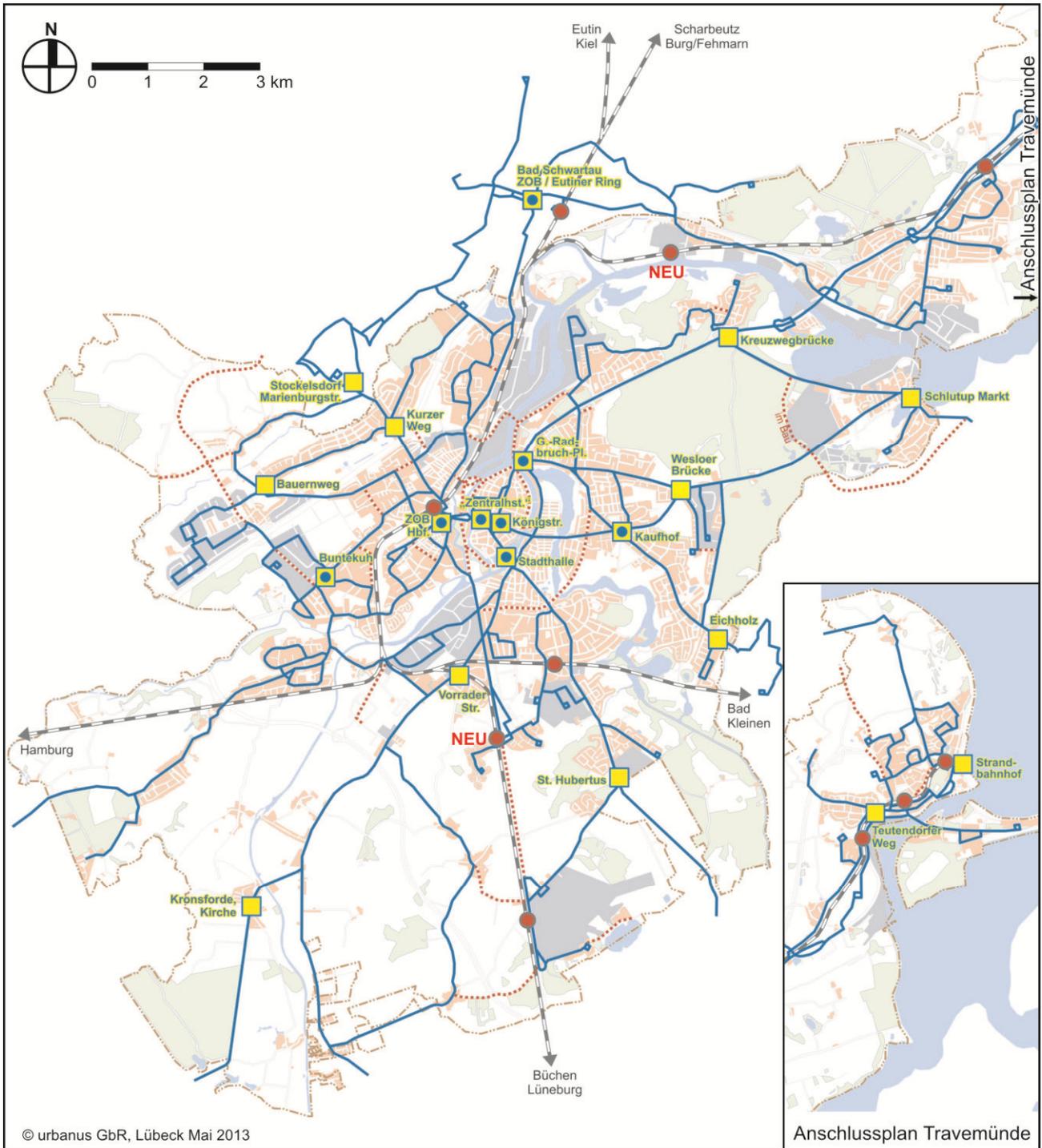


Bild 4-3: Künftiges ÖPNV-Streckennetz mit Netznoten im Bedienungsgebiet SL/LVG

### 4.3.2 Haltestellengestaltung

Haltestellen bilden im öffentlichen Raum das Entree zum ÖPNV. Eine ansprechende Gestaltung und Ausstattung erzeugen in der Bevölkerung ein positives Bild und tragen zu einer Imageaufwertung und einer Erhöhung der Sicherheit bei. Aufmerksamkeit ist bei der Anlage von Haltestellen auch der subjektiven Sicherheit zu widmen, um den Anforderungen besonders sicherheitssensibler Personengruppen wie beispielsweise Frauen, Kindern oder älteren Menschen Rechnung zu tragen. Die konzeptionelle Grundlage für die Umsetzung und Sicherung der Haltestellen-Standards sind mit dem Haltestellen-Ausbauprogramm und dem Haltestellen-Kataster geschaffen. Zum Einsatz kommt überwiegend ein standardisiertes Haltestellen-Baukastensystem in Anlehnung an ein vom ÖPNV-Aufgabenträger definiertes Corporate Design, wobei sich die Ausstattung im Wesentlichen an der Funktion der jeweiligen Haltestelle und ihrer Bedeutung im Haltestellennetz orientiert.

<b>Bauliche Anlage von Haltestellen</b>	Beim Umbau oder Neubau von Haltestellen ist die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollste Lösung zu wählen. Der Haltestelle am Fahrbahnrand oder dem Haltestellenkap ist dabei der Vorzug zu geben. Darüber hinaus sind die Auftrittsflächen und Bordsteinhöhen für den Einsatz von Niederflurbussen vorzusehen (mindestens 16 cm Bordsteinhöhe).
<b>Haltestellen-Management</b>	Für eine systematische Überwachung sind fundierte Erfassungen und laufende Kontrollen erforderlich. Dazu ist auf Grundlage des Haltestellen-Katasters ein Haltestellenmanagement mit entsprechenden Verfahrensweisen und Zuständigkeiten aufzustellen.
<b>Subjektive Sicherheit</b>	Der subjektiven Sicherheit an Haltestellen wird in Lübeck eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. In Abhängigkeit von der Funktion der jeweiligen Haltestelle und dem Fahrgastaufkommen werden vor allem die Bausteine „Beleuchtung“ und „Verbesserung der Einsehbarkeit“ zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit eingesetzt.
<b>Sauberkeit und Instandhaltung</b>	Die Haltestellen sind in einem ordentlichen und funktionsgerechten Zustand vorzuhalten. Im Rahmen des Haltestellenmanagements sind durch einen Haltestellenservice regelmäßige Kontrollen zu Verschmutzungen und Beschädigungen durchzuführen sowie diese systematisch zu erfassen und zeitnah zu beseitigen.
<b>Dynamische Fahrgastinformation</b>	Zur Optimierung der Fahrgastinformationen sollen an ausgewählten Schwerpunkthaltestellen künftig dynamische Informationsangebote installiert werden, die vor allem Echtzeit-Abfahrtsangaben und Informationen bei Verspätungen und Betriebsstörungen ermöglichen.

Für die Haltestellen-Ausstattung werden drei Kategorien von Haltestellen unterschieden, für die folgendes Anforderungsprofil für die Ausstattung definiert wird:

<b>Ausstattung „Einfachhaltestelle“</b>	<b>Ausstattung „Normalhaltestelle“</b>	<b>Ausstattung „Schwerpunkthaltestelle“</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Befestigte Wartefläche</li> <li>◆ Haltestellenmast mit Haltestellenname sowie Liniennummern und Fahrtzielen</li> <li>◆ Basis-Fahrgastinformation mit Fahrplänen, Linienverläufen und Tarifhinweisen</li> <li>◆ Beleuchtung, ggf. auch nur Straßenbeleuchtung</li> <li>◆ Bei <b>Bedarf</b> und nach Prüfung im Einzelfall: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sitzgelegenheit</li> </ul> </li> </ul>	<p><u>Zusätzlich</u> zur Einfachhaltestelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit unter Beachtung freier Sichtbeziehungen gegen die Fahrtrichtung. Nicht erforderlich bei vorhandener sonstiger Überdachung</li> <li>◆ Liniennetzplan</li> <li>◆ Beleuchtung</li> <li>◆ Bei <b>Bedarf</b> und nach Prüfung im Einzelfall: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrradabstellbügel</li> <li>- Schutzgitter zur Abgrenzung der Wartefläche</li> </ul> </li> </ul>	<p><u>Zusätzlich</u> zur Normalhaltestelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Dynamische Fahrgastinformation mit akustischer Ansage</li> <li>◆ Bei <b>Bedarf</b> und nach Prüfung im Einzelfall: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überdachte Fahrradabstellplätze</li> <li>- Notrufeinrichtung</li> <li>- Videoüberwachung</li> <li>- Stadtplan / Umgebungsplan</li> <li>- Übersichtsplan mit Abfahrtsbereichen</li> </ul> </li> </ul>

Eine **Zuordnung der Haltestellen zu den Haltestellen-Kategorien** erfolgt im Rahmen des Haltestellen-Managements. Maßgebend für die Zuordnung ist vorrangig die **Anzahl der Einsteiger** der jeweiligen Richtungshaltestelle (Summe aus Quelleinsteiger und Umsteiger pro Normalwerktag):

- Schwerpunkthaltestelle: mehr als 1.000 Einsteiger,
- Normalhaltestelle: 150 – 1.000 Einsteiger,
- Einfachhaltestelle: weniger als 150 Einsteiger.

In der zweiten Ebene ist die **Funktion im Netzzusammenhang** maßgebend. Haltestellen mit einer der folgenden Funktionen können nach Entscheidung im Einzelfall in die nächsthöhere Kategorie aufrücken, auch wenn sie den Einsteiger-Schwellenwert unterschreiten:

- Übergeordnete oder nachgeordnete Umsteigehaltestelle,
- Potenzieller Brechpunkt Regionalverkehr < > Stadtverkehr,
- Endhaltestelle,
- Anbindung einer „besonderen“ Einrichtung (z.B. Krankenhaus, Altenheim, Bahnstation, Einkaufszentrum).

So wird beispielsweise die Haltestelle „Universitätsklinikum“ wegen ihrer Funktion als Endhaltestelle und der Anbindung eines Verkehrsziels mit gesamtstädtischer Bedeutung als Schwerpunkthaltestelle eingestuft, obwohl sie nur 450 Einsteiger / Tag aufweist. Eine Übersicht der Schwerpunkthaltestellen enthält **Anhang 4**.

#### 4.3.3 ÖPNV-Steuerung

Fahrplanabweichungen bzw. häufige Über- oder Unterschreitungen der planmäßigen Abfahrtszeiten führen nicht nur zu Nachteilen für die Fahrgäste, weil Reisezeiten nicht mehr zuverlässig kalkulierbar sind, sondern auch zu betrieblichen Nachteilen. Zielsetzung ist es, Infrastruktur-bezogene Defizite in der Pünktlichkeit räumlich zu lokalisieren, deren Ursachen zu ermitteln und kontinuierlich abzubauen. Dabei sollte ein unter Kosten-Wirksamkeits-Gesichtspunkten zielgerichtetes und effizientes Portfolio von planerischen, organisatorischen, technischen und baulichen Maßnahmen zum Einsatz kommen.

Eine Förderung des ÖPNV beinhaltet neben einer hohen Angebotsqualität vor allem eine Bevorrechtigung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auf Streckenabschnitten oder an Verkehrsknoten mit nachgewiesenen, regelmäßig auftretenden Stauerscheinungen oder sonstigen Behinderungen für den Fahrtablauf. Für die **ÖPNV-Beschleunigung** kommen drei Komponenten zum Einsatz:

- ⇒ Beschleunigung auf der Strecke (vorrangig LSA-Beeinflussung, ggf. Busspuren und Pfortneranlagen),
- ⇒ Beschleunigung an Knoten (LSA-Beeinflussung, LSA-Vorrangschaltung) und
- ⇒ Beschleunigung im Bereich von Haltestellen (durch entsprechende Auswahl des Haltestellentyps und des Standortes).

## 4.4 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist das maßgebende Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV. Sie wird im Wesentlichen bestimmt durch räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele an die ÖPNV-Haltestellen (beschrieben durch den Haltestellen-Einzugsbereich) sowie durch die barrierefreie Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit der Haltestellen.

### 4.4.1 Räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele

Die räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele wird durch das ÖPNV-Streckennetz und die Anordnung der Haltestellen mit ihren Einzugsbereichen (= Radius der Luftlinienentfernung) bestimmt. Die Abstufung der Standards für die Haltestellen-Einzugsbereiche orientiert sich an den städtebaulichen Nutzungsarten und der Nutzungsdichte. Im Lübecker Stadtgebiet werden den ÖPNV-Haltestellen in Abhängigkeit von ihrer stadträumlichen Lage bzw. der umgebenden Nutzungsdichte folgende Radien für den Einzugsbereich zugeordnet, wobei die eingeschlossene Fläche als vom ÖPNV erschlossen gilt.

<b>bis zu 300m</b>	Zentrum und zentrumsnahe Gebiete mit hoher Verdichtung
<b>bis zu 400m</b>	Übrige Bereiche mit mittlerer bis hoher Verdichtung und Verkehrsziele von gesamtstädtischer Bedeutung
<b>bis zu 500m</b>	Siedlungsbereiche mit geringer Verdichtung
<b>Kein Standard</b>	Siedlungsbereiche in Randlage mit geringem Verkehrsaufkommen bzw. ÖPNV-Potenzial, Streusiedlungen und Einzelbebauungen

Diese Differenzierung berücksichtigt, dass gerade in hochverdichteten Siedlungsbereichen speziell im inneren Stadtbereich durch eine hohe Erschließungsqualität die Zugangsbedingungen für den ÖPNV verbessert und damit die ÖPNV-Verkehrspotenziale besser ausgeschöpft werden können. In gering verdichteten Siedlungsbereichen ist allein aus wirtschaftlichen Gründen ein abgestufter Standard erforderlich. Hinzu kommt, dass in den städtischen Randbereichen und in bestehenden Wohnquartieren die Straßen-Infrastruktur teilweise keine höhere Erschließungsqualität zulässt, da nicht alle Straßen von Bussen befahrbar sind.

Der Erschließungsstandard gilt als erfüllt, wenn mindestens 90% des jeweiligen Siedlungsbereiches im definierten Haltestellen-Einzugsbereich liegen (vgl. Bild 4-4). Für die nicht im Einzugsbereich einer Haltestelle liegenden Siedlungsbereiche ist zu prüfen, ob die Haltestellenzugänglichkeit durch alternative Angebote (z.B. B+R-Stellplätze) in Bezug auf die nächstgelegene bzw. sinnvoll zugeordnete Haltestelle erleichtert werden kann. Bei der Planung neuer Baugebiete ist frühzeitig eine ÖPNV-Anbindung zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen.

### 4.4.2 Haltestellen-Zugänglichkeit einschließlich Barrierefreiheit

Aufgrund fehlender Grundlagen zur Beurteilung der Haltestellen-Zugänglichkeit in Lübeck wird eine Festlegung von Standards zunächst zurückgestellt. Die erforderlichen Grundlagen sollen bis zur nächsten RNVP-Fortschreibung erarbeitet werden. Bei der Neuanlage und dem Umbau von Haltestellen ist generell ein barrierefreier Zugang verbindlich, soweit dies die räumlichen Randbedingungen und die finanziellen Rahmenbedingungen zulassen.

Gebietskategorie	Zugeordnete Stadtbezirke / Siedlungsgebiete	Haltestellen-Einzugsbereich	
		Entfernung	Fußweg
Zentrale Gebiete	Innenstadt (Altstadt)	bis zu 300m	ca. 5 Min.
Wohngebiete und Mischgebiete mit hoher oder mittlerer Verdichtung	Holstentor-Nord Hüxtertor / Mühlentor St. Lorenz Süd Burgtor / Stadtpark Marli Eichholz Strecknitz (Mönkh. Weg)	bis zu 400m	ca. 7 Min.
	Siedlung Dornbreite Krepelsdorf Possehsiedlung Karlshof Hochschulstadtteil Sudetenstraße		
Wohngebiete und Mischgebiete mit geringer Verdichtung	Gärtnergasse Schierichenkoppel Blankensee Krummesse Bornkamp	bis zu 500m	ca. 8 Min.
Siedlungsbereiche in städtischer Randlage mit geringem ÖPNV-Potenzial	Vorrade / Wulfsdorf Beidendorf Nieder-/Oberbüssau Kronsförde Niendorf-Moorgarten Reecke	Falkenhusener Weg Rangenberg / Wallberg Pöppendorf Teutendorf Rönnau / Brodten Priwall	kein Standard
Gewerbegebiete mit Handels- und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen sowie wichtige öffentliche Einrichtungen außerhalb der Altstadt	Herrenholz Hinter den Kirschkatzen Wesloe, Gleisdreieck Herrenwyk (Metallhütte) Genin Süd	Dänischburg Behördenhochhaus LVA Gneversdorfer Weg	bis zu 400m ca. 7 Min.
Gewerbegebiete ohne öffentliche Handels- und Dienstleistungseinrichtungen	Vorwerker Hafen Roggenhorst Niels-Bohr-Ring	bis zu 500m	ca. 8 Min.
Sonstige Verkehrsziele mit gesamtstädtischer Bedeutung und relevantem ÖPNV-Potenzial	Universitätsklinikum SH Fachhochschule Hauptbahnhof	Krankenhaus Süd Travemünde	bis zu 400m ca. 7 Min.

Bild 4-4: Räumliche Zuweisung von Erschließungsstandards („ausreichende Erschließung“)

## 4.5 Angebotsqualität (Verkehrsangebot)

Die Angebotsqualität zählt zu den wichtigsten Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl, beeinflusst aber auch maßgeblich den Betriebsaufwand. Die Angebotsqualität setzt sich im Wesentlichen aus den Betriebszeiten und der Bedienungshäufigkeit zusammen. Sie definiert, zu welchen Zeiten, in welcher Form (z.B. Taktverkehr) und in welcher Häufigkeit Siedlungsbereiche und Verkehrsziele vom ÖPNV bedient werden.

### 4.5.1 Produktdiversifizierung

Eine Diversifizierung des ÖPNV-Angebotes im Sinne einer marktkonformen Produktgestaltung ist sinnvoll, um eine zielgruppenorientierte Ausrichtung und Vermarktung des ÖPNV-Systems vornehmen zu können. Darüber hinaus ist eine verbesserte Einbindung der Siedlungs- und Nachfragestruktur in die Angebotsgestaltung und damit eine Optimierung des Betriebsaufwandes möglich. Dabei ist zu beachten, dass wegen der angestrebten Transparenz des ÖPNV-Systems eine enge Begrenzung des Produktportfolios zweckmäßig ist. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen werden im Lübecker Bussystem folgende Produkte der Angebotsgestaltung zugrunde gelegt:

<b>Schnellbus und Regionalbus</b>	Bedienungsform mit hoher Reisegeschwindigkeit durch wenig Zwischenhalte für Siedlungsgebiete und Verkehrsziele mit großer Entfernung zur Altstadt, überdurchschnittlichem ÖPNV-Nachfragepotenzial und entsprechend ausgebauter Straßeninfrastruktur / Hauptmagistralen.
<b>Stadtbus</b>	Standard-Bedienungsform für das Stadtgebiet im Tagesverkehr
<b>Optional: Alternative Bedienungsformen</b>	Bedarfsorientierte Bedienungsformen für Zeiten und Gebiete mit geringem ÖPNV-Nachfragepotenzial, Einsatz bevorzugt am frühen Morgen und am Abend

### 4.5.2 Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten

#### **Bedienungszeiten:**

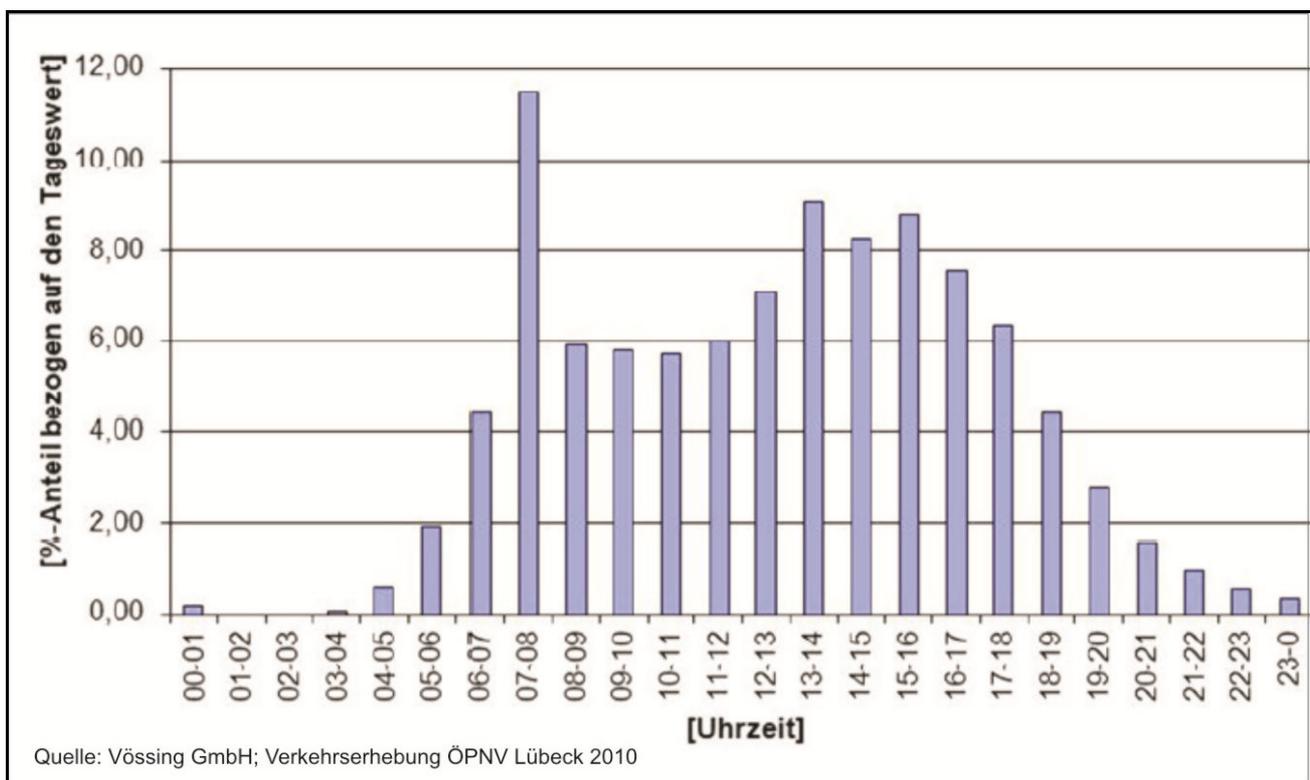
Grundsätzlich bemisst sich die zeitliche Abstufung der Bedienung nach den Gebietstypen bzw. den vorhandenen Nutzungen. So sind Wohngebiete in der Regel durchgehend zu bedienen, während in Gewerbegebieten eine zeitliche Einschränkung der Bedienung auf Grund des geringen ÖPNV-Potenzials vertretbar ist.

<b>Zentrales Gebiet (Citylage)</b>	Tägliche Bedienung im Linienverkehr (Montag bis Sonntag) in allen Verkehrszeiten bzw. von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss
<b>Wohngebiete</b>	Tägliche Bedienung im Linienverkehr zu allen Verkehrszeiten bzw. von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss, im Abendverkehr ggf. alternative Bedienungsformen
<b>Gewerbegebiete <u>mit</u> Handels- und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen</b>	Bedienung im Linienverkehr Montag bis Samstag, im Abendverkehr und am Sonntag keine Bedienung oder alternative Bedienungsformen
<b>Gewerbegebiete <u>ohne</u> öffentliche Handels- und Dienstleistungseinrichtungen</b>	Bedarfsorientierte Bedienung im Linienverkehr Montag bis Freitag, keine Bedienung im Abendverkehr sowie am Samstag und Sonntag
<b>Verkehrsziele mit gesamtstädtischer Bedeutung</b>	Tägliche Bedienung im Linienverkehr (Montag bis Sonntag) in allen Verkehrszeiten, im Abendverkehr ggf. mit alternativen Bedienungsformen

**Bedienungshäufigkeit:**

Für die Festlegung der gebietsbezogenen Bedienungshäufigkeit sind sowohl das Nachfragepotenzial aufgrund des Verdichtungsgrades bzw. der Siedlungsstruktur als auch die zeitliche Schwankung der Nachfrage über den Tag zu berücksichtigen (Tagesganglinie, vgl. Bild 2-5). Ausgehend von der zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage und den unterschiedlichen Fahrzwecken und den damit verbundenen ÖPNV-Nutzungsansprüchen wird für das ÖPNV-Angebot eine Unterteilung in drei Verkehrszeiten festgelegt, wobei zwischen den Verkehrszeiten Übergangsbereiche von ca. 30 Minuten bestehen:

<b>Hauptverkehrszeit HVZ</b>	Mo-Fr	Hauptnachfragezeiten im Berufs- und Schüler-/Ausbildungsverkehr	ca. 7 <sup>00</sup> - 8 <sup>00</sup> Uhr und ca. 13 <sup>00</sup> - 17 <sup>00</sup> Uhr
<b>Normalverkehrszeit NVZ</b>	Mo-Fr	zwischen den Hauptverkehrszeiten und zu Geschäftsschluss	ca. 8 <sup>00</sup> - 13 <sup>00</sup> Uhr und ca. 17 <sup>00</sup> - 19 <sup>00</sup> Uhr
	Sa	während der allgemeinen Geschäftsöffnungszeiten	ca. 8 <sup>00</sup> - 19 <sup>00</sup> Uhr
<b>Schwachverkehrszeit SVZ</b>	Mo-Fr	Zeitbereich nach Geschäftsschluss und vor Einsetzen der morgendlichen HVZ	vor ca. 7 <sup>00</sup> Uhr und nach ca. 19 <sup>00</sup> Uhr
	Sa	Zeitbereich außerhalb der allgemeinen Geschäftsöffnungszeiten	vor ca. 8 <sup>00</sup> Uhr und nach ca. 19 <sup>00</sup> Uhr
	So	von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss	ganztägig



**Bild 4-5: Zeitliche Verteilung der ÖPNV-Nachfrage am Normalwerktag (Datengrundlage SL und LVG-Verkehre)**

Bei der zugeordneten Bedienungshäufigkeit wird folgende Kategorisierung verwendet:

<b>Vertaktung des Fahrplans</b>	Für städtischen ÖPNV muss auch in Zukunft in allen Verkehrszeiten ein Taktfahrplan angeboten werden. Auch für wichtige Regionallinien, die im Lübecker Stadtgebiet verkehren, wird eine weitgehend koordinierte Vertaktung im Tagesverkehr angestrebt.
---------------------------------	--

<b>Taktgruppe A</b>	15-oder 30-Minuten-Takt	= 2 bis 4 Fahrten pro Stunde
<b>Taktgruppe B</b>	30-Minuten-Takt	= 2 Fahrten pro Stunde
<b>Taktgruppe C</b>	30- oder 60-Minuten-Takt	= 1 bis 2 Fahrten pro Stunde
<b>Taktgruppe D</b>	60- oder 120-Minuten-Takt	= nachfrageorientiert stündlich oder zweistündlich

***Räumliche Zuordnung der Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit:***

Die festgelegten Kategorien für die Bedienzeiten und Bedienungshäufigkeiten werden abschließend den Stadtgebieten und Siedlungsbereichen sowie wichtigen Verkehrszielen räumlich zugeordnet. So erhält jeder Siedlungsbereich auf Basis der zugewiesenen Gebietskategorie einen separaten Standard, der die verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

***Ausnahmeregelung:***

Der Angebotsstandard gilt als erfüllt, wenn mindestens 90% des jeweiligen Siedlungsbereiches abgedeckt sind.

Gebietskategorie	Zugeordnete Stadtbezirke / Siedlungsgebiete	Bedienungshäufigkeit			
		HVZ Mo-Fr	NVZ Mo-Sa	SVZ alle Tage	
<b>Zentrale Gebiete</b>	Innenstadt (Altstadt)	Kein Anforderungsprofil, da durch Linienüberlagerung kurze Taktfolgen gegeben			
<b>Wohngebiete und Mischgebiete mit hoher Verdichtung</b>	Holstentor-Nord Hüxtertor / Mühlentor St. Lorenz Süd Burgtor / Stadtpark Marli Eichholz Strecknitz (Mönkh. Weg)	Brandenbaum / Wesloe Kücknitz, Roter Hahn Falkenfeld / Vorwerk Siedlung Buntekuh Moisling Travemünde	<b>A</b> (15/30'-Takt)	<b>B</b> (30'-Takt)	<b>C</b> (30/60'-Takt)
<b>Wohngebiete mit mittlerer Verdichtung</b>	Siedlung Dornbreite Krepelsdorf Possehsiedlung Karlshof Hochschulstadtteil Sudetenstraße	Schlutup Israelsdorf / Gothmund Herrenwyk Kücknitz Dummersdorf	<b>B</b> (30'-Takt)	<b>C</b> (30/60'-Takt)	<b>D</b> (60/120'-Takt)
<b>Wohngebiete mit geringer Verdichtung</b>	Gärtnergasse Schiereichenkoppel Blankensee Krummesse Bornkamp	Genin Groß Steinrade Schönböcken Dänischburg / Siems Ivendorf	<b>C</b> (30/60'-Takt)	<b>C</b> (30/60'-Takt)	alternative Bedienung
<b>Siedlungsbereiche in städtischer Randlage mit geringem ÖPNV-Potenzial</b>	Vorrade / Wulfsdorf Beidendorf Nieder-/Oberbüssau Kronsforde Niendorf-Moorgarten Reecke	Falkenhusener Weg Rangenberg / Wallberg Pöppendorf Teutendorf Rönnau / Brodten Priwall	Linienverkehr nach Bedarf	Linienverkehr nach Bedarf	alternative Bedienung
<b>Gewerbegebiete mit Handels- und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen sowie wichtige öffentliche Einrichtungen außerhalb der Altstadt</b>	Herrenholz Hinter den Kirschkaten Wesloe, Gleisdreieck Herrenwyk (Metallhütte) Genin Süd	Dänischburg Behördenhochhaus LVA Gneversdorfer Weg	<b>B</b> (30'-Takt)	<b>C</b> (30/60'-Takt)	kein Standard
<b>Gewerbegebiete ohne öffentliche Handels- und Dienstleistungseinrichtungen</b>	Vorwerker Hafen Roggenhorst Niels-Bohr-Ring		Linienverkehr nach Bedarf	Linienverkehr nach Bedarf	kein Standard
<b>Sonstige Verkehrsziele mit gesamtstädtischer Bedeutung und relevantem ÖPNV-Potenzial</b>	Universitätsklinikum SH Fachhochschule Hauptbahnhof	Krankenhaus Süd Travemünde	<b>B</b> (30'-Takt)	<b>C</b> (30/60'-Takt)	<b>D</b> (60/120'-Takt)

Bild 4-6: Räumliche Zuweisung von Bedienungshäufigkeiten (Taktgruppen) nach Betriebszeiten

### 4.5.3 Ziel-Erreichbarkeit

Neben der Bedienungsqualität zählt die Ziel-Erreichbarkeit bzw. Verbindungsqualität zu den wichtigsten Einflussgrößen für die Verkehrsmittelwahl. Bei der Verbindungsqualität sind folgende Reisezeitkomponenten zu beachten, für die im Weiteren Anforderungen definiert werden:

- ⇒ Die Fahrzeit im Fahrzeug (Bus, ggf. andere ÖPNV-Verkehrsmittel),
- ⇒ eine eventuelle Umsteigenotwendigkeit (zwischen Linien oder ÖPNV-Verkehrsträgern),
- ⇒ die Umsteigezeit beim Umsteigen (Wege zwischen den Haltepunkten und Wartezeit).

#### **Fahrzeiten auf wichtigen Verkehrsrelationen:**

Aufgrund der komplexen Zusammenhänge zwischen Linienverläufen, Fahrplänen und Umsteigemodalitäten ist eine Fahrzeit-Standardisierung für alle wichtigen Verkehrsrelationen im Lübecker ÖPNV nicht praktikabel. Daher wird die Standardisierung auf die Lübecker Altstadt als das mit Abstand bedeutendste ÖPNV-Verkehrsziel in der Region Lübeck beschränkt. Die Fahrzeiten hierhin bemessen sich aus der Zeitspanne zwischen dem Einstieg in das ÖPNV-Fahrzeug (Quellhaltestelle) und dem Ausstieg aus dem ÖPNV-Fahrzeug (Zielhaltestelle). Erfahrungen und wissenschaftliche Untersuchungen deuten darauf hin, dass bei etwa 30 Minuten eine Akzeptanzschwelle für die Nutzung von Linienbusverkehren liegt. Zudem liegt dann der Zeitnachteil im Vergleich zum Pkw in einem meist noch akzeptablen Rahmen.

<b>Fahrzeit zur Altstadt bis zu 30 Minuten</b>	Zielwert für alle Siedlungsgebiete (definiert über eine zentrale Bezugshaltestelle) mit relevantem ÖPNV-Potenzial in den Zeitbereichen Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ)
<b>Fahrzeit zur Altstadt bis zu 45 Min.</b>	Höchstwert für alle Siedlungsgebiete innerhalb des Lübecker Stadtgebietes und für alle Verkehrszeiten

#### **Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele:**

Umsteigezwänge zählen zu den größten Barrieren der ÖPNV-Nutzung, vor allem wenn sie mit zusätzlichen Wegen und größeren Zeitverlusten verbunden sind. Das Busliniennetz im Lübecker ÖPNV-System weist eine große Anzahl von Direktverbindungen auf. Verkehrsziele außerhalb der Altstadt sind in der Regel mit höchstens einmaligem Umsteigen erreichbar, teilweise allerdings nur mit einer zeitlichen Umwegfahrt über die Altstadt. Diese Qualitäten gilt es zu stabilisieren und in Einzelfällen weiterzuentwickeln.

<b>Durchmesserlinien</b>	Das Liniennetz basiert überwiegend auf Durchmesserlinien, die eine Fahrt über die Altstadt hinaus ermöglichen. Dieses Prinzip ist auch zukünftig im Grundsatz beizubehalten, um einen hohen Anteil an Direktfahrtmöglichkeiten auch zu Zielen außerhalb der Altstadt zu sichern.
<b>maximal 1mal Umsteigen mit Anschlusskoordination</b>	Alle ÖPNV-Fahrtrelationen zur Lübecker Altstadt und zum zentralen Knoten ZOB/Hbf. in den Zeitbereichen Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ)
<b>bis zu 2mal Umsteigen</b>	Alle Fahrtrelationen zu sonstigen Verkehrszielen mit gesamtstädtischer Bedeutung außerhalb der Altstadt in den Zeitbereichen HVZ und NVZ (Verkehrsziele: Hauptbahnhof, Medizinische Universität/UKSH, Fachhochschule, Sana Kliniken (Süd), Travemünde)
<b>mehr als 2mal Umsteigen</b>	Nur in begründeten Ausnahmefällen bei geringem ÖPNV-Potenzial

## 4.6 Vernetzungsqualität

### 4.6.1 Verknüpfungspunkte und Umsteigebedingungen

Die Umsteigeströme im Lübecker ÖPNV-System konzentrieren sich auf wenige Umsteigeknoten, die durch ihre Positionierung im Liniennetz und ihre stadträumliche Lage als Umsteigeknoten prädestiniert sind. Neben der Funktion als Umsteigeknoten bilden diese Haltestellen überwiegend wichtige städtebauliche Bezugspunkte. Um dieser Funktion gerecht zu werden, sind eine hochwertige Gestaltung und Ausstattung sowie eine ansprechende städtebauliche Integration gefordert. Die Konzentration auf wenige bedeutende Umsteigeknoten bietet günstige Voraussetzungen, mit angemessenem Aufwand für den Großteil der Umsteiger optimale Umsteigebedingungen zu schaffen. Die übergeordneten Umsteigepunkte bzw. Netzknoten sind im Abschnitt der ÖPNV-Infrastruktur (vgl. Kapitel 4.3) festgelegt.

Die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem städtischen Busverkehr wird vorrangig auf den Hauptbahnhof ausgerichtet, da hier mit dem ITF-Knoten im SPNV und der Anbindung der meisten Buslinien am ZOB die besten Voraussetzungen gegeben sind. Verknüpfungen an weiteren Bahnstationen werden angeboten soweit dies baulich-räumlich und betrieblich sinnvoll und finanziell umsetzbar ist.

#### **Anschluss-Koordination und Anschluss-Sicherung:**

Durch die Vereinheitlichung der Takte auf den Lübecker Stadtverkehrslinien bestehen gute Voraussetzungen für eine Koordination der Linienfahrpläne. Wegen der komplexen Angebotsstrukturen mit verschiedenen Verkehrsträgern und einer Vielzahl von Linien und Verknüpfungspunkten ist eine Prioritätenbildung in der Anschluss-Koordination dennoch unumgänglich. Hinzu kommt, dass im Tagesverkehr die Fahrtenfolgen so kurz sind, dass eine Anschlussbildung aller Linien auch von den räumlichen Verhältnissen her selbst an den zentralen Umsteigeknoten nicht möglich ist.

Neben der Bereitstellung guter räumlicher Umsteigebedingungen sind auf ausgewählten Verbindungen bzw. zwischen ausgewählten Linien kurze Umsteigezeiten zu etablieren. Für aufkommensstarke Verkehrsrelationen und Verbindungen mit hohem Umsteigerpotenzial sowie für Zubringerverkehre bzw. „gebrochene Verkehre“ ist eine **systematische Anschlussplanung** und Anschlusssicherung vorzunehmen.

<b>Betriebsleitsystem und Betriebsleitstelle</b>	Für die Überwachung und Sicherung der Pünktlichkeit und Anschlüsse sowie die Koordination bedarfsorientierter Angebote ist in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen ein Kommunikations- und Betriebsleitsystem und eine Koordinations- und Betriebsleitstelle vorzuhalten.
<b>Anschluss-Sicherung</b>	Für <u>planmäßige</u> Fahrplananschlüsse ist eine Anschluss-Sicherung von in der Regel von 5 bis 10 Minuten sicherzustellen. Besondere Anforderungen sind an die Anschlüsse in der Schwachverkehrszeit und bei „gebrochenen Verkehren“ zu stellen. Hier sind an den Hauptverknüpfungspunkten insbesondere am ZOB / Hauptbahnhof attraktive und gesicherte Anschlüsse zwischen dem SPNV, den Regionalbussen und dem städtischen Busverkehr auf den Hauptachsen herzustellen. Es ist darauf hinzuwirken, dass die beteiligten Verkehrsunternehmen die Fahrpläne und Anschluss-Sicherungen entsprechend koordinieren und überwachen.
<b>Fahrplan-Koordination</b>	Die Fahrpläne der einzelnen Buslinien sind untereinander abzustimmen. Fahrplanmäßige Anschlüsse sind vor allem für Verbindungen mit hohem Umsteigeraufkommen und für aufkommensstarke Verkehrsrelationen zu Zielen außerhalb der Altstadt vorzusehen.

Die LVS wird die Bereitstellung von **Echtzeit-Fahrplaninformationen** umsetzen. Mit dem Aufbau der zentralen Datenplattform wurde bereits begonnen, voraussichtlich ab Mitte 2014 können unter nah.sh die Fahrplaninformationen des Lübecker ÖPNV in Echtzeit abgebildet und auch über mobile Endgeräte abgerufen werden. Die Installation von DFI-Abfahrtsanzeigen an ausgewählten Haltestellen wird fortgesetzt.

#### 4.6.2 Vernetzung mit dem Individualverkehr

Zur Entlastung des Straßennetzes, insbesondere der innerstädtischen Straßen und Knotenpunkte sowie zur Stärkung des Umweltverbundes aus Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern sind an lagegünstigen Standorten mit guter ÖPNV-Bedienung für den jeweiligen Standort geeignete Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Individualverkehr (IV) vorzusehen. Dazu gehören vor allem weitere B+R-Stellplatzangebote, an zentralen bzw. geeigneten Standorten ggf. aber auch Stationen für das CarSharing und den Fahrradverleih.

<b>B+R-Angebot</b>	Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und Bus bildet einen Schwerpunkt in der Verknüpfung mit dem Individualverkehr. Das Fahrrad hat nicht nur einen hohen Stellenwert in der Verkehrsmittelwahl, sondern „vergrößert“ auch die Einzugsbereiche der Haltestellen. Daher sind attraktive B+R-Angebote mit ausreichenden Kapazitäten an möglichst vielen Bushaltestellen anzubieten.
<b>Wegweisung und Information</b>	Die Standorte für B+R sowie zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind mit einem Wegweisungssystem auszustatten. Zudem sind Standortinformationen in das ÖPNV-Marketing bzw. Verkehrssystem-Marketing einzubinden.

### 4.7 Bedienungsqualität

#### 4.7.1 Fahrzeuge

##### **Fahrzeug-Ausstattung und Einstiegsverhältnisse:**

Das allgemeine Erscheinungsbild und Image des ÖPNV wird auch durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen, der mindestens den gesetzlichen Vorschriften entspricht und regelmäßig anzupassen ist. Darüber hinaus sind die ökologischen Zielsetzungen der Hansestadt Lübeck zu beachten. Der flächendeckende Einsatz von Niederflurtechnik zur generellen Erleichterung der ÖPNV-Benutzung und zum Abbau von Nutzungsbarrieren ist eine wesentliche Komponente der Qualitätsstandards. Die Größe der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am Bedarf zu orientieren, eine Überbesetzung der Fahrzeuge ist zu vermeiden.

<b>Technische Merkmale</b>	<b>Einstiegs-/Ausstiegsverhältnisse</b>	<b>Ausstattungsmerkmale</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärm- und abgasarme Antriebstechnik</li> <li>• Ausstattung zur Fahrzeugkommunikation; in der Regel Ausstattung mit RBL</li> <li>• Ausstattung zur LSA-Beeinflussung mit entsprechender Kompatibilität zur LSA-seitigen Technik in Lübeck</li> <li>• Ausstattung mit einem Verkaufmodul beim Fahrer und mindestens einem Fahrkartentwerter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generell Niederflur</li> <li>• Mindestens eine doppelbreite Tür bei über 10m Fahrzeuglänge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstellmöglichkeiten z.B. für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren und Fahrräder</li> <li>• Optische und akustische Fahrgastinformation</li> <li>• Linienbusgerechte Bestuhlung mit Festhaltungsmöglichkeiten</li> <li>• Videoüberwachung im städtischen ÖPNV</li> </ul>

**Fahrzeugalter:**

Das Alter der im städtischen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge darf maximal 15 Jahre betragen. Ausnahmen von dieser Vorgabe bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Aufgabenträgers.

**Fahrzeug-Sauberkeit und subjektive Sicherheit:**

Durch die ständige Anwesenheit des Fahrpersonals ist der Busverkehr in Bezug auf die subjektive Sicherheit und die Sauberkeit gegenüber dem Schienenverkehr generell im Vorteil. Dennoch ist die Hansestadt Lübeck bestrebt, durch ergänzende Anforderungen die subjektive Sicherheit und Sauberkeit weiter zu erhöhen.

<b>Kontrollierter Einstieg</b>	Die Beschränkung des Einstiegs auf die Vordertür verbessert die subjektive Sicherheit und kann gleichzeitig optional zur Kontrolle von Fahrausweisen genutzt werden. Der kontrollierte Einstieg ist grundsätzlich und soweit es mit dem Fahrgastaufkommen bzw. dem Verkehrsablauf verträglich ist, gantags zu praktizieren.
<b>Mitfahrt von Polizisten in Uniform</b>	Polizisten in Uniform ist freie Fahrt zu gewähren.
<b>Videoüberwachung</b>	Zur Erhöhung der Sicherheit werden alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im städtischen Linienbusverkehr mit einer Videoüberwachung ausgerüstet.
<b>Kontinuierliche Fahrzeugreinigung</b>	Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Fahrzeuge sich außen und innen in einem ansprechenden Zustand befinden. Verschmutzungen und Funktionsstörungen werden unverzüglich beseitigt.

**4.7.2 Leistungserbringung**

**Pünktlichkeit:**

Die Reisezeit sowie die Einhaltung des Fahrplans (Pünktlichkeit) gehören zu den wichtigsten Bestimmungsgrößen für einen attraktiven ÖPNV. Die Pünktlichkeit hat für die Fahrgäste neben dem Aspekt „Zuverlässigkeit“ vor allem Bedeutung bei der Koordination von Anschlüssen und beeinflusst damit die Qualität von Umsteigeverbindungen. Zudem können durch kontinuierliche Verspätungen auch betriebliche Zusatzaufwendungen entstehen und damit die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen.

<b>Fahrplangestaltung Betriebsplanung</b>	Um eine pünktliche Fahrplaneinhaltung zu gewährleisten, sind ausreichend Pufferzeiten bzw. Wendezeiten vorzusehen. Weiter sind ausreichend Reservefahrzeuge mit Personal vorzuhalten, um bei evtl. Fahrzeugausfällen die Störungsauswirkungen zu minimieren.
<b>Systematische Analyse der Fahrtabläufe</b>	Der ÖPNV-Aufgabenträger wird gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den zuständigen Fachbereichen der Stadtverwaltung ein systematisches Verfahren zur Analyse und Bewertung der Fahrtabläufe und der Pünktlichkeit im Busverkehr aufbauen. Auf Basis von fundierten Daten über die Realfahrzeiten und die Fahrplaneinhaltung sind Ursachen für Unpünktlichkeit zu ermitteln.
<b>Pünktlichkeitsrate</b>	Fahrten mit Verspätungen von mehr als 10 Minuten und generell verfrühte Abfahrten gelten als unpünktlich und sind daher zu vermeiden. Im Rahmen der zu vereinbarenden Regeln für ein Anreizsystem werden die Anforderungen zum Pünktlichkeitserfordernis zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger definiert...

**Personalqualifikation:**

Das Fahr- und Servicepersonal bildet die zentrale Schnittstelle zwischen den ÖPNV-Anbietern (ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) und den ÖPNV-Kunden und damit ein wichtiges Instrument für die Kundenkommunikation und das ÖPNV-Image. Zudem sind sie natürlich auch ein Aushängeschild und Wettbewerbselement für die Verkehrsunternehmen selber. Die Verkehrsunternehmen sind angehalten, ausreichend qualifiziertes und kundenfreundliches Personal zu beschäftigen. Neben allgemeinen Anforderungen in der Personalakquisition steht vor allem die laufende Weiterqualifikation im Vordergrund.

<b>Personal-Anforderungen</b>	Das Fahr- und Servicepersonal hat neben der fachlichen Qualifikation auch Anforderungen im Umgang mit den ÖPNV-Kunden zu erfüllen. Dazu gehören vorrangig die ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache, eine gute Informiertheit über das Lübecker ÖPNV-Angebot und Kenntnisse über das Verhalten in Konfliktsituationen. Das Fahrpersonal ist auch dafür zuständig, den Fahrgästen Hilfestellung in Notsituationen und bei Unfällen im Bus zu geben. (Hierzu wird auf die VO (EU) Nr. 181/2011 sowie das Durchführungsgesetz vom 26.07.2013 verwiesen).
<b>Personal-Schulungen</b>	Die Qualifikation des Fahr- und Servicepersonals ist den aktuellen Entwicklungen und Erkenntnissen anzupassen. Dazu haben die Verkehrsunternehmen jährliche Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes zu erbringen und nachzuweisen. Für den Umgang mit den ÖPNV-Kunden sind Schulungen durchzuführen. Bereits vor der Einstellung sind ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache nachzuweisen.

**4.8 Tarifqualität****4.8.1 Tarifstruktur, Tarifangebote, Tarifkooperationen**

Die Hansestadt Lübeck verfolgt seit Jahren die Zielsetzung, durch einen einfachen, angemessenen und verkehrsträger-übergreifenden ÖPNV-Tarif die Zugangsbarrieren bei der ÖPNV-Nutzung abzubauen. Mit dem vollständigen Beitritt zum landesweiten SH-Tarif sind diese Zielsetzungen weitgehend erfüllt.

<b>Besondere Tarifangebote</b>	Das landesweite Tarifsysteem soll Anreize für die ÖPNV-Nutzung unterstützen und gleichzeitig neue Zielgruppen gewinnen. Dazu sollten Kooperationen mit dem Einzelhandel, mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen (Kombitickets) sowie Unternehmen (Job-Tickets) weiterentwickelt werden.
--------------------------------	--

**4.8.2 Vertriebsorganisation**

Zu einem erfolgreichen Tarifsysteem gehört eine kundenfreundliche und effiziente Vertriebsorganisation. Zielsetzung der Hansestadt Lübeck ist es, den ÖPNV-Kunden einen bequemen Fahrkartenerwerb zu ermöglichen und den zeitaufwändigen Barverkauf von Fahrkarten beim Busfahrer zu minimieren. Der Anteil von Zeitfahrkarten, insbesondere solcher im Abonnementsverfahren, ist auf einem hohen Niveau zu etablieren, um eine starke Stammkundenbindung zu erreichen. Zudem unterstützt die Hansestadt Lübeck die Aktivitäten des Landes zur Einführung des E-Ticketing.

<b>Vorverkaufsstellen</b>	Ein Netz von Fahrkarten-Vorverkaufsstellen erleichtert den Zugang zum ÖPNV-System und fördert die Präsenz des ÖPNV in der Stadt. In jedem Stadtbezirk mit nennenswertem ÖPNV-Potenzial ist von den Verkehrsunternehmen sicher zu stellen, dass mindestens eine Anlaufstelle vorhanden ist, wo Fahrkarten im Vorverkauf erworben werden können und ÖPNV-Informationen erhältlich sind.
---------------------------	---

## 4.9 Marketingqualität

### 4.9.1 Strategisches Marketingkonzept

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel, ein unternehmensunabhängiges ÖPNV-System-Marketing einzuführen und perspektivisch in ein verkehrsmittelunabhängiges Mobilitätsmanagement auf Gesamtstadtebene einzubinden bzw. zu überführen. Grundlegende **Zielsetzungen** des ÖPNV-System-Marketings sind dabei:

- Ein verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten und eine „intelligente“ Verkehrsmittelnutzung zu fördern,
- den Zugang zum ÖPNV-System sowie die Nutzung der ÖPNV-Verkehrsträger und Verkehrsmittel zu vereinfachen bzw. möglichst benutzerfreundlich zu gestalten sowie
- Synergieeffekte in der Koordination von Marketingaktivitäten auszuschöpfen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Marketing erfolgt in Koordination mit den landesweiten Aktivitäten unter der Dachmarke nah.sh und mit Einbindung des zugehörigen Corporate-Design-Manuals. Mit dem Corporate Design (CD) des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein soll ein entscheidender Beitrag für die unverwechselbare Wahrnehmung aller ÖPNV-Kommunikationsmedien, sowohl auf der Image- als auch auf der Produktebene geleistet werden. Das CD soll eine einheitliche Identität des Nahverkehrs in der Außendarstellung und einen wieder erkennbaren Auftritt gewährleisten.

Auf Landesebene gibt es aktuell Bestrebungen, ein neues Landesweites CD unter dem Titel „Der Echte Norden“ einzuführen. Hieran wird sich das auf dieser Basis zu überarbeitende CD für den Nahverkehr orientieren müssen.

### 4.9.2 Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

Untersuchungen zeigen immer wieder, dass die Verkehrsmittelwahl maßgeblich durch die Informiertheit über das ÖPNV-Angebot mit bestimmt wird. Unzureichende Informationen können zu Vorurteilen und unnötigen Ressentiments und damit zu Meidung des ÖPNV führen. Die Fahrgastinformation soll der Bevölkerung ein objektives Bild vom ÖPNV-Angebot vermitteln und „die richtige Information am richtigen Ort“ verfügbar machen. Die begonnenen Aktivitäten mit dem Ziel die elektronisch zur Verfügung gestellten Informationen in Echtzeit darzustellen sind fortzusetzen.

<b>Fahrplanbuch</b>	Das Fahrplanbuch wird in absehbarer Zeit ein wichtiger Träger von Informationen zum ÖPNV-Angebot bleiben, durch die neuen Medien aber weiter an Bedeutung verlieren. Das Layout des Fahrplanbuches ist weiter zu optimieren. Insbesondere sind Informationen zum Stadt-Umland-Verkehr und zum SPNV mit einzubinden.
<b>Elektronische Fahrplanauskunft</b>	Auch im Lübecker ÖPNV sind die Chancen der neuen Medien konsequent zu nutzen. Dazu gehören vor allem die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft im Internet – in Kooperation mit den landesweiten Aktivitäten hierzu, sowie das Vorhalten eines Service-Telefons.
<b>Fahrgastinformation an Haltestellen</b>	Neben dem Fahrplanbuch informieren sich viele ÖPNV-Kunden weiterhin an der Haltestelle. Diesem Verhalten ist durch ein umfassendes und gut handhabbares Informationsangebot an den Haltestellen Rechnung zu tragen. Die Ausstattungsdetails sind im Anforderungsprofil „Haltestellen“ und „Barrierefreiheit / Fahrgastinformation“ definiert.

Der direkte und dialogorientierte Kontakt mit den ÖPNV-Kunden bietet für den ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen eine effiziente Möglichkeit, schnell auf Defizite im Angebot oder in der Betriebsdurchführung aufmerksam zu werden sowie das ÖPNV-System an den Anforderungen und Wünschen der ÖPNV-Kunden auszurichten. Gleichzeitig können Informationen und Serviceangebote zielgerichteter und individueller vermittelt werden, um dadurch eine persönlichere Kundenbindung zu erreichen.

<b>Kundenzufriedenheitsanalyse</b>	In der ÖPNV-Gestaltung sind die Wünsche und Bedarfe der Fahrgäste ausreichend zu berücksichtigen. Im Rahmen des Qualitätsmanagement sind geeignete Verfahren zur differenzierten Ermittlung der Kundenzufriedenheit anzuwenden.
<b>Beschwerde-Management</b>	Durch ein strukturiertes Beschwerde-Management sind alle Reklamationen und Verbesserungswünsche der Fahrgäste transparent und strukturiert auszuwerten und soweit möglich, ist durch entsprechende Maßnahmen Abhilfe zu schaffen.

#### 4.9.3 Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung:

Fahrgastinformationen sind durch Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung zu begleiten. Neben lokalen Aktivitäten steht hier die Koordination mit der 2011 neu aufgestellten landesweiten Dachmarke nah.sh im Mittelpunkt, um die landesweite ÖPNV-Integration zu verdeutlichen und ein grenzenüberschreitendes ÖPNV-Image aufzubauen. Dazu gehört unter anderem die Verankerung der Dachmarke in der Fahrgastinformation, den regionalen und lokalen ÖPNV-Publikationen und an den Fahrzeugen.

<b>Corporate Design</b>	Zur Erreichung eines einheitlichen Erscheinungsbildes des ÖPNV in der Öffentlichkeit kommt unter der Dachmarke nah.sh ein Manual für ein ÖPNV-Corporate Design für Fahrzeuge, Haltestellen, Printmedien und Aktivitäten im Rahmen des Marketings zur Anwendung, das auch für die Verkehrsunternehmen verbindlich ist.
<b>Medienarbeit</b>	Ein guter Kontakt zu den Medien, insbesondere der lokalen Presse, ist Voraussetzung für eine positive ÖPNV-Darstellung in den Medien, die eine wirksame wie kostengünstige Werbung für den ÖPNV bedeutet. Im Mittelpunkt der Medienarbeit stehen dabei die zügige Weitergabe aktueller Informationen. Darüber hinaus sind die Medien in Veranstaltungen mit ÖPNV-Bezug einzubinden.
<b>Werbung an Haltestellen und Fahrzeugen</b>	Nicht ÖPNV-bezogene Werbung an Haltestellen und Fahrzeugen darf generell die Interessen der ÖPNV-Kunden sowie die Qualität des ÖPNV und der Fahrgastinformation nicht beeinträchtigen.

#### 4.9.4 Service

<b>Servicestellen</b>	Neben den Fahrkarten-Vorverkaufsstellen haben die Verkehrsunternehmen an zentralen Standorten ÖPNV-Servicestellen vorzuhalten, die eine umfassende Beratung rund um den ÖPNV ermöglichen und in denen alle ÖPNV-Informationen verfügbar bzw. abrufbar sind.
-----------------------	---

## 4.10 Barrierefreier ÖPNV

### 4.10.1 Allgemeine Grundsätze

Nach dem PBefG sind die **Nahverkehrspläne** das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV festzulegen. Bis 2022 müssen nach der PBefG-Novelle die ÖPNV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein. Neben der erforderlichen Thematisierung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan müssen Anträge auf Erteilung der Genehmigung gemäß §12 PBefG „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung einer möglichst barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten. Im Bereich des ÖPNV-Systems ist für mobilitätseingeschränkte Menschen eine verlässliche Planung der gesamten Reisekette von zentraler Bedeutung. Dies umfasst vor allem folgende Komponenten des ÖPNV-Systems:

- Haltestellen,
- Fahrzeuge,
- Fahrgastinformation.

Besondere Beachtung gilt bei der Umsetzung der Barrierefreiheit dem „Zwei-Sinne-Prinzip“, nach dem Informationen immer über mindestens zwei der drei Sinne - Hören, Sehen, Tasten - zugänglich sind. So kann bei Ausfall eines Reizes die Information immer noch wahrgenommen werden. Vor dem Hintergrund der rechtlichen Regelungen werden folgende **grundsätzliche Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV** in der Hansestadt Lübeck festgelegt:

- ⇒ Sicherung des flächendeckenden Einsatzes von Niederflurbussen,
- ⇒ Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Behinderungen bei der Personalschulung,
- ⇒ sukzessive Verbesserung der Haltestellen-Zugänglichkeit, der Haltestellen-Gestaltung und der Haltestellen-Ausstattung im Hinblick auf die Barrierefreiheit (einschließlich Anfahrbarkeit für Niederflur-Fahrzeuge und Informationsangebote),
- ⇒ Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen (vgl. u. a. H BVA der FGSV),
- ⇒ Berücksichtigung des Einsatzes von Niederflurbussen in der Straßenplanung u.a. mit Vermeidung von Aufpflasterungen in Straßen mit ÖPNV-Bedienung.

Zum Thema Barrierefreiheit gibt es eine **landesweit einheitliche Checkliste**, die planerische, gestalterische und organisatorische Kriterien beinhaltet, Anlage der neuen ÖPNV-Finanzierungsverordnung ist und als Orientierungshilfe für die Aufgabenträger und die Behindertenverbände dienen soll.

Ergänzend liegen weitere Informationen zur ÖPNV-Barrierefreiheit vor, so u. a. die Broschüre „Barrierefrei unterwegs“ und die Übersichtspläne der Bahnstationen im Internetportal nah.sh unter der Adresse „<http://www.nah.sh/nah-sh/der-nahverkehr/barrierefrei-untwegs>“.

#### 4.10.2 Fahrzeuge

Im Busbereich ergibt sich für den städtischen ÖPNV derzeit eine **Niederflurbusquote von 100%**. Die soll perspektivisch auf alle Verkehrsunternehmen ausgedehnt werden, die Haltestellen im Lübecker Stadtgebiet bedienen. Auch bei der Gestaltung des Fahrzeug-Innenraumes und den Fahrgastinformationen am und in den Fahrzeugen sind wesentliche **Anforderungen der Barrierefreiheit** zu beachten, die zum Teil auch in den benannten Fahrzeugstandards enthalten sind:

- (1) Gut auffindbarer Anforderungstaster für Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite,
- (2) ausreichend breiter und stufenloser Einstieg und Zugang zur Aufstellfläche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder,
- (3) ebene und rutschfeste Bodenbeläge,
- (4) lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Halthanforderungstasten im gesamten Fahrzeug,
- (5) gute Kennzeichnung aller Bedienelemente, der Türen und der Sitz- und Aufstellmöglichkeiten,
- (6) optische und akustische Signale bei der Türöffnung und -schließung,
- (7) kontrastreiche Innenraumgestaltung mit heller und blendfreier Beleuchtung,
- (8) Kombination von Haltestellenansage und Haltestellenanzeige im Fahrzeug,
- (9) Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel als Frontanzeige und an der Außenseite,
- (10) kontrastreiche und lesbare Gestaltung aller elektronischen Anzeigen und Kennzeichnungen.

#### 4.10.3 Haltestellen

Die wesentlichen Anforderungen für barrierefreie Haltestellen sind in einer „Checkliste“ der Hansestadt Lübeck enthalten, die als Grundlage für alle Neu- und Umbauten gilt. Außerdem gilt es als Grundlage die Checkliste des Landes zu „Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen“ und die StVO zu beachten. Für den RNVP werden die Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen in Lübeck wie folgt ergänzt:

- (1) Vermeidung von **Längsneigungen** im Einstiegsbereich von über 3%.
- (2) Direkte Anfahrmöglichkeit der Bordsteinkante durch entsprechend profilierte **Bordsteine**.
- (3) Minimierung von Einstiegsstufen im Haltestellenbereich durch eine **Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm**. Um dem Fahrgast den Höhenunterschied zwischen dem höheren niederflurtauglichen Bordstein zur Regelbordsteinhöhe (12 cm) zu verdeutlichen, sind die erhöhten Einstiegsbereiche an Bushaltestellen durch taktile Elemente zu markieren.
- (4) Markierung der **Einstiegsstelle** an der ersten Bustür taktil und visuell gut erkennbar, nach Möglichkeit durch einen rechteckigen Mast und durch ein Einstiegsfeld (entsprechend der aktuellen DIN-Norm bei Schwerpunkthaltestellen). Durch die Markierung des Buseinstieges kann der Busfahrer genau seinen Standplatz erkennen und der Fahrgast erkennt, wo der vordere Einstieg in den Bus sein wird. Um den Ein- und Ausstieg visuell zu kennzeichnen, sollte ein möglichst starker hell-dunkel-Kontrast zwischen Markierung und Oberfläche der Wartefläche verwendet werden.
- (5) Übersichtliche Anordnung sowie kontrastreiche und sichere Gestaltung von Einbauten und Möblierungen im Haltestellenbereich einschließlich Fahrgastunterstände.
- (6) Systematische Umsetzung visueller und taktiler **Orientierungshilfen**, damit „geschlossene Ketten“ entstehen. Wünschenswert ist die Leitung der sehbehinderten oder blinden Personen von der nächstgelegenen Überquerungsstelle zum vorderen Buseinstieg. Ist keine Überquerungsstelle vorhanden, muss auf einen Leitstreifen verzichtet werden.

- (7) Vorhalten eines ausreichenden **Bewegungsraumes** und ausreichender Durchgangsbreiten für Rollstuhlfahrer von mindestens 1,00 m.
- (8) Berücksichtigung der Anforderungen für sehbehinderte Menschen nach den gängigen Vorschriften einschließlich der Kennzeichnung unvermeidlicher Hindernisse.
- (9) Anlage barrierefreier **Überquerungsstellen** im Straßenraum in unmittelbarer Nähe zu den Bushaltestellen. Die Bordsteine an den angrenzenden Übergängen sind auf 3 cm abzusenken.

#### 4.10.4 Fahrgastinformation

Auch die einzelnen Elemente der Fahrgastinformation sind den Anforderungen der Barrierefreiheit anzupassen. Im Vordergrund steht zunächst eine **transparente und umfassende Information** über das ÖPNV-System. Dazu gehören auch speziell auf die Kundengruppe mobilitätseingeschränkter Menschen zugeschnittene Informationen. Hierzu sind folgende wesentliche Standards zu beachten:

- (1) Erhöhung der Verständlichkeit und Transparenz durch einfache Sprache und Verwendung von Bildern und standardisierten Piktogrammen.
- (2) Blinden- und sehbehindertenfreundliche Gestaltung von Fahrgastinformationen, z.B. durch ausreichend große Schrift ohne Serifen, kontrastreiche Zeichen- und Symbolgestaltung, sparsame Verwendung von Farben und Verzicht auf glänzende Informationsträger.
- (3) Barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Internetseiten nach den WAI-Richtlinien (Web Accessibility Initiative).
- (4) Vorhalten einer persönlichen Beratung und einer Telefonauskunft.
- (5) Platzierung von Informationen im Haltestellenbereich in einer mittleren Sichthöhe von ca. 1,40 m, vertikale Aushänge zwischen 1,00 (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante). Anordnung der wichtigsten Informationen, d.h. die Linieninformationen und Fahrzeiten möglichst direkt in mittlerer Augenhöhe. Freihaltung eines direkten Zugangs zu den Aushängen, damit Sehbehinderte möglichst dicht herantreten und ggf. Sehhilfen nutzen können.
- (6) Barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Servicestellen in der Zugänglichkeit und im Innenraum.
- (7) Bereitstellung besonders wichtiger Informationen an ausgewählten Haltestellen (z. B. Schwerpunkthaltestellen, Haltestellen vor Behinderteneinrichtungen) in Blindenschrift oder in elektronischer und akustischer Form.

## 5. Standortbestimmung

Die über Jahre bewährte Zusammenarbeit zwischen der Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen SL/LVG hat in den vergangenen Jahren zu Verbesserungen der ÖPNV-Qualität geführt, wobei die Aktivitäten bei den Komponenten Fahrzeuge, Haltestellen, Tarif und Marketing / Information positiv hervorzuheben sind.

Der Lübecker ÖPNV weist zusammen mit der Landeshauptstadt Kiel und der Stadt Flensburg derzeit die höchste Akzeptanz in Schleswig-Holstein auf. Dennoch kommt er nur auf einen relativ geringen Anteil von knapp 10% bei der Verkehrsmittelwahl. Lediglich bei Verkehrsrelationen mit Bezug zur Altstadt kann er dem Pkw „Paroli“ bieten. Die Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl deuten darauf hin, dass der ÖPNV in den letzten Jahren Marktanteile vor allem an den Radverkehr verloren hat. Die größten Marktanteile erreicht der städtische ÖPNV in den Stadtteilen Altstadt und Travemünde sowie in den Altersgruppen älter als 70 Jahre und 18-29 Jahre.

Die im 2. RNVP festgelegten Projekte, Maßnahmen und Prüfaufträge sind weitgehend abgearbeitet. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und der Überprüfungen im Rahmen der Liniennetzoptimierung sind einige Maßnahmen inzwischen nicht mehr relevant und wurden daher aus dem Maßnahmenplan entfernt. Nach Umsetzung der Liniennetzoptimierung verbleiben Handlungsbedarfe vor allem in den Bereichen ÖPNV-Infrastruktur (v.a. Schwerpunkthaltestellen und ÖPNV-Beschleunigung), Vernetzung (v.a. Anschlüsse in verkehrlichen Randzeiten und Verknüpfung ÖPNV-Fahrrad) und Marketing (v.a. Einbindung Dachmarke nah.sh, Einsatz moderner Kommunikationstechnologien und –medien). Ein weiterer Aktivitätenbedarf besteht im Aufbau eines Qualitätsmanagements, um künftig eine fundierte Überprüfung der ÖPNV-Qualität durch den Aufgabenträger vornehmen zu können.

Die folgenden Ausführungen zum Bestand des ÖPNV-Angebotes in der Hansestadt Lübeck beziehen sich - soweit nicht anders benannt - auf den Fahrplan 2012 einschließlich der im Dezember 2012 vorgenommenen Anpassungen. Den Bewertungen liegen die in Kapitel 4 definierten Qualitätsstandards zugrunde.

### 5.1 Bilanz der Umsetzung des zweiten Regionalen Nahverkehrsplans

Bereits der 2. RNVP stand unter dem Zeichen der „Konsolidierung“ des ÖPNV-Verkehrsangebotes. Aufgrund des erreichten hohen Qualitätsniveaus und der weitgehend abgebauten Defizite aus dem 1. RNVP verblieb nur noch ein relativ kleines Portfolio an Projekten und Maßnahmen. Trotz der finanziellen Einschränkungen konnten in den vergangenen Jahren noch wichtige Meilensteine der ÖPNV-Gestaltung umgesetzt werden, die auch die Stellung und Attraktivität des ÖPNV nochmals gefördert haben:

- Deutliche Aufwertung der von Lübeck abgehenden Bahnverbindungen („Netz Ost“) einschließlich Elektrifizierung der Strecke Travemünde – Lübeck – Hamburg.
- Vollständige Integration des städtischen ÖPNV in den landesweiten Tarifverbund (SH-Tarif) mit gleichzeitiger Optimierung der Vertriebsstrukturen.
- Anbindung neuer Siedlungsbereiche durch Bahn (neue Stationen) und Bus.
- Aufwertung von Bushaltestellen und Umsteigeknoten, einschließlich des 2012 begonnenen Austausches der Fahrgastunterstände im Rahmen eines neuen Werbevertrages.
- Aufbau eines Haltestellenkatasters, mit dem künftig eine detaillierte Auswertung der Haltestellengestaltung und –ausstattung sowie eine Unterstützung der Bauplanung möglich ist.

Weitere auch für die Kunden spürbare Fortschritte gab es im Bereich „Fahrzeuge“. Durch die in den letzten Jahren erfolgte Fahrzeug-Modernisierung verfügen die Verkehrsunternehmen im Lübecker ÖPNV heute über eine moderne Fahrzeugflotte, die neben modernen technischen Ausrüstungen auch über Niederflerausstattung verfügt.

Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur wurde der zentrale Haltestellenbereich in der Altstadt im Zuge der städtebaulichen Neuordnung neu strukturiert und umgestaltet. Schließlich wurden auch weitere Fahrradabstellbügel eingerichtet, so dass mittlerweile an 80 Haltestellen im Bedienungsgebiet der SL/LVG Bügel zum Sichern der Fahrräder vorhanden sind. Der Haltestellenaus- und -umbau sowie die Erweiterung des B+R-Angebotes sind ein kontinuierlicher Prozess, der auch in den kommenden Jahren fortgeführt wird. Weiter offen ist der Aufbau eines systematischen Haltestellen-Management auf Basis des bestehenden Haltestellen-Katasters.

Ein weiteres Umsetzungsdefizit gibt es bei den Projekten und Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung. Hierzu konnte bislang kein Gesamtkonzept erarbeitet werden, weiterhin fehlen entsprechende Bewertungsgrundlagen.

Aufgegeben wurde nach nochmaliger Prüfung im Rahmen der Liniennetzoptimierung im Wesentlichen wegen des zu geringen ÖPNV-Potenzials die Anbindung der Kanalstraße. Die Friedenstraße ist nach der verkehrlichen Neuordnung nicht mehr von Bussen befahrbar. Noch offen ist die Fertigstellung der Umgestaltung der Vorplätze am Hauptbahnhof und am Strandbahnhof Travemünde. Durch die Investitionsbedarfe und die zu klärende Finanzierung sowie die Verknüpfung verkehrlicher und städtebaulicher Anforderungen haben sich hier Verzögerungen ergeben.

Ebenfalls nicht mehr weiter verfolgt wurde das Planungsprojekt einer Regionalstadtbahn. Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Hansestadt Lübeck, wird ein solcher Systemwechsel als derzeit nicht finanzierbar angesehen. Gegebenenfalls ist die Regionalstadtbahn im Kontext eines neuen Verkehrsentwicklungsplans erneut in die Diskussion aufzunehmen.

Kategorie	Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkungen
ÖPNV- Infrastruktur	Aufbau Haltestellenmanagement		Haltestellen-Kataster liegt vor
	Umgestaltung ZOB / Hauptbahnhof		Umfeldaufwertung und Bau Radstation stehen noch aus
	Neugestaltung Knoten Bhf. Kücknitz / Elbingstraße	○	Nach Prüfung im Rahmen Linien-netzoptimierung aufgegeben
	Neugestaltung Travemünde Strandbahnhof ZOB	○	Modernisierung Bhf. fertig, Planung ZOB liegt vor
	Neubau von Haltestellen		Erfolgt im Rahmen des bestehenden Haltestellen-ausbauprogramms
	Aus- und Umbau von Haltestellen inkl. B&R		
	ÖPNV-Beschleunigung		Fahrzeitmessungen liegen teil-weise vor
	Überprüfung einer Regional-Stadtbahn	○	Nicht mehr weiterverfolgt
Angebot	Weiterentwicklung ÖPNV-Angebot in Travemünde		Wesentliche Aspekte im Rahmen LNO abgearbeitet bzw. überprüft
	ÖPNV-Anbindung Bornkamp / Hochschulstadtteil	✓	
	ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiet Genin-Süd	○	Abhängig von Ansiedlung ÖPNV-relevanter Betriebe
	ÖPNV-Erschließung Kanalstraße	○	Nach Prüfung im Rahmen Linien-netzoptimierung aufgegeben
	ÖPNV-Anbindung Friedenstraße	○	Nicht mehr von Bussen befahrbar
Vernetzung	Einrichtung und Ausbau von B&R-Anlagen		
Bedienung	keine Projekte / Maßnahmen		
Tarif	Einführung SH-Tarif im Busbereich	✓	
Marketing	Anpassung der Vertriebsorganisation	✓	

bis 2012 umgesetzt	✓
in Umsetzung / in Vorbereitung / teilweise umgesetzt	
zurückgestellt / aufgegeben / nicht mehr relevant	○

**Bild 5-1: Umsetzungsbilanz des 2. RNVP**

## 5.2 ÖPNV-Nachfrage und ÖPNV-Marktposition

### 5.2.1 ÖPNV-Nachfrage

Die letzte Fahrgasterhebung in Lübeck wurde in Vorbereitung der Liniennetzoptimierung als Vollerhebung Ende 2009 und Anfang 2010 durchgeführt. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst. Durch die Umsetzung der Liniennetzoptimierung 2012 haben sich inzwischen allerdings Nachfrageveränderungen ergeben, die noch nicht vollständig erhoben und bewertet sind (vgl. dazu Kap. 5.2.3).

- Das Busliniennetz der SL/LVG wird Montag bis Freitag täglich von etwa 102.000 Fahrgästen genutzt, wobei knapp 90.000 Fahrgäste auf die Linien der SL entfallen. Seit der letzten Vollerhebung 2001 wurden die von der Hansestadt Lübeck vorgegebenen Leistungsreduzierungen in Höhe von 25% durchgeführt. Die Nachfrage ist in diesem Zeitraum um etwa 10% zurückgegangen.
- Frauen stellen mit Ausnahme der Schwachverkehrszeit den größten Kundenanteil. Der Frauenanteil im städtischen ÖPNV liegt mit etwa 60% deutlich über dem Durchschnitt der Stadtbevölkerung von 52%.
- Der immer schon hohe Direktfahreranteil im städtischen ÖPNV-System konnte in den letzten Jahren auf dem Niveau von etwa 80% gehalten werden.
- Bei den Fahrtzwecken hat der Anteil des Berufsverkehrs gegenüber 2001 deutlich zugelegt (von rund 27% auf 35%), während im Einkaufsverkehr und vor allem im Freizeitverkehr an Normalwerktagen nennenswerte Rückgänge festzustellen sind.
- Bei den Streckenbelegungen im Busnetz (vgl. hierzu Anhang 1) dominieren weiterhin neben den Busstrecken in der Altstadt die auf die Altstadt zulaufenden Hauptmagistralen. Dies unterstreicht auch die Bedeutung der Hauptmagistralen für den ÖPNV (Stichworte „ÖPNV-Beschleunigung“, „Anschlussicherung“ etc.).
- Die zeitliche Verteilung der ÖPNV-Nachfrage ist mit ihrer ausgeprägten Verkehrsspitze zwischen 7 und 8 Uhr in den vergangenen Jahren annähernd konstant geblieben, während sich im Kfz-Verkehr die Verkehrsspitze in den Nachmittagsbereich hinein verschoben hat.

### 5.2.2 ÖPNV-Akzeptanz

Die nachfolgenden Ausführungen geben im Wesentlichen die Ergebnisse der im Frühjahr 2010 durchgeführten Mobilitätsbefragung wieder (repräsentative Haushaltsbefragung).

- Der Lübecker ÖPNV weist zusammen mit der Landeshauptstadt Kiel die höchste Akzeptanz im Vergleich der Städte und Kreise in Schleswig-Holstein auf. Der Anteil des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl ist mit rund 10% bezogen auf den Einwohnerverkehr aber eher gering und hat in den letzten Jahren abgenommen. Zudem liegt der Lübecker ÖPNV-Anteil noch deutlich unter dem Durchschnittswert von Kernstädten in Deutschland (vgl. Mobilität in Deutschland 2008: 11%).
- In Bezug auf die ÖPNV-Akzeptanz sind deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Stadtteilen festzustellen. Die höchsten Werte bei der Verkehrsmittelwahl erreicht der ÖPNV in den Stadtteilen Travemünde (17%) und der Altstadt (10%). Deutlich unter dem Stadtdurchschnitt liegt der Stadtteil St. Jürgen, der durch seine Siedlungs- und Sozialstruktur deutlich zum Pkw und zum Fahrrad hin orientiert ist.
- Der ÖPNV wird besonders intensiv bei Wegelängen ab 5 km genutzt, während auf Kurzstrecken sein Verkehrsmittelanteil bei maximal 3% liegt. Hier ist das Fahrrad offenbar eine starke Konkurrenz.
- Der überwiegende Teil der ÖPNV-Kundinnen und -Kunden gehört zu der Bevölkerungsgruppe, die nicht oder nicht regelmäßig über einen Pkw verfügen kann.
- Innerhalb des ÖPNV-Systems dominiert mit großem Abstand die Lübecker Altstadt als Verkehrsziel. Etwa jede 4. Fahrt ist auf den Stadtteil „Innenstadt“ bezogen. Auf Fahrtrelationen zur Altstadt kommt der ÖPNV auf rund 50% Anteil am Gesamtverkehr (ohne Fußgänger, ohne Altstadt-Einwohner), in einigen Stadtbezirken sogar auf über 50%.

### 5.2.3 Veränderungen der ÖPNV-Nachfrage nach Umsetzung der Liniennetzoptimierung

Mit der Umsetzung der Liniennetzoptimierung sind eine Reihe von Umstrukturierungen in den Linienverläufen und im Verkehrsangebot erfolgt. Neben dem Tausch von Linienästen und der kleinräumigen Anpassung von Linienverläufen sind neue Direktverbindungen eingeführt worden. Zudem wurde das Taktgefüge harmonisiert und einheitlich auf einen 60-Minuten-Grundtakt mit Verdichtung auf 30- und 15-Minuten umgestellt sowie die Sternfahrten am ZOB im Abendverkehr zugunsten einer verdichteten Bedienung der Hauptverkehrsachsen aufgegeben.

Da bisher noch keine umfassende Nacherhebung der Nachfrage, sondern lediglich partielle Überprüfungen ausgewählter Linien und Zeitbereiche stattgefunden haben, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch kein komplettes Bild der Nachfrageveränderungen erstellen. Dennoch sind einige Trends erkennbar, die Rückschlüsse auf wichtige Fragestellungen wie die Angebotsqualität oder die Auswirkungen durchgeführter Angebotsveränderungen ermöglichen:

- Die Gesamtnachfrage im städtischen Busverkehr hat sich in etwa auf dem Niveau von vor der Liniennetzoptimierung stabilisiert,
- die Änderungen im Linienverlauf haben zu keiner signifikanten Änderung der Nachfrage und des Kundenverhaltens geführt,
- die Aufgabe der Sternfahrten am ZOB hat zu keinen nennenswerten Nachfragerückgängen, sondern lediglich zu einer Verschiebung von Ein- und Umsteigern vom ZOB in die Altstadt geführt,
- die Einführung der neuen Tangentialverbindung Moisling – CITTI-Park – GE Roggenhorst ist insbesondere wegen der verbesserten Erreichbarkeit des CITTI-Parks positiv aufgenommen worden, obwohl in Moisling die Nachfragepotenziale noch nicht optimal ausgeschöpft sind.

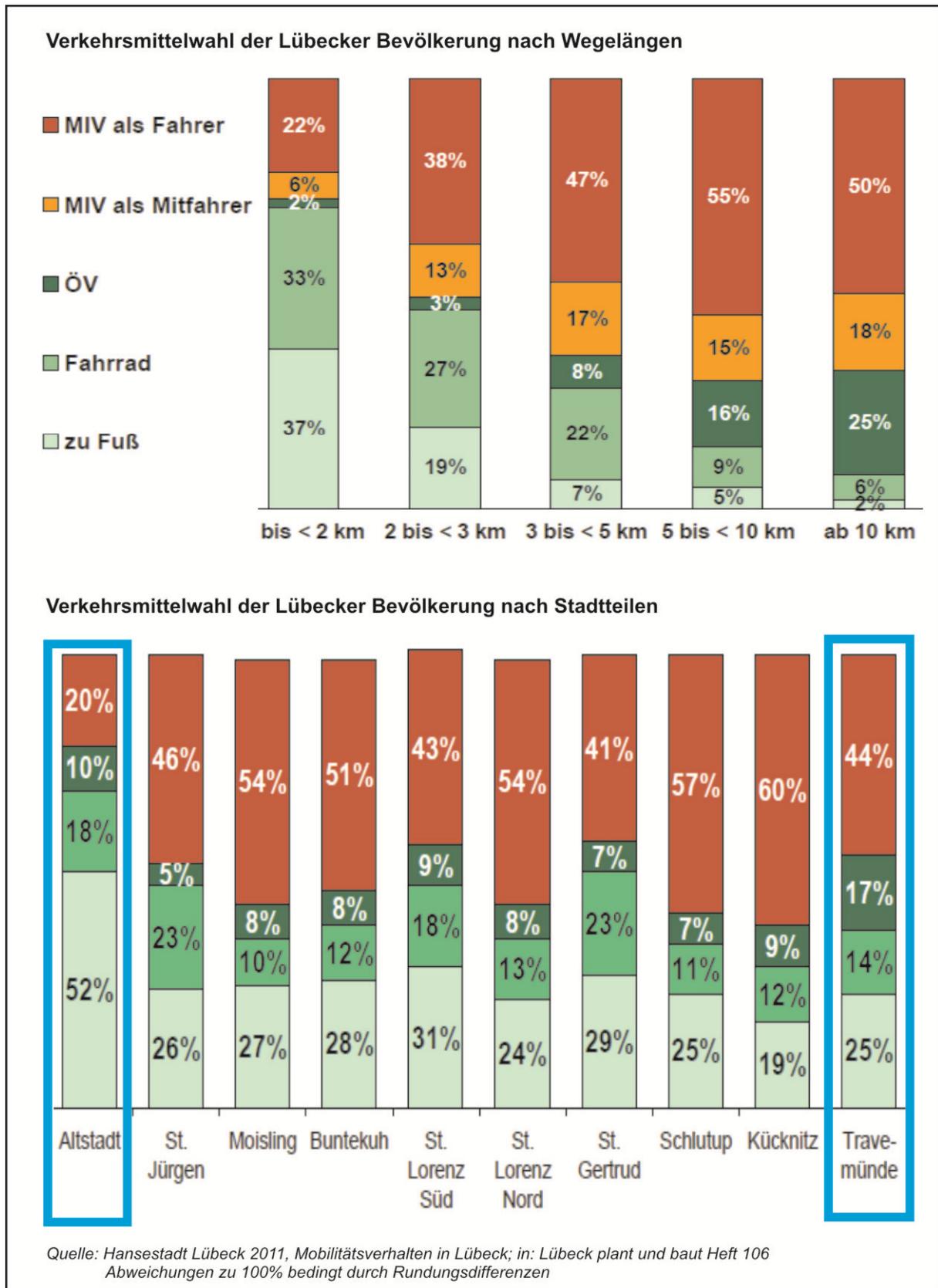


Bild 5-2: Verkehrsmittelanteile im Vergleich

### 5.3 Verkehrsträger, Linien und Konzessionen im Lübecker ÖPNV-System

Der ÖPNV in der Hansestadt Lübeck wird im Wesentlichen von folgenden **Verkehrsträgern** bestimmt:

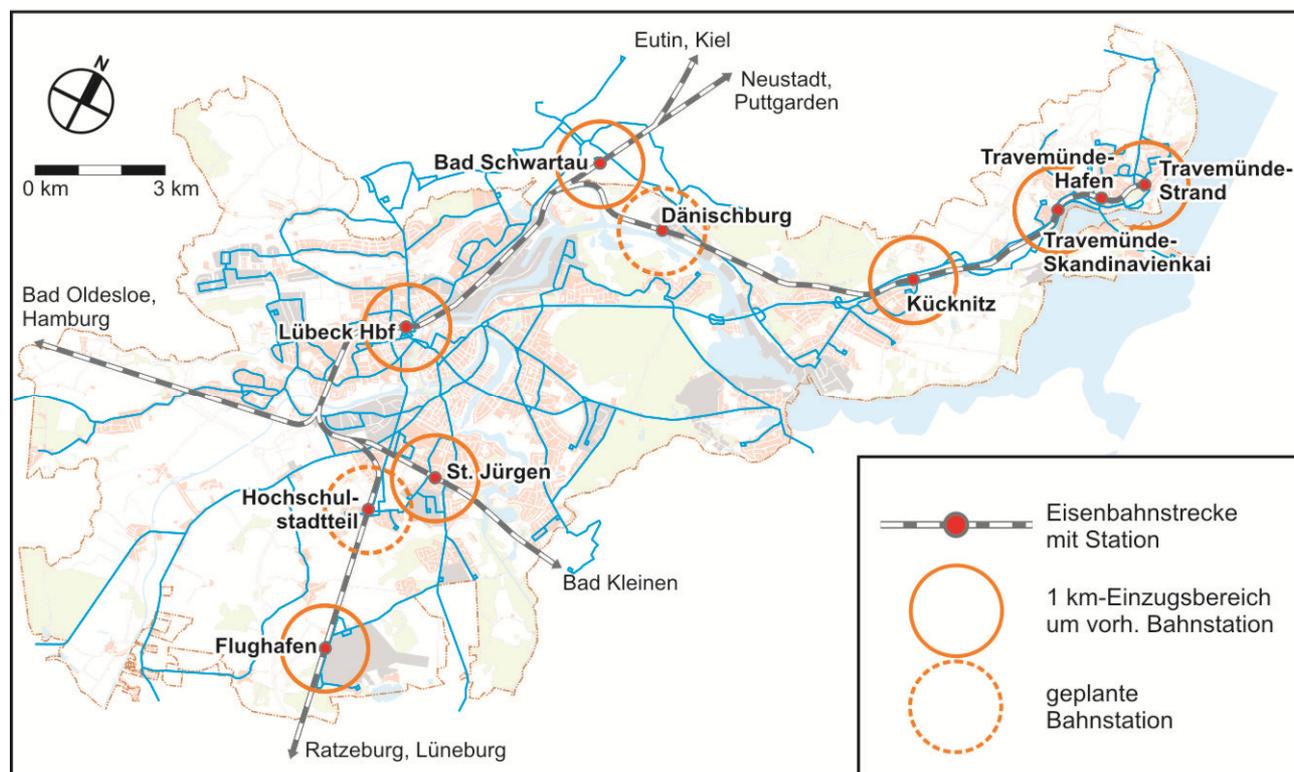
- dem Stadtbus (Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH),
- dem SPNV (derzeitiger Betreiber Netz Ost: Deutsche Bahn AG/Regionalbahn Schl.-H.) und
- dem Regionalbus (Autokraft GmbH, Dahmetal, GBB Grevesmühlener Busbetriebe)

Das Stadtgebiet Lübeck sowie die angrenzenden Gemeinden Stockelsdorf, Groß Grönau, Ratekau (Sereetz), Selmsdorf, Lüdersdorf (Herrnburg) und die Stadt Bad Schwartau werden hauptsächlich von SL/LVG erschlossen. Die SL verfügt über 16 Linienkonzessionen und kommt auf den mit Abstand größten Anteil der Betriebsleistung im Lübecker Stadtgebiet. Die LVG hat die Konzessionen für 8 Buslinien.

Die **Regionalbahnl**inien der **DB AG** stellen die Hauptverbindungen ins Umland bzw. die Region Lübeck mit den zentralen Orten Eutin, Neustadt, Bad Oldesloe, Ratzeburg und Grevesmühlen sowie zur Metropolregion Hamburg her. Neben dem Hauptbahnhof gibt es 6 weitere Bahnstationen auf Lübecker Stadtgebiet.

Aus den **angrenzenden Kreisen** Ostholstein, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Nordwest-Mecklenburg erreichen oder durchqueren Regionallinien der Verkehrsunternehmen Autokraft GmbH (AK), Grevesmühlener Busbetriebe GmbH (GBB) und Omnibusverkehrsgesellschaft Dahmetal KG das Lübecker Stadtgebiet.

Eine Übersicht aller in Lübeck verkehrenden **Bahn- und Buslinien** mit Konzessionen ist **Anhang 5** zu entnehmen.



**Bild 5-3: Erschließung des Lübecker Stadtgebietes durch den SPNV**

## 5.4 ÖPNV-Infrastruktur

Die im Anforderungsprofil definierten **ÖPNV-Verknüpfungspunkte** sind im vorhandenen Linienbusnetz bereits aktiviert, wenngleich sie teilweise noch nicht als vollwertige Verknüpfungspunkte ausgestaltet sind. Defizite beziehen sich daher nicht auf die Anordnung im Netz, sondern im Wesentlichen auf die funktionsgerechte Ausstattung bzw. Gestaltung einschließlich der städtebaulichen Integration.

Von Nachteil für die ÖPNV-Erschließung und damit auch für die Ausschöpfung der Nachfragepotenziale ist die eingeschränkte Befahrbarkeit einiger Ergänzungsstrecken im Busnetz, im Wesentlichen bedingt durch Instandhaltungs- und Sanierungsrückstände (vgl. auch Bild 4-3). Beispielhaft seien hier der Moislinger Mühlenweg und der Howingsbrook genannt.

Bei den Haltestellen sind insgesamt positive Entwicklungen zu verzeichnen. Ein besonderer Attraktivitätsgewinn ergibt sich aus der **Erneuerung der Fahrgastunterstände**. Insgesamt sind bis Ende 2013 rund 380 Fahrgastunterstände erneuert bzw. ausgetauscht. Die neuen Unterstände zeichnen sich durch eine transparente Gestaltung, eine direkte Beleuchtung (unter dem Dach), zeitgemäße Sitzbänke, großzügige Vitrinen für die Fahrgastinformation und nicht zuletzt durch ein modernes Design aus. Sie beeinflussen die Außendarstellung des Lübecker ÖPNV positiv.

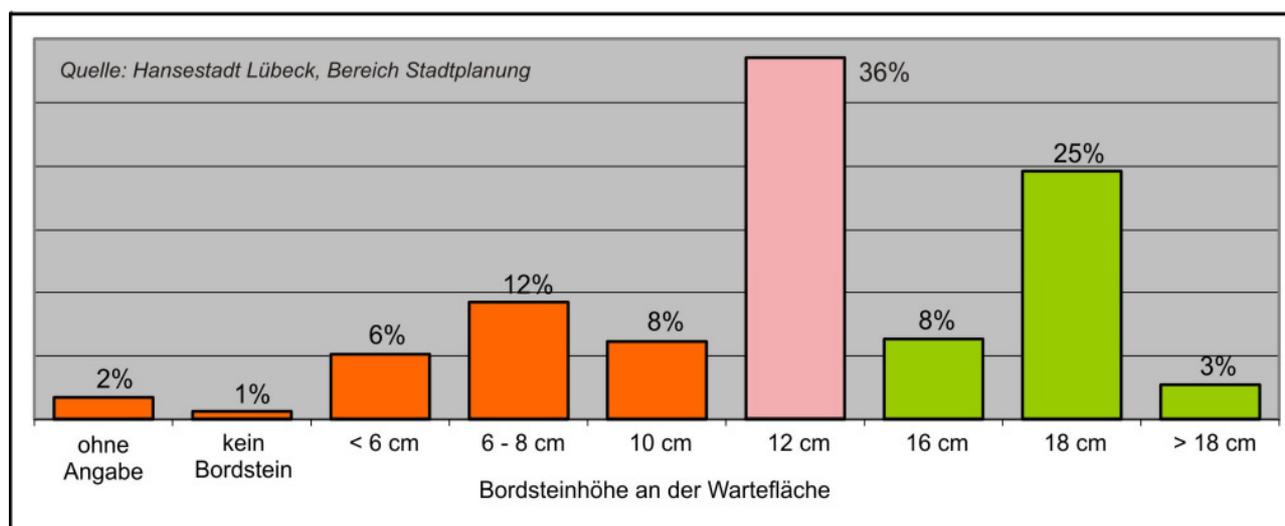
Für die Einrichtung und Unterhaltung der **Fahrgastunterstände** ist von 2012 bis vorerst 2026 die WALL AG zuständig. Wird die Einrichtung eines Fahrgastunterstandes in Abstimmung der Stadtverwaltung mit SL/LVG positiv beschieden, kümmert sich die WALL AG um die erforderlichen Genehmigungen und die Aufstellung und liefert dann auch die Dokumentation für das Haltestellen-Kataster. Als Unterstand kommt der Typ „Avenue“ zum Einsatz. Weitere Gestaltungsdetails sind vertraglich geregelt. Besonders zu beachten ist das Werbeverbot für Haltestellen auf der Altstadtinsel.



**Bild 5-4:** Beispiel für die Gestaltung moderner Haltestellen im Lübecker Stadtgebiet

Nachholbedarf besteht bei der Herstellung der **Barrierefreiheit von Haltestellen**. Während bei Neubauten wie beispielsweise im Hochschulstadtteil bereits die Lübecker „Checkliste für barrierefreie Haltestellen“ und die definierten Standards zur Anwendung kommen, findet eine „Umrüstung“ im Bestand – im Wesentlichen begründet durch fehlende finanzielle Mittel für bauliche Maßnahmen – nur sporadisch statt. Derzeit entsprechen knapp 40% der Haltestellen den Anforderungen an einen barrierefreien Fahrzeugeinstieg mit Bordhöhen von mindestens 16 cm. Bei der Diskussion mit den VertreterInnen von Menschen mit Behinderungen ist zudem deutlich geworden, dass auch taktile Orientierungshilfen, die heute überwiegend durch eine Differenzierung des Warteflächen-Belages erfolgen, nicht mehr den zeitgemäßen Standards entsprechen. Angesichts der Anforderungen des neuen PBefG besteht hier in den kommenden Jahren Handlungs- und Investitionsbedarf.

Deutliche Defizite bestehen immer noch hinsichtlich der **ÖPNV-Beschleunigung**. Die sowohl im VEP Lübeck und im Programm „Lübeck staufrei bis 2015“ als auch in allen bisherigen RNVPs verankerten Projekte und Maßnahmen insbesondere zum Ausbau von Busspuren und zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Linienbusse sind weiterhin offen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die ÖPNV-Beschleunigung nicht nur den ÖPNV-Kunden durch kürzere Fahrzeiten und eine höhere Pünktlichkeitsrate zugute kommt, sondern durch verkürzte Umlaufzeiten auch betrieblich von Vorteil ist. Ansätze von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sind in der Hansestadt Lübeck zwar vorhanden, es gibt aber derzeit kein systematisches Konzept zur ÖPNV-Beschleunigung auf Basis konkreter Bedarfsanalysen.



**Bild 5-5: Auswertung von Bordsteinhöhen an Bushaltestellen im Stadtgebiet (Stand 2010)**

## 5.5 Erschließungsqualität

### 5.5.1 Räumliche Anbindung von Siedlungsbereichen und Verkehrszielen

Die bereits beim 2. RNVP als insgesamt gut bis sehr gut bewertete Erschließungsqualität wurde weitgehend erhalten. Neu entwickelte Siedlungsbereiche wie der Hochschulstadtteil und das Wohngebiet Bornkamp wurden zusätzlich an den städtischen ÖPNV angeschlossen. Es ergibt sich damit nur noch in wenigen Bereichen mit meist geringem Verkehrsaufkommen bzw. ÖPNV-Potenzial ein Restbestand von Erschließungsdefiziten, die im Wesentlichen mit denen im 2. RNVP übereinstimmen. Die Prüfungen im Rahmen der Liniennetzoptimierung haben hier ebenfalls keinen Handlungsbedarf ergeben.

Die noch verbleibenden Erschließungsdefizite (s. u.) beschränken sich überwiegend auf kleinere Siedlungsbereiche mit geringem ÖPNV-Potenzial, bei denen eine ÖPNV-Anbindung unter Abwägung von Kosten und Nutzen nicht vertretbar wäre. Zum Teil sind diese Gebiete vom Linienbus nur schwer oder gar nicht anfahrbar. Im Rahmen eines Einsatzes alternativer Bedienungsformen könnte eine ggf. zeitweise Anbindung erneut geprüft werden. **Handlungsbedarf besteht demnach bei der Erschließungsqualität nicht.**

#### Abbau von Erschließungsdefiziten

Die Linienerschließung der Vorrader Str. wurde vor Jahren u.a. wegen des schlechten Straßenzustandes in den Straßenzug Karkbreite - Kronsfordter Landstr. verlegt, so dass für das südwestlich der Bahnstrecke liegende Wohngebiet („Rosa-Luxemburg-Str.“) ein Erschließungsdefizit entstand. Mit der 2010 eingerichteten Haltestelle „Carl-Gauß-Str.“ im benachbarten Hochschulstadtteil und der Überquerungsstelle an der B207 ist eine standardgerechte Erschließung jetzt gegeben.

Verbessert wurde die Erschließung außerdem im Stadtteil Moisling, wo mit der Umsetzung der Liniennetzoptimierung die neue Haltestelle „Fasanenweg“ zur Anbindung der dortigen verdichteten Wohnbebauung eingerichtet wurde.

#### Bewertung verbleibender Erschließungsdefizite

##### Gärtnergasse

Im Bereich der Wohnsiedlung an der Gärtnergasse verbleibt ein kleiner Restbereich außerhalb des definierten 500m-Einzugsbereichs. Eine vollständige Erschließung ist wegen der engen Straßen allenfalls mit kleineren Fahrzeugeinheiten möglich. Aufgrund der überwiegend vorhandenen Ein- und Zweifamilienhausbebauung sind zudem die Potenziale für den ÖPNV vergleichsweise gering. Es besteht hier kein Handlungsbedarf.

##### Oberbüssau

Gegen eine Integration von Oberbüssau in das Lübecker ÖPNV-Netz spricht der -angesichts der geringen Verkehrspotenziale unverhältnismäßig hohe- Betriebs-Mehraufwand. Erschwerend kommen auch hier die beengten und schlechten Straßenverhältnisse hinzu, die eine Anbindung mit Linienbussen problematisch machen. An der zugeordneten Haltestelle „Schleusenstraße“ besteht die Möglichkeit zu B+R, so dass die Bedingungen des Anforderungsprofils erfüllt sind. Handlungsbedarf ist nicht gegeben.

### Reecke

Der Stadtbezirk Reecke ist aufgrund seiner räumlich isolierten Lage in Bezug auf die Lübecker Siedlungsbereiche und der eingeschränkten Befahrbarkeit der Straßen nur schwer an das ÖPNV-Netz anzubinden. Der Zugang zum ÖPNV-Netz ist nach Ersatz der Brücke über die Gemeinde Hamberge möglich, die vom Regionalverkehr bedient wird. Je nach Lage der Wohnung in Reecke sind Fußwege bis zur nächsten Haltestelle von 500 bis 1000 Meter zurückzulegen. Da das Verkehrsaufkommen nur gering ist, wird dieser Fußweg als zumutbar angesehen.

### Kanalstraße

Für den östlichen Bereich der Altstadt entlang der Kanalstraße wirkt sich die Trennwirkung des Klughafens ungünstig aus. Das ÖPNV-Potenzial ist zudem aufgrund der nur einseitigen Bebauung, der Bebauungsdichte und der Konzentration auf die Gewerbebetriebe gering. Mit der Klughafenbrücke besteht ein kurzer Zugang zu den Haltestellen in der Falkenstraße. Die Führung einer vorhandenen Linie durch die Kanalstraße (Linienverlegung) würde generell zu Lasten der Erreichbarkeit der zentralen Einkaufszone gehen. Auch die umfangreiche Prüfung im Rahmen der Liniennetzoptimierung („Altstadt-Bedienung“ und „Citybus-Konzept“) kam zu dem Ergebnis, dass eine direkte Anbindung zu keinem vertretbaren Aufwand-Nutzen-Verhältnis führt.

### Nördliche Wallhalbinsel

Auf der nördlichen Wallhalbinsel hat sich durch die in den letzten Jahren erfolgte städtebauliche Entwicklung ein Erschließungsdefizit ergeben. In diesem Bereich ist eine weitere städtebauliche Entwicklung mit einer deutlichen Nutzungsverdichtung auf der nördlichen Wallhalbinsel und dem Neubau des Hansemuseums zu erwarten. Für den Linienbusverkehr ergibt sich damit ein nicht zu vernachlässigendes Nachfragepotenzial. Für eine Anbindung an den ÖPNV sind verkehrliche und betriebliche Lösungen zu untersuchen.

Eine mögliche Linienanbindung mit Nutzung der Nordtangente wurde bereits im Rahmen der Liniennetzoptimierung geprüft und als erforderlich eingestuft. Die Realisierung musste jedoch aus Finanzierungsgründen zurück gestellt werden. Zunächst sollte die weitere städtebauliche Entwicklung und die damit verbundenen Umbauten im Verkehrssystem abgewartet werden. Bei der verkehrs-/städtebaulichen Planung wurden aber mögliche Bushaltestellen-Standorte mit guter Zugänglichkeit und Erschließungswirkung geprüft und vorbereitet. Mit der Eröffnung des „Europäischen Hansemuseums“ eröffnet sich die Chance, diese Anbindung in 2014 zu realisieren.

## **5.5.2 Haltestellen-Zugänglichkeit**

Wegen des noch nicht definierten Anforderungsprofils und der fehlenden Bewertungsgrundlagen kann zurzeit keine fundierte und umfassende Bewertung der Haltestellen-Zugänglichkeit vorgenommen werden. Im Rahmen des Programms „sicherer Schulweg“ und durch die Einbeziehung der Verkehrsbehörde und Polizei bei der Neueinrichtung von Haltestellen werden aber „kritische“ Situationen weitgehend entschärft oder vermieden. Bis zur nächsten RNVP-Fortschreibung soll der Aspekt der Haltestellen-Zugänglichkeit unter Einbeziehung des Haltestellen-Katasters in Kooperation mit den Behindertenverbänden systematisch analysiert werden.

## 5.6 Angebotsqualität

### 5.6.1 Angebotsdiversifizierung

Das **Anforderungsprofil ist insgesamt erfüllt**. Die im Anforderungsprofil definierten ÖPNV-Produkte werden derzeit im Lübecker Busliniennetz eingesetzt. Mit der Verbindung Kücknitz – Altstadt – Universität / Fachhochschule ist zum Fahrplanwechsel eine neue Schnellbuslinie (Linie 32) dazugekommen, die auf gute Resonanz stößt und die Anbindung eines zentralen Verkehrsziels außerhalb der Altstadt deutlich verbessert.

In einigen räumlich abgegrenzten Stadtteilen wie Travemünde und Kücknitz übernehmen teilweise die regulären Stadtbuslinien auch die Funktion von „Quartiersbussen“, so dass für Lübeck ein gesondertes Produkt – wie auch durch die Liniennetzoptimierung bestätigt – verzichtbar ist und somit **kein Handlungsbedarf** besteht.

### 5.6.2 Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit

Die Betriebszeiten im Lübecker Busliniennetz entsprechen dem definierten Anforderungsprofil. So werden die Citylagen und die meisten vom Linienbusverkehr erschlossenen **Wohngebiete** täglich zu allen Verkehrszeiten bedient. Mit der Einführung der 60/30-Minuten-Grundtaktes im Zuge der Liniennetzoptimierung ist das Verkehrsangebot insgesamt transparenter geworden und ermöglicht auch eine bessere Fahrplankoordination. In der Linienüberlagerung ergibt sich für alle Hauptmagistralen derzeit mindestens ein 15-Minuten-Takt. Auf ein -zumindest in den Hauptverkehrszeiten- ähnlich gutes Bedienungsangebot wie der innere Stadtbereich kommen die Stadtteile Kücknitz und Moisling. Ein im Vergleich mit anderen Stadtbezirken unterdurchschnittlicher Standard mit 1-2 Fahrten pro Stunde ist für die an der Peripherie liegenden Wohngebiete festzustellen. Eine Übersicht der Betriebszeiten und Verkehrsangebote auf den einzelnen SL- und LVG-Linien ist **Anhang 5** zu entnehmen.

Mit der Umsetzung der Liniennetzoptimierung ist die ÖPNV-Bedienung in den verkehrlichen Randzeiten in einigen Gebieten deutlich eingeschränkt worden, da die vorhandene ÖPNV-Nachfrage und auch das ÖPNV-Potenzial nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zum Aufwand für einen Linienbusverkehr standen (vgl. Bild 5-6).

In den meisten **Gewerbegebieten** wurden die Linienbusverkehre in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen stark ausgedünnt oder ganz eingestellt. Davon betroffen sind vor allem die Gewerbegebiete Gleisdreieck (Wesloe), Hinter den Kirschkatzen (Genin), Roggenhorst, Herrenholz/CITTI-Park (Buntekuh) und Niels-Bohr-Ring (St. Gertrud). Aufgrund des zu diesen Zeiten nur sehr geringen Verkehrsaufkommens und den hier insgesamt abgestuften „Marktchancen“ des ÖPNV, sind diese Reduzierungen im Verkehrsangebot konform zum Anforderungsprofil und verkehrlich vertretbar.

Zudem werden in den verkehrlichen Randzeiten einige **Querverbindungen zwischen Stadtbezirken** bzw. Siedlungsgebieten eingestellt oder stark ausgedünnt, wobei die Bedienung der betroffenen Stadtbezirke weiterhin gegeben ist. Hierzu gehören u.a. die Verbindungen Schlutup – Karlshof (hauptsächlich im Schülerverkehr genutzt) und ZOB – Lachswehrallee – Hinter den Kirschkatzen. Auch bei diesen Einschränkungen entstehen keine Abweichungen vom Anforderungsprofil.

### Bewertung vorhandener Defizite in der zeitlichen Anbindung

Im Hinblick auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen, den ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr zu fördern und auch den Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit adäquate Mobilitätschancen einzuräumen, ist die ersatzlose Aufhebung der ÖPNV-Bedienung für Wohngebiete selbst in verkehrsschwachen Zeiten generell kritisch zu sehen, auch wenn die wirtschaftlichen Hintergründe dafür nachvollziehbar sind. Die ÖPNV-Bedienung in den verkehrlichen Randzeiten war auch ein zentrales Diskussionsthema im Beirat RNVP. Der ÖPNV-Aufgabenträger wird hier alternative Lösungsansätze prüfen und bewerten.

Stadtgebiet Lübeck	Gebietstyp	Linien	abends	Samstag	Sonntag
Kronsförde	Wohngebiet	8720	X		
Vorrade	Wohngebiet	16	X	X	X
Wulfsdorf	Wohngebiet	16	X	X	X
Beidendorf	Wohngebiet	16	X	X	X
Marli, Heiweg	Wohngebiet	4	X		
Genin	Wohngebiet	7	X		
Schlutup, Mecklenburger Str.	Wohngebiet	12	X	X	X
Herrenwyk, Silberstraße	Wohngebiet	33	X		X
Priwall	Wohngebiet	38	X		X
Travemünde "Nord"	Wohngebiet	35	X		X
Brodten	Wohngebiet	40	X		
Gleisdreieck	Gewerbegebiet	21	X		X
Geniner Straße	Gewerbegebiet	7/15	X		
Malmöstraße	Gewerbegebiet	15		X	X
Grapengießerstraße	Gewerbegebiet	16	X		X
Herrenholz / Citti-Park	Gewerbegebiet	12/16/21	X		
Roggenhorst	Gewerbegebiet	12	X		
Niels-Bohr-Ring	Gewerbegebiet	15	X	X	X
Gneversdorfer Weg	Gewerbegebiet	33/35	X		

Fahrplan 2012/13 Stadtverkehr Lübeck

X keine ÖPNV-Bedienung vorhanden

**Bild 5-6: Siedlungsbereiche ohne ÖPNV-Bedienung in verkehrlichen Randzeiten**

### 5.6.3 Ziel-Erreichbarkeit (Verbindungsqualität)

Die Verbindungsqualität gibt an, wie gut die Verkehrsquellen und die Verkehrsziele in Lübeck im ÖPNV verbunden sind. Sie wird im Wesentlichen bestimmt durch die Faktoren „Fahrzeit“ und „Umsteigenotwendigkeit“. Die Verbindungsqualität ist umso höher, je schneller und direkter eine Verkehrsrelation bedient wird.

Bei den Fahrzeiten sind die Relationen zur Altstadt von übergeordneter Bedeutung, da hier das mit Abstand größte Nachfragepotenzial erschlossen wird. Das Anforderungsprofil, das auf Relationen zur Altstadt eine Obergrenze von 30 Minuten bzw. 45 Minuten festlegt, ist auf fast allen Verbindungen erfüllt. Allerdings sind die ÖPNV-Fahrzeiten nur auf wenigen Verkehrsrelationen konkurrenzfähig zum Pkw.

Gemäß den definierten Standards bestehen **keine Handlungsbedarfe** in der Erreichbarkeit der betrachteten Verkehrsziele.

#### **Bewertung vorhandener Defizite in der Fahrzeit**

##### Dänischburg / Siems

Vom Stadtbezirk Dänischburg aus bestehen mit die längsten Fahrzeiten in Bezug auf die Lübecker Altstadt. Dies ist im Wesentlichen durch die stadträumliche Lage am nördlichen Traveufer begründet. Bei Fahrten zur Altstadt muss entweder ein Umweg über Bad Schwartau oder Kücknitz in Kauf genommen werden. Nachteilig auf die Reisezeit wirkt sich in beiden Fällen die Umsteigenotwendigkeit in andere Buslinien ohne koordinierte Anschlüsse bzw. die fehlende Direktverbindung in die Lübecker Altstadt aus. Aufgrund der verschiedenen Fahrtmöglichkeiten und der unterschiedlichen Umsteigezeiten besteht bei den ÖPNV-Fahrzeiten eine relativ große Schwankungsbreite. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens ist aber eine Einstufung in die Fahrzeitkategorie „bis 45 Minuten“ noch vertretbar.

##### Travemünde Nordwest und Priwall

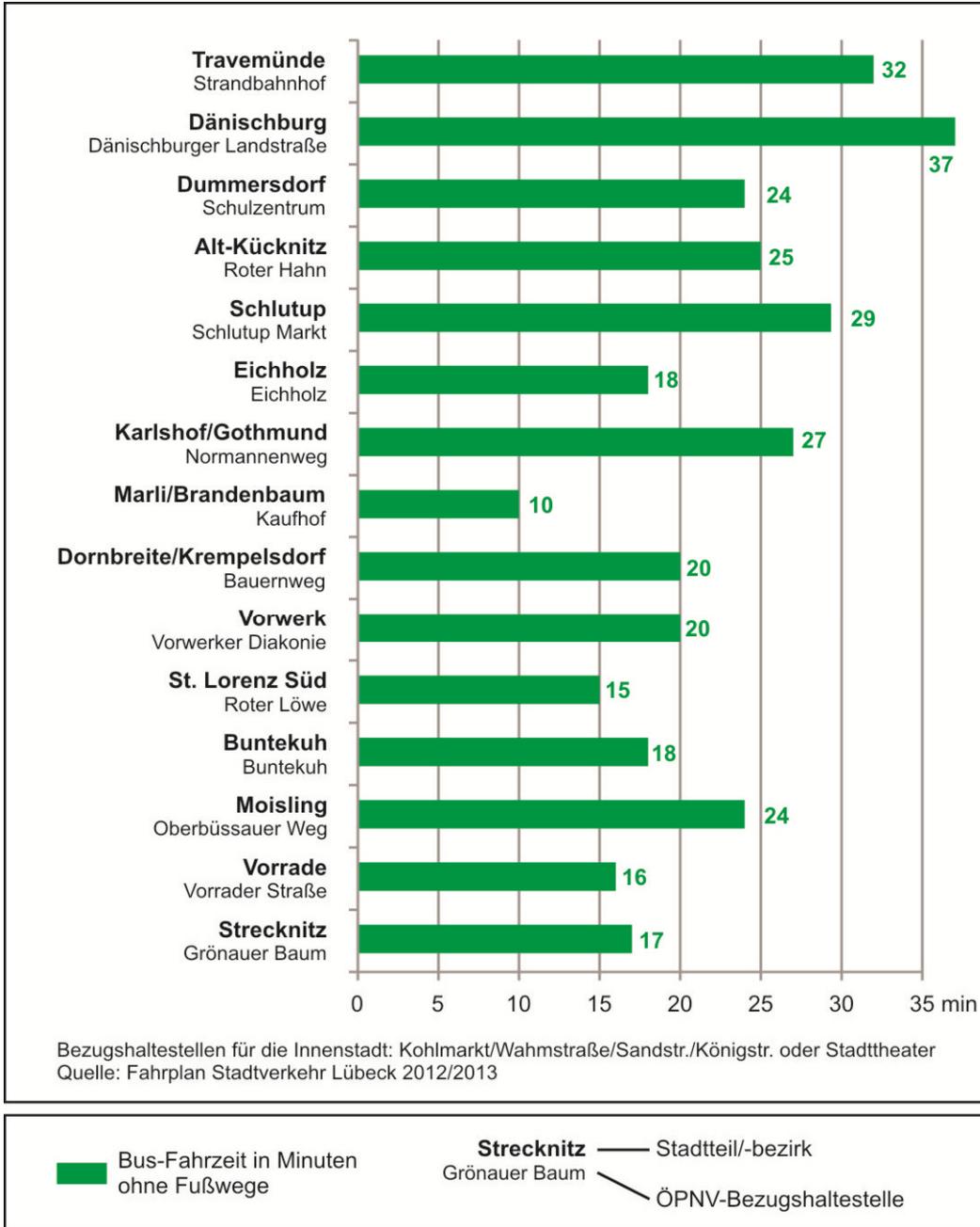
Ähnlich wie in Dänischburg besteht aus den Außenbezirken von Travemünde und speziell auf dem Priwall keine direkte Verbindung zur Lübecker Altstadt. Hier muss entweder der Umstieg oder ein längerer Fußweg in Kauf genommen werden. Beim Priwall wirkt sich zudem die Trennwirkung der Trave bzw. die erforderliche Nutzung der Travefähre negativ auf die Gesamtfahrzeit aus. Aufgrund des geringen ÖPNV-Potenzials wird die derzeitige Anbindung des nordwestlichen Bereiches von Travemünde als vertretbar eingestuft.

Vom Strandbahnhof besteht hingegen mit dem Schnellbus (Linie 40) eine attraktive und auch schnelle Verbindung zur Lübecker Altstadt, die selbst gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig ist. Die für ÖPNV-Kundinnen und -Kunden kostenneutrale Nutzung des Herrentunnels bietet hier einen zusätzlichen Nutzungsanreiz. Auf dem Priwall ist in Abhängigkeit von der weiteren städtebaulichen Entwicklung („Priwall-Waterfront“) die ÖPNV-Anbindung zu überprüfen.

#### **Anbindung übergeordneter Verkehrsziele**

Da die Hauptpotenziale des ÖPNV in Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen liegen, konzentriert sich die Analyse der Verbindungsqualität auf Relationen zwischen den Stadtbezirken bzw. Wohngebieten und den **bedeutendsten Verkehrszielen** mit gesamtstädtischer Bedeutung.

Am besten ist die Erreichbarkeit der Altstadt, was sich auch in dem hohen ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl widerspiegelt. Eine ähnlich gute Erreichbarkeit hat die Haltestelle **ZOB/Hauptbahnhof** aufzuweisen. Damit wird diese ihrer Funktion als wichtigster Knotenpunkt im ÖPNV der Region Lübeck gerecht.



**Bild 5-7: Fahrzeiten zwischen Wohngebieten und der Lübecker Altstadt**

Ungünstiger ist es um die Erreichbarkeit **außerhalb der Altstadt liegender Verkehrsziele** bestellt. Ziele mit hoher Arbeitsplatzkonzentration wie die Universität zu Lübeck bzw. das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein oder auch das Drägerwerk (Moislinger Allee und Malmöstraße) sind zwar von einigen Stadtteilen aus noch direkt erreichbar, oft entstehen hier aber höhere Umwegfaktoren (u. a. durch die Führung der

entsprechenden Linien über die Altstadt). Benachteiligt in der Erreichbarkeit im Busliniennetz sind vor allem die am Stadtrand gelegenen Verkehrsziele wie Travemünde, die Gewerbegebiete Herrenholz und Roggenhorst oder auch der Flughafen. Hier bestehen Umsteigenotwendigkeiten und/oder teilweise hohe Umwegfaktoren.

Mit der Umsetzung der Liniennetzoptimierung konnten die Anbindung des Zielgebietes Uni / UKSH / FH (Schnellbus) und auch des CITTI-Parks deutlich verbessert werden. Mit der Einführung einer Verbindung Moisling – CITTI-Park – Roggenhorst wurde zudem eine langjährige Forderung aus dem VEP und den ersten beiden RNVPs nach einer weiteren Tangentialverbindung am Stadtrand zum Teil realisiert.

<b>Zielort ►</b> <b>Quellort / Haltestelle ▼</b>	Innenstadt	Innenstadt Süd Verwaltungszentrum	Hauptbahnhof	Fachhochschule Universität UKSH	GE Herrenholz CITTI-Park	GE Genin	Travemünde
<i>Strecknitz</i> Grönauer Baum	☺	☺	☺	☺	1	1	1
<i>Vorrade</i> Vorrader Straße	☺	☺	☺	1	☺	☺	1
<i>Moisling</i> Oberbüssauer Weg	☺	☺	☺	1	☺	☺	1
<i>St. Lorenz Süd</i> Roter Löwe	☺	☺	☺	☺	☺	1	1
<i>Buntekuh</i> Buntekuh	☺	☺	☺	☺	☺	1	1
<i>Vorwerk</i> Vorwerker Diakonie	☺	1	☺	1	1	1	1
<i>Dornbreite</i> Bauernweg	☺	☺	☺	1	☺	1	1
<i>Marli/Brandenbaum</i> Kaufhof	☺	1	☺	☺	1	1	1
<i>Karlshof</i> Normannenweg	☺	1	☺	1	☺	1	1
<i>Eichholz</i> Eichholz	☺	1	☺	1	1	1	1
<i>Schlutup</i> Schlutup Markt	☺	1	☺	1	☺	1	1
<i>Alt-Kücknitz</i> Roter Hahn	☺	1	☺	1	1	1	☺
<i>Dummersdorf</i> Schulzentrum	☺	1	☺	☺	1	1	☺
<i>Dänischburg</i> Dänischburger Landstr.	1	2	1	1	2	2	☺
<i>Travemünde</i> Strandbahnhof	☺	1	☺	1	1	1	☺

☺ = Direktverbindung

1 = Anzahl der erforderlichen Umstiege

**Bild 5-8: Anbindung wichtiger Verkehrsziele im Lübecker Stadtbusnetz**

## 5.7 Vernetzungsqualität

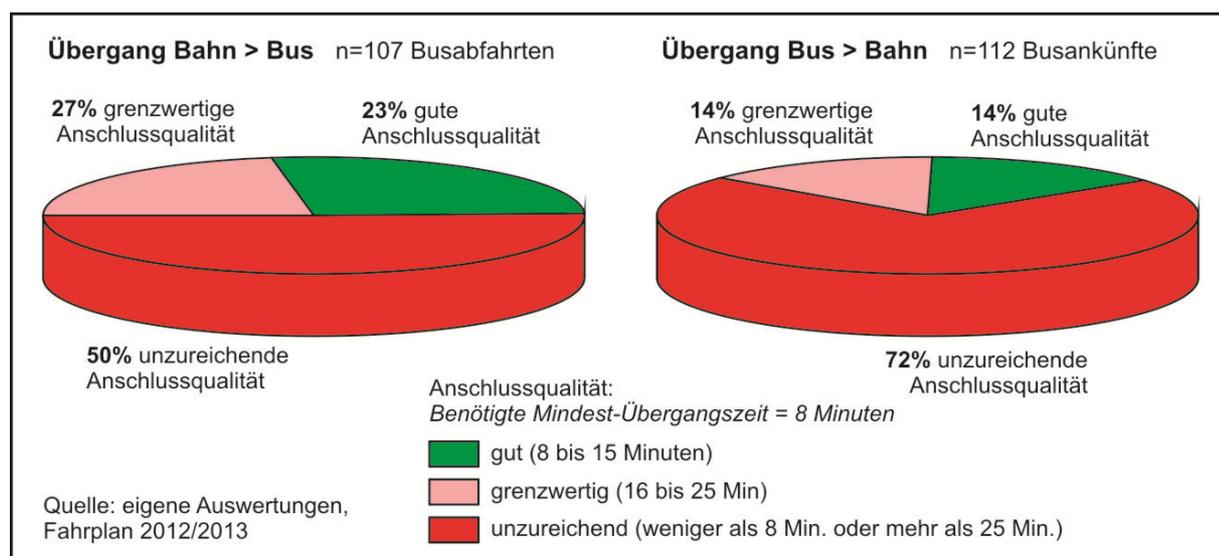
### 5.7.1 Verknüpfungspunkte und Anschlüsse

Aufgrund des 30-Minuten-Grundtaktes und der Linienüberlagerungen besteht zwischen den ÖPNV-Hauptachsen tagsüber eine überwiegend gute bis noch ausreichende Anschlussqualität. Nachteilig ist allerdings, dass für wichtige Fahrrelationen mit Umsteigezwang (z.B. Dänischburg – Altstadt) bisher keine ausreichend systematische Anschlusskoordination stattfindet. Mit der Umgestaltung einiger übergeordneter Umsteigeknoten wie dem ZOB, der zentralen Altstadt-Haltestelle Kohlmarkt/Sandstraße und dem Kaufhof haben sich die räumlichen Umsteigeverhältnisse verbessert.

#### Bewertung vorhandener Defizite in der Anschluss-Koordination

Mit Umsetzung der Liniennetzoptimierung wurde auch das „Sternfahrtenprinzip“ in den verkehrlichen Randzeiten zugunsten einer verdichteten Bedienung der Hauptachsen aufgegeben. Dadurch hat sich die **Vernetzung zwischen dem SPNV und dem städtischen ÖPNV** in den verkehrlichen Randzeiten zum Teil verschlechtert. Speziell im Abendverkehr ist die Mehrzahl der Umsteigezeiten aus Kundensicht nicht befriedigend. Die rund 2.400 Bahn-Bus-Umsteiger pro Tag machen zwar nur knapp 20% der Gesamtumsteiger am Hauptbahnhof / ZOB aus, es handelt sich aber um eine strategisch wichtige Vernetzung, die über weiteres Steigerungspotenzial verfügt. Daher wird der Bahn-Bus-Verknüpfung auch im LNVP ein hoher Stellenwert eingeräumt.

Defizite bei den Anschlüssen treten auch im **Übergang zwischen dem städtischen ÖPNV und dem Regionalverkehr** auf, obwohl diverse Regionalbuslinien inzwischen vertaktete Fahrpläne aufweisen. Hier ist in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern eine bessere Koordination im Sinne einer besseren Integration von städtischem und regionalem ÖPNV anzustreben.



**Bild 5-9: Anschlüsse Bus <-> Bahn am Hauptbahnhof im Abendverkehr nach 20 Uhr**

### 5.7.2 Vernetzung mit dem Individualverkehr

Bei der Vernetzung mit dem Individualverkehr haben sich im Vergleich zum 2. RNVP lediglich beim B+R nennenswerte Veränderungen ergeben. Zurzeit sind rund 80 Bushaltestellen mit Fahrradabstellmöglichkeiten ausgerüstet (vgl. Anhang 2). Weiterer **Handlungsbedarf** besteht vor allem in der Ausstattung der B+R-Anlagen z.B. mit Überdachungen oder auch abschließbaren Boxen. Damit wird das B+R-System seiner Funktion als Zubringersystem zum ÖPNV speziell in den städtischen Randlagen noch nicht gerecht.

Aufgegeben wurde hingegen eine Fortführung des P+R-Angebotes, da potenzielle Standorte für P+R-Anlagen entweder zu nahe an der Altstadt liegen und/oder nicht wirtschaftlich in das städtische Busnetz zu integrieren sind. Durch vorhandene Parkierungsmöglichkeiten an Bushaltestellen (z.B. St. Hubertus, Hansehalle etc.) besteht aber dennoch die Möglichkeit, vom Pkw auf den ÖPNV zu wechseln.

### 5.7.3 Integration städtischer und regionaler ÖPNV

Durch die Abgrenzung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft sind die folgenden Ausführungen formal nicht Gegenstand des RNVP Lübeck, werden aber aufgrund der großen Bedeutung der Stadt-Umland-Verkehre für die Hansestadt Lübeck hier aufgegriffen. Bezüglich einer verbesserten ÖPNV-Vernetzung zwischen Stadt und Umland finden bereits Abstimmungen zwischen der Hansestadt Lübeck und den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern statt. Von Bedeutung ist dabei, dass sowohl die von SL bedienten Buslinien in den Gemeinden am Lübecker Stadtrand als auch die Streckenanteile der Regionalverkehrslinien auf Lübecker Stadtgebiet von der Hansestadt Lübeck mit finanziert werden (vgl. Ausführungen in Kap. 5.11.3).

Aufgrund der starken Stadt-Umland-Verflechtung und der Funktion Lübecks als Oberzentrum spielt die Integration von regionalen und städtischen ÖPNV-Angeboten eine besondere Rolle. Mit der vollständigen tariflichen Integration Lübecks in den SH-Tarif, der weiteren Aufwertung des SPNV in der Region Lübeck und dem Aufbau von Grundnetzen bei den Regionalverkehren in den benachbarten Kreisen haben sich die Rahmenbedingungen für eine stärkere Positionierung des Stadt-Umland-Verkehrs seit dem 2. RNVP nochmals deutlich verbessert. Ein bemerkenswerter Erfolg, der auch die Potenziale im Stadt-Umland-ÖPNV verdeutlicht, konnte beim Aufbau eines regionalen Schnellbus-Systems erzielt werden.

Bei der Betrachtung des Stadt-Umland-ÖPNV ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen Regionalbuslinien, die auch im Lübecker Stadtgebiet ausgewählte Haltestellen bedienen und Stadtbuslinien, die auch Regionsgemeinden bedienen. Eine Übersicht der im Lübecker Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien enthält **Anhang 5**. Die Analyse führt zusammengefasst zu folgenden **Feststellungen**:

- Fast alle von Regionalbuslinien bedienten Strecken in Lübeck und den angrenzenden Gemeinden werden auch vom Stadtbus bedient.
- Die Bedienungsqualität im Regionalbusverkehr liegt wegen der teilweise fehlenden Vertaktung und zum Teil stark schwankender Fahrtenfolgen in den einzelnen Verkehrszeiten hinter dem Stadtbusverkehr.
- Durch die starke Ausrichtung des Regionalnetzes auf den Hauptbahnhof/ZOB sind die Lübecker Altstadt und weitere Verkehrsziele speziell aus dem nordwestlichen Umland zum Teil nur erschwert erreichbar.
- Mit dem zum Fahrplanwechsel 2012 umgesetzten „Brechen“ ausgewählter Fahrten der Regionalbuslinien aus dem Kreis Stormarn auf den Stadtbus sind erste Koordinationsansätze zwischen regionalen und städtischen Verkehrsträgern erfolgt, die eine kombinierte Benutzung beider Systeme erleichtern.

Bei den anderen grenzüberschreitenden Verkehren werden derzeit Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Nachfrageströme fundiert bewerten zu können.

## 5.8 Bedienungsqualität

### 5.8.1 Fahrzeuge

Der Fahrzeugpark bei den in Lübeck tätigen Verkehrsunternehmen wird kontinuierlich modernisiert, so dass insgesamt ein **hoher Fahrzeug-Qualitätsstandard** festzustellen ist. Bei der SL als Hauptbetreiber im Lübecker ÖPNV ergibt sich beispielsweise bei den im Liniendienst eingesetzten Fahrzeugen derzeit folgender Standard. Vergleichbare Standards finden sich auch bei der LVG.

- ⇒ 100% der Fahrzeuge sind mit elektronischer Fahrgastinformation (Haltestellenanzeige und -ansage) ausgestattet,
- ⇒ 100% der Fahrzeuge verfügen über Niederflurtechnik.

Mit der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderten **Erprobung von Hybridbussen** zeigt SL/LVG auch sein Bestreben, einen Beitrag zur Nachhaltigkeit des ÖPNV und zum Klimaschutz zu leisten. Welche Antriebsart sich letztlich im Lübecker ÖPNV durchsetzt, ist derzeit aber noch nicht absehbar.

Die in Lübeck tätigen Verkehrsbetriebe legen Wert auf einen hohen Standard in Bezug auf **Sauberkeit und subjektive Sicherheit**. So werden die Fahrzeuge regelmäßig einer umfassenden Außen- und Innenreinigung unterzogen. Bisher gibt es aber diesbezüglich für den ÖPNV-Aufgabenträger **keine Kontrollmöglichkeit** und auch keine Bewertung durch die ÖPNV-Kunden. Auch bei der **subjektiven Sicherheit** gibt es keinen aktuellen Handlungsbedarf. Neben der kostenlosen Mitfahrtsmöglichkeit uniformierter Polizisten sind zwei Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit hervorzuheben:

- ✓ Videoüberwachung in den Bussen des Stadtverkehrs Lübeck,
- ✓ kontrollierter Einstieg beim Fahrer auf allen Buslinien.



**Bild 5-10: Moderne Fahrzeuge prägen das Bild des Lübecker ÖPNV**

### 5.8.2 Leistungserbringung

Ungeachtet der in den Hauptverkehrszeiten oft angespannten Verkehrsverhältnisse insbesondere auf den Hauptmagistralen zur Altstadt, kommt der Lübecker Busverkehr über den Tag gesehen insgesamt auf eine hohe Pünktlichkeitsrate (PTV AG 2011). In den Hauptverkehrszeiten ergeben sich allerdings abschnittsweise erhebliche Behinderungen für den ÖPNV. Systematische Fahrzeitmessungen werden von SL/LVG durchgeführt. Es erfolgen statistische Auswertungen zur Lokalisierung, Handlungsbedarfe können abgeleitet werden.

**Verspätungen im Lübecker Busverkehr** entstehen im Wesentlichen durch hohes Verkehrsaufkommen, wenn der Bus staugefährdete Abschnitte im Straßennetz befährt und aufgrund fehlender Beschleunigungsmaßnahmen wie der übrige Kfz-Verkehr Fahrzeitverluste in Kauf nehmen muss. Die Defizite sind allerdings im Wesentlichen auf die ÖPNV-Infrastruktur und nicht auf Versäumnisse der Verkehrsunternehmen zurückzuführen. Aufgrund der Umsetzungsdefizite hat sich an der Situation seit Aufstellung des 1. RNVP 1997 und der Fertigstellung des VEP kaum etwas verändert. Es besteht generell **Handlungsbedarf** zur Entwicklung von Lösungsansätzen auf der Basis der systematischen Analyse der Fahrzeitverluste und Verspätungslagen (s. auch Kap. 6.3.4).

## 5.9 Tarifqualität / Tarifgestaltung

Seit dem 1.8.2011 gilt für das Lübecker Stadtgebiet die 3. Stufe des landesweiten SH-Tarifs. Das Lübecker Stadtgebiet ist in eine Kernzone (6000) und insgesamt 7 weitere Tarifzonen aufgeteilt. Bei den Fahrpreisen gibt es 3 Preisstufen, wobei die Kernzone der Preisstufe 2 zugeordnet ist. Preisstufe 3 umfasst das Gesamtnetz. Damit können in der Stadt alle ÖPNV-Verkehrsmittel uneingeschränkt genutzt werden.

Neben dem „Grundsortiment“ an Fahrscheinen und Zeitkarten gibt es für die Region Lübeck eine Reihe **besonderer Tarifangebote**, die teilweise nicht deckungsgleich zum Grundsortiment des SH-Tarifs sind:

- Kurzstreckenfahrscheine ermöglichen eine verbilligte Einzelfahrt über 3 Haltestellen (Einstieg plus 4 weitere Haltestellen) auch über die Tarifzonen hinweg,
- die Mehrfahrtenkarte ermöglicht 6 Einzelfahrten zu einem gegenüber dem Einzelfahrschein ermäßigten Fahrpreis,
- für Gruppen (7 bis 30 Personen) sind preisermäßigte Gruppenkarten erhältlich.

Tarifliches Entwicklungspotenzial wird in der Region Lübeck in der Einführung von **Kombikarten** gesehen, die den Nutzeneffekt für die ÖPNV-Kunden erweitern und gerade für den Freizeit- und Tourismusverkehr von Bedeutung sind.

Durch die räumliche Lage Lübecks an der Schnittstelle zwischen dem SH-Tarif und den in den südwestlich angrenzenden Kreisen Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg geltenden HVV-Tarif entsteht an der Stadtgrenze ein „Preissprung“, da der HVV-Tarif beispielsweise für Fahrten von/zur Lübecker Stadtgrenze günstiger ist, als für Fahrten, die im Stadtgebiet starten oder enden. Daher soll der tarifliche **Übergang ins HVV-Verbundgebiet** speziell für Pendler von/nach Hamburg attraktiver gestaltet werden. Zum 1.9.2013 wurde dazu ein Firmenabonnement eingeführt, welches für Pendler aus dem SH-Tarifgebiet nach Hamburg eine günstige Alternative zum SH-Tarif-Abo darstellt. Die vom Land angestrebte weitere Harmonisierung der Tarife in Schleswig-Holstein und Hamburg wird von der Hansestadt Lübeck unterstützt.

Weiter zu verbessern bzw. zu erleichtern ist der tarifliche **Übergang in den Nachbarkreis Nordwestmecklenburg**, der bisher weder in den SH-Tarif noch in den HVV integriert ist.

Der **Vertrieb der Fahrausweise** für den Geltungsbereich des SH-Tarifs (inkl. HVV-Großraum) erfolgt in Lübeck derzeit überwiegend über die Busfahrerinnen/-fahrer und über Vorverkaufsstellen, wobei die Zeitkarten nur im Vorverkauf oder im Abonnement und die Kurzstrecken- und Einzelfahrscheine sowie Gruppenkarten nur in den Bussen erhältlich sind. Seit November 2012 sind SH-Fahrscheine ab Preisstufe 4 auch über das Internet erhältlich.

Der **Fahrkarten-Vorverkauf** erfolgt über rund 40 Vorverkaufsstellen (u.a. das ServiceCenter am ZOB), die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Bei den privaten Vorverkaufsstellen (u.a. Kioske, Buchhandel, Einzelhandel) sind keine Monatskarten im Jahres-ABO erhältlich. Zusätzlich können Fahrausweise an den DB-Fahrkartenautomaten auf den Lübecker Bahnstationen erworben werden. Bei den Vorverkaufsstellen ist in den letzten Jahren ein dichtes Netz entstanden, wobei die Nachfrage mit Einführung elektronischer Vertriebssysteme zurück geht. Lücken im Vorverkaufsnetz gibt es in Bezug auf einige Stadtbezirke mit geringer Einwohnerzahl oder dort, wo keine private Vorverkaufsstelle akquiriert werden konnten oder der Umsatz zu gering war. Es besteht aber hier **kein Handlungsbedarf**.

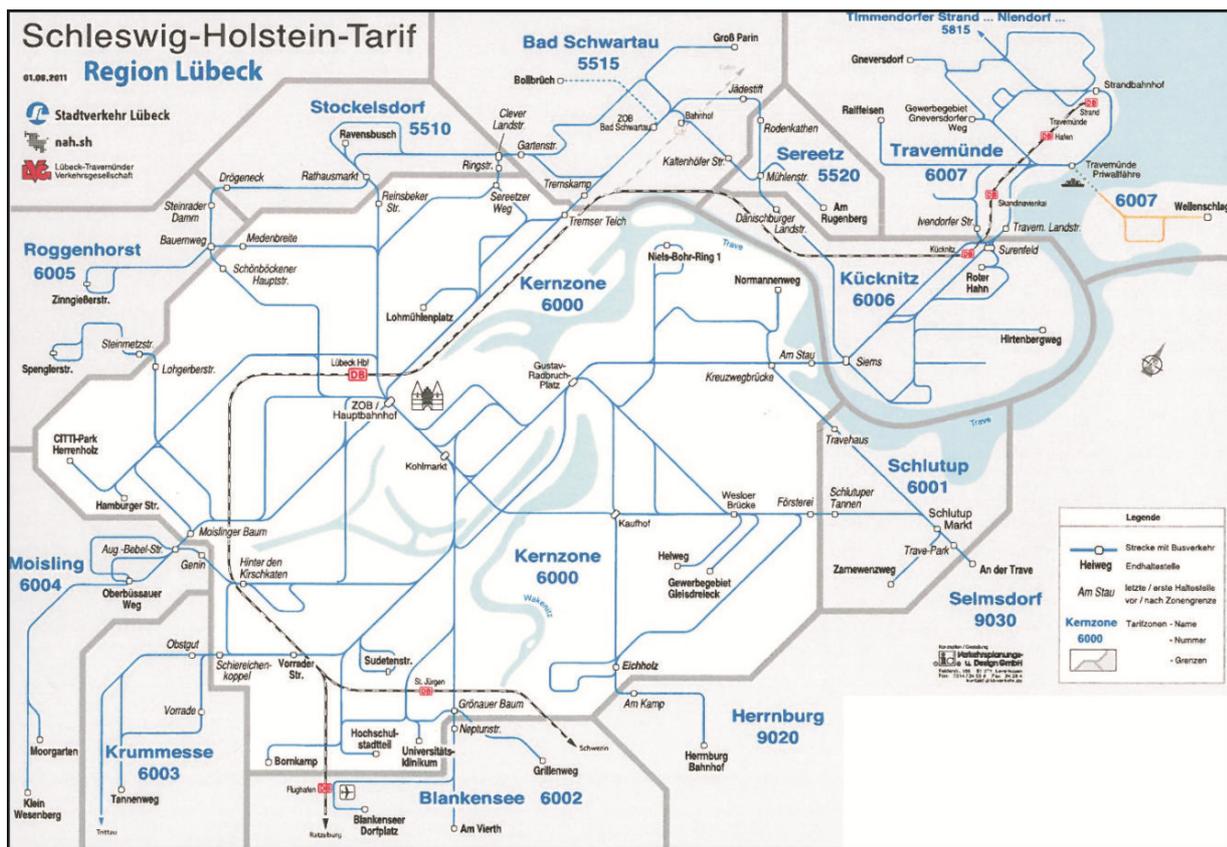


Bild 5-11: Tarifzonenplan (Stand Fahrplan 2013)

## 5.10 Marketingqualität

Die Publikationen zum Lübecker ÖPNV fördern insgesamt ein positives Erscheinungsbild. SL/LVG hat gerade in den letzten Jahren **verstärkte Marketing-Aktivitäten** durchgeführt und seinen Außenaufttritt modernisiert, unter anderen mit:

- Umbau des ServiceCenters am ZOB als zentrale Informations- und Kommunikationsstelle,
- Überarbeitung des Internet-Auftrittes SL / LVG,
- Aufbau einer landesweiten elektronischen Fahrplanauskunft in Echtzeit.

Noch nicht vollständig umgesetzt ist die Einbindung der Dachmarke nah.sh und die offensive Vermarktung der Zugehörigkeit zu einem landesweiten Tarifverbund. Um für den Fahrgast die Zugehörigkeit des Busverkehrs zum System Nahverkehr in Schleswig Holstein deutlicher erkennbar zu machen, sind die entsprechenden Vorgaben in den Corporate-Design Vorgaben des Landes gemeinsam zu definieren und mittelfristig für alle Verkehrsunternehmen verbindlich festzulegen.

Als ein Baustein für ein Qualitäts-Controlling wird zurzeit von SL/LVG ein **Fahrgastbeirat** betreut. Der Fahrgastbeirat setzt sich aus diversen Fahrgastverbänden und Interessengruppen zusammen (u.a. PRO Bahn, ADFC, ASTA, BUND etc.) Positiv hervorzuheben ist außerdem der Einsatz von qualifiziertem **Fahr- und Servicepersonal**. Außerdem beteiligt sich SL/LVG jährlich an dem bundesweiten **Kundenbarometer**.

Ein bereits in den vorangegangenen RNVPs benannter **Handlungsbedarf** konnte bisher nicht abgearbeitet werden. Durch die weiterhin unzureichende Koordination von Marketingaktivitäten zwischen den Bereichen Stadtmarketing, Tourismusmarketing und ÖPNV-Marketing konnten auf dem Weg zu einem übergreifenden Mobilitätsmanagement auf Grund unterschiedlicher Interessenlagen und Prioritätensetzungen noch keine Fortschritte erzielt werden.



**Bild 5-12: Publikationen zum Lübecker ÖPNV**

## 5.11 Organisation und Finanzierung des ÖPNV

### 5.11.1 Organisation des ÖPNV

Der ÖPNV in der Hansestadt Lübeck ist in Form eines **2-Ebenen Modells** organisiert.

Zum 01.01.2008 hat die Hansestadt Lübeck in einem sogenannten Betrauungsakt die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) / die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (LVG) mit der Erbringung des ÖPNV in Lübeck betraut. Diese Betrauung hatte zunächst eine Laufzeit bis zum 30.09.2009 und wurde dann bis zum 31.12.2017 verlängert. Zusammen mit der Verlängerung der Betrauung wurde zum 01.01.2011 im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über öffentliche Personenverkehrsdienste die Durchführung des städtischen ÖPNV direkt an die SL und LVG als interne Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 vergeben. Diese **Direktvergabe** ist aktuell befristet bis zum 31.12.2020. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, diese Direktvergabe um weitere 10 Jahre zu verlängern, wenn die rechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Die Betrauung und die Direktvergabe umfassen alle ÖPNV-Verkehrsleistungen auf der Grundlage der an SL und LVG erteilten Liniengenehmigungen. Die Betrauung und Direktvergabe gewährleisten ein ÖPNV-Angebot zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und zur verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Integration des städtischen ÖPNV.

### 5.11.2 Finanzierung des ÖPNV

Den Verkehrsunternehmen stehen als Finanzierungsmittel zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen,
- Fahrgeldersatzeneinnahmen nach § 148 SGB IX usw.,
- Zuschüsse der Hansestadt Lübeck aus Landesmitteln und evtl. Zuschüsse Dritter,
- Sonstige Erlöse wie Werbeeinnahmen.

Der Hansestadt Lübeck stehen für die ÖPNV-Finanzierung zur Verfügung:

- Mittel nach § 6 ÖPNVG (Kommunalisierungsmittel) und
- Eigenmittel.

Die Kommunalisierungsmittel bündeln dabei die ehemaligen Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr, die ehemaligen GVFG-Haltestellenfördermittel und die Mittel zur Finanzierung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwands. Die Hansestadt Lübeck erhält jährlich eine Pauschale in Höhe von rd. 2,92 Mio. EUR. Der Gesamt-ÖPNV der Hansestadt Lübeck wurde im Jahr 2010 mit insgesamt 16,7 Mio EUR finanziert.

Neben den dargestellten ÖPNV-Mitteln werden durch die Hansestadt Lübeck zusätzlich Fördermittel für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur eingeworben (z.B. für DFI-Anzeigen). Grundsätzlich betrachtet das Land Maßnahmen, welche die Verhältnisse im ÖPNV verbessern, als förderfähig. So können verkehrswichtige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. ZOB-Anlagen) und dynamische Verkehrsleitsysteme (z.B. elektronische Echtzeitinformation, LSA-Beeinflussung durch den ÖPNV) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) mit bis zu 75% der förderfähigen Kosten vom Land gefördert werden.

Das Land finanziert zudem den Aufbau der zentralen Datenplattform für die Einbindung der städtischen ÖPNV (SL/LVG) in die Echtzeit-Fahrplanauskunft in der ersten Ausbaustufe mit knapp 200.000 EUR und trägt auch die Betriebskosten für das System.

### **5.11.3 Finanzierung der Stadt-Umland-Verkehre**

Die Hansestadt Lübeck hat mit Beschluss der Bürgerschaft vom 23.02.2012 eine grundsätzliche Verpflichtung zur Mitfinanzierung der nach Lübeck aus den Kreisen einbrechenden ÖPNV-Linienverkehre ab 2012 anerkannt, die sich insbesondere auf die entsprechenden Anfragen der Kreise Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Segeberg bezieht. Damit wird dem „Territorialprinzip“ entsprochen, nach dem jeder Aufgabenträger die Verkehre auf seinem Gebiet finanziert.

Auf Grundlage bestehender Finanzierungsvereinbarungen erfolgt zur Zeit seitens der Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg eine anteilige Finanzierung der auf Kreisgebiet verlaufenden Linienverkehre der SL/LVG und eine Mitfinanzierung der auf Lübecker Stadtgebiet verlaufenden grenzüberschreitenden Regionalverkehre. Seitens des Kreises Ostholstein erfolgt eine Mitfinanzierung der Linie 40 und eine Finanzierung der in das Lübecker Stadtgebiet hineinreichenden Regionalverkehre sowie von Mehrleistungen z.B. die Anbindung des Bahnhofs Bad Schwartau.

Die Hansestadt Lübeck leistet 2013 einen Finanzierungsbeitrag von knapp 300.000 EUR (Festbetrag). Für die kommenden Jahre sollen neue Finanzierungsvereinbarungen auf Grundlage von Nachfrageauswertungen sowie konkreten Kosten- und Einnahmenezuschreibungen geschlossen werden.

## 5.12 Resümee der Standortbestimmung: Handlungsschwerpunkte

Als Resümee der Bestandsanalyse werden im Folgenden die Bewertungsergebnisse zusammengefasst und die wesentlichen Handlungsbedarfe aufgeführt, die im Entwicklungskonzept zu berücksichtigen sind.

Übergeordnetes Kriterium	Nachgeordnetes Kriterium	Handlungsschwerpunkte
ÖPNV-Infrastruktur	Netzkonfiguration und Netztransparenz	<b>Kein Handlungsbedarf</b>
	Haltestellengestaltung	⇒ Barrierefreiheit von Haltestellen ⇒ Schwerpunkt-Haltestellen und übergeordnete ÖPNV-Netzknoten ⇒ Haltestellen-Management
	ÖPNV-Steuerung	⇒ Systematische ÖPNV-Beschleunigung auf Basis von Fahrzeitanalysen
Erschließungsqualität	Räumliche Anbindung	⇒ Anbindung von Siedlungserweiterungen und neuen Verkehrszielen nach Bedarf
	Haltestellen-Zugänglichkeit	⇒ Überprüfung der aktuellen Situation
Angebotsqualität	Produktdiversifizierung	<b>Kein Handlungsbedarf</b>
	Bedienungszeit und -Bedienungshäufigkeit	⇒ Angebotslücken in den verkehrlichen Randzeiten
	Ziel-Erreichbarkeit	<b>Kein Handlungsbedarf</b>
Vernetzungsqualität	Anschlüsse	⇒ Anschlusssituation im Abendverkehr vor allem zwischen Bus und Bahn am ZOB/Hbf.
	Vernetzung mit Individualverkehr	⇒ Verknüpfung ÖPNV <> Fahrrad
	Integration des Regionalverkehrs	⇒ Angebotskoordination und Prüfung wirtschaftlicher Synergien
Bedienungsqualität	Fahrzeuge	<b>Kein Handlungsbedarf</b>
	Leistungserbringung	⇒ Siehe ÖPNV-Steuerung
Tarifqualität	Tarifstruktur und Fahrpreise	⇒ Tarifübergang Nordwestmecklenburg ⇒ Kombitickets
	Vertriebsorganisation	<b>Kein Handlungsbedarf</b>
Marketingqualität	Fahrgastinformation	⇒ Elektronische Fahrgastinformation
	Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung	⇒ Koordination von Marketing-Aktivitäten (VU's – Stadt – Tourismus) und integriertes Mobilitätsmanagement
	Serviceangebote	<b>Kein Handlungsbedarf</b>
„Interne Projekte“		⇒ Qualitäts-Management beim Aufgabenträger

**Bild 5-13: Übersicht der Handlungsbedarfe im Lübecker ÖPNV**

## 6. Entwicklungskonzept

Die von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossenen und zum Fahrplanwechsel im Juni 2012 umgesetzten Ergebnisse der Liniennetzoptimierung bilden die Basis für das ÖPNV-Angebot im Lübecker Stadtgebiet (=Zuständigkeitsgebiet des RNVP Lübeck).

Für den 3. RNVP verbleibt im Wesentlichen die Prüfung von Angebotsalternativen für die verkehrlichen Randzeiten, um Angebotslücken in Wohngebieten zu schließen und die Wirtschaftlichkeit weiter zu erhöhen. Im Weiteren geht es vorrangig darum, das neue Liniennetz- und Fahrplankonzept durch flankierende Maßnahmen in der Akzeptanz zu fördern und das Gesamtsystem ÖPNV unter Einbeziehung des SPNV und des Regionalverkehrs zu stärken, um den Anforderungen der Kundenfreundlichkeit, der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes noch besser zu entsprechen. Aktivitätsschwerpunkte liegen hier in einer systematischen Aufarbeitung des Bausteins „ÖPNV-Beschleunigung“, einer weiteren Aufwertung von Haltestellen insbesondere hinsichtlich der Anforderungen der Barrierefreiheit und der Vernetzung mit dem Radverkehr sowie in einem weiteren Ausbau der Kundeninformation und -kommunikation mit Einbindung der landesweiten Dachmarke.

Für alle Projekte und Maßnahmen sind Umfang und Ausgestaltung im Hinblick auf Kosten und Nutzen zu prüfen und sie stehen generell unter Vorbehalt der Finanzierung und des Zeitpunktes der Umsetzung.

### 6.1 Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung und Maßnahmenübersicht

Das ÖPNV-Angebot in der Hansestadt Lübeck entspricht mit der Umsetzung der Liniennetzoptimierung und den Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes dem im ÖPNVG verankerten **Standard einer „ausreichenden Bedienung“**. Dies bedeutet, dass die Anforderungen der vorhandenen ÖPNV-Captives (ÖPNV-Kunden ohne Verkehrsmittelalternative) erfüllt werden bzw. durch das Verkehrsangebot abgedeckt sind. Die Hansestadt Lübeck orientiert sich bei der Festlegung der Anforderungsprofile für eine „ausreichende Bedienung“ zusätzlich an der verkehrspolitischen Zielsetzung, zusätzliche Anteile vom Pkw auf den Linienbus zu verlagern und einen hohen Anteil an ÖPNV-Stammkunden dauerhaft zu sichern. Zudem ist bei der Angebotsgestaltung Lübecks Funktion als Oberzentrum und Hauptverkehrsziel der Region Lübeck zu berücksichtigen.

Die Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Systems hat im Abgleich mit dem modifizierten Anforderungsprofil nur noch wenige und in der Bedeutung meist abgestufte Defizite ergeben. Die **Handlungsschwerpunkte** liegen angesichts der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Randbedingungen in den nächsten Jahren auf einer Stabilisierung des erreichten Angebotsniveaus speziell in Siedlungsbereichen mit hohem ÖPNV-Potenzial. Zielsetzung ist es zunächst, den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr mindestens zu halten, gleichzeitig aber den Anteil des Umweltverbundes auszubauen. Die Hansestadt Lübeck wird sich in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten engagieren, die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV als wichtige Komponente des „Umweltverbundes“ weiter zu steigern.

Die umseitige Übersicht zeigt die im Entwicklungskonzept enthaltenen Projekte und Maßnahmen, die im Rahmen der Laufzeit des 3. RNVP's 2014-2019 umgesetzt oder planerisch konkretisiert werden.

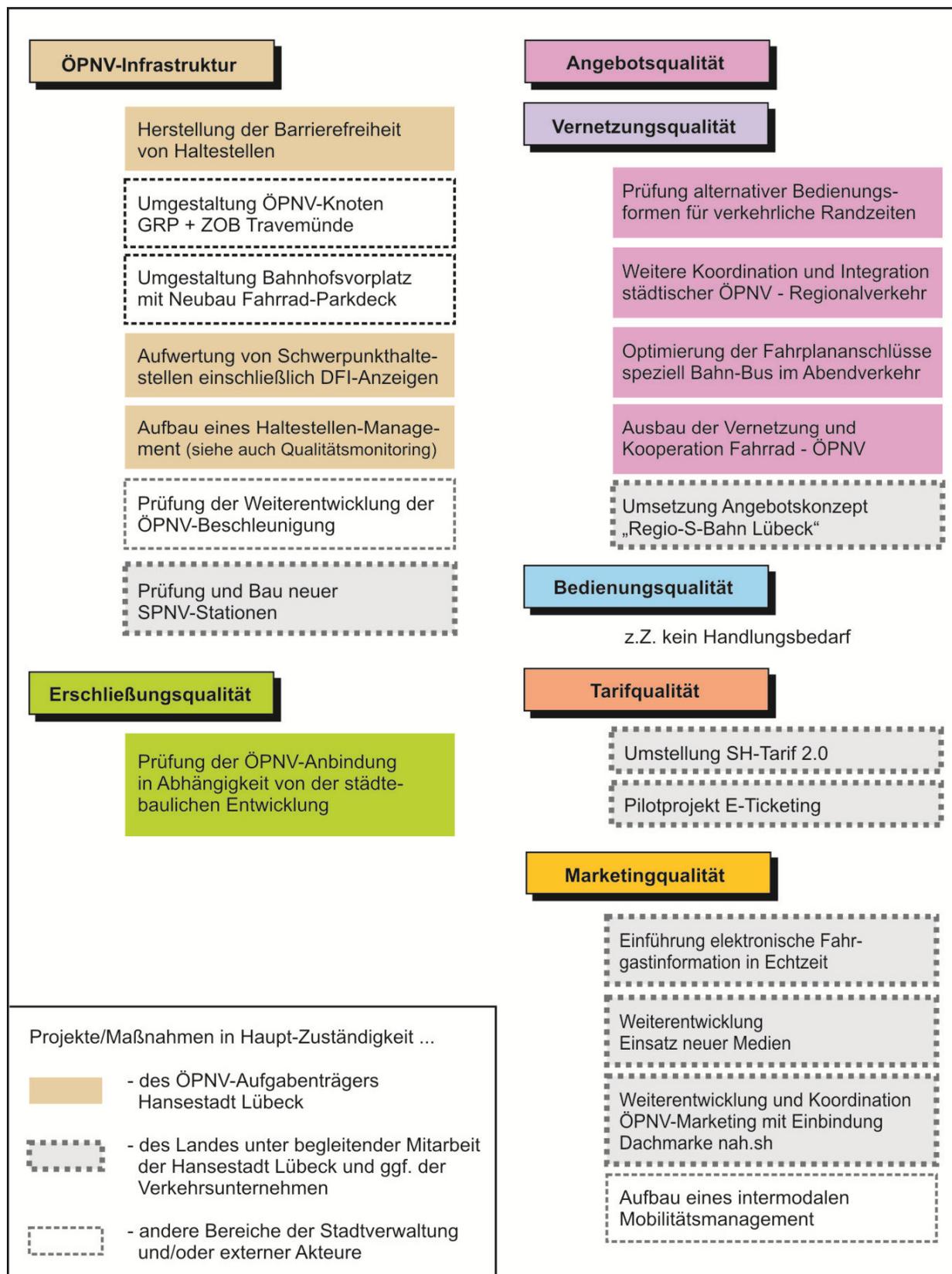


Bild 6-1: Übersicht der Projekte und Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes

## 6.2 Entwicklungskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV bildet einen wichtigen Baustein für die ÖPNV-Anbindung der Region Lübeck mit den zentralen verkehrlichen Bezugspunkten des Oberzentrums Lübeck, der Hansestadt Hamburg und der Landeshauptstadt Kiel, wobei die Zuständigkeit und Finanzierung bei den SPNV-Aufgabenträgern liegt.

### 6.2.1 Infrastruktureinrichtungen

Mit der **Eröffnung weiterer Bahnstationen** im Hochschulstadtteil (zum Jahresende 2013) und in Dänischburg (IKEA, in 2014) wird sich die Bedeutung des SPNV für den städtischen ÖPNV weiter erhöhen. Weitere Attraktivitätssteigerungen im SPNV rund um Lübeck sind eng mit dem Ausbau der Infrastruktur verbunden. Als **wichtige (Infrastruktur-)Maßnahmen mit mittelfristigem Umsetzungshorizont** sind zu nennen:

- ⇒ Weitere Beschleunigung der Strecke Lübeck – Eutin – Kiel (Einpassung in den ITF-Knoten Kiel),
- ⇒ Harmonisierung des Fahrplans und Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Strecke Lübeck – Ratzeburg – Lüneburg,
- ⇒ Prüfung möglicher neuer Bahnstationen auf Lübecker Stadtgebiet.
- ⇒ Realisierung eines 30-Minuten-Taktes auf der Verbindung nach Lübeck-Travemünde

In der **langfristigen Perspektive** sind folgende Projekte hervorzuheben:

- ⇒ Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden im Kontext mit dem Bau der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung,
- ⇒ Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke Lübeck – Eutin – Kiel,
- ⇒ Ausbau der Strecke Lübeck – Bad Kleinen (inkl. Bau der Kurve Bad Kleinen).

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob mit dem Bau weiterer Bahnstationen auf Lübecker Stadtgebiet die Erschließungswirkung des SPNV bzw. die direkte Erreichbarkeit mit dem SPNV sowie die Vernetzung zwischen dem SPNV und dem städtischen Busverkehr noch weiter verbessert werden kann. Einen konkreten Prüfauftrag gibt es derzeit für den Stadtteil Moisling, für den sich vor allem die Reisezeiten Richtung Bad Oldesloe – Hamburg mit einer Bahnstation erheblich verbessern würden. Weiterer, aber nachgeordneter Prüfbedarf besteht für eine Bahnstation an der Einsiedelstraße (v.a. Anbindung Berufsschulzentrum), wobei hier die betrieblichen und bautechnischen Rahmenbedingungen ungünstiger und das Nachfragepotenzial geringer sind als in Moisling. Für eine weitere Bahnstation in Kücknitz (Höhe Waldhusen) gibt derzeit keinen Handlungsbedarf.

### 6.2.2 Liniennetz und Verkehrsangebot

Das unter dem Arbeitstitel „**Regio S-Bahn Lübeck**“ untersuchte Projekt könnte den SPNV und das ÖPNV-Gesamtsystem in der Region Lübeck nochmals stärken und trägt gleichzeitig den guten Rahmenbedingungen für den SPNV im Lübecker Stadtgebiet Rechnung. Mit der räumlichen Ausdehnung (z.B. Entfernung Flughafen – Travemünde ca. 30 km) und einer weiteren städtebaulichen Entwicklung an den Schienenstrecken (z.B. Hochschulstadtteil und IKEA LUV-Shopping-Center) bestehen Möglichkeiten, den SPNV als „zweite Säule“ im Lübecker ÖPNV-System zu stärken.

Das Konzept sieht vor, bei den bisher nur stündlich bedienten Strecken nach Travemünde, nach Neustadt und zum Flughafen bzw. nach Ratzeburg ebenfalls eine halbstündliche Fahrtenfolge einzurichten. Mit dem Bau weiterer Bahnstationen entlang dieser Strecken könnte dann gleichzeitig die Bahnerschließung verbessert und ein betriebliches „Schnell-Langsam-Konzept“ sowie evtl. zusätzliche Direktverbindungen im SPNV-Netz realisiert werden. Als besonders aussichtsreich wird eine Direktverbindung (Ratzeburg –) Flughafen – Hochschulstadtteil – Hbf. – IKEA – Travemünde angesehen, da hier bereits neue ÖPNV-Potenziale entstanden sind oder in naher Zukunft entstehen werden. Eine solche Verbindung könnte auch für den Tourismusverkehr eine große Bedeutung erlangen. Mit der Umsetzung des Konzeptes würde Lübeck über das attraktivste städtische SPNV-Netz in Schleswig-Holstein verfügen. Noch offen bzw. zu überprüfen sind die Auswirkungen, die sich durch die neue Fehmarnbeltquerung und den damit verbundenen Ausbau der Hinterlandanbindung ergeben insbesondere im Hinblick auf die Trassenführung und Streckenkapazitäten.

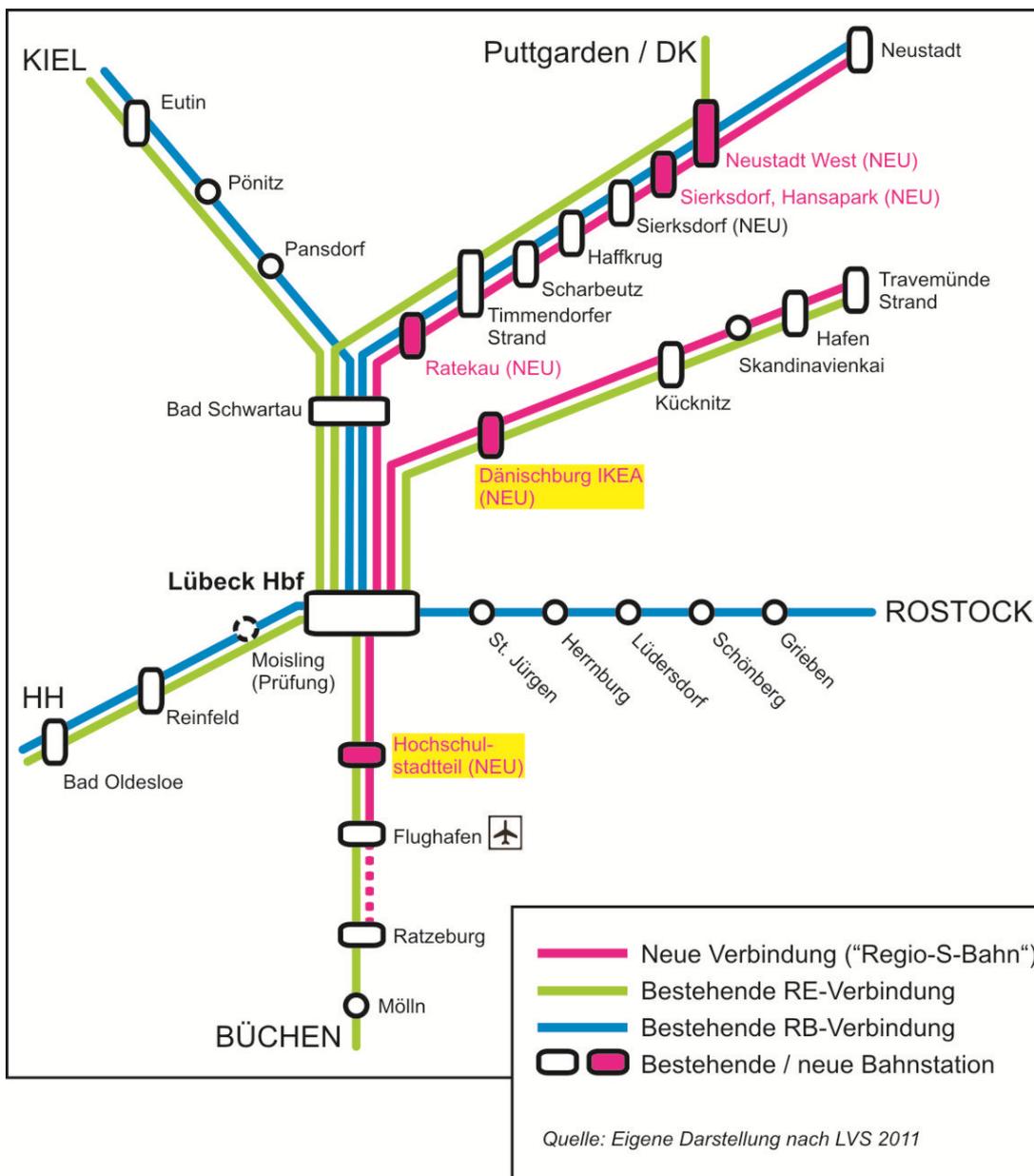


Bild 6-2: Konzept zur Aufwertung des SPNV in der Region Lübeck

### **6.2.3 SPNV-Verknüpfung mit dem Busverkehr**

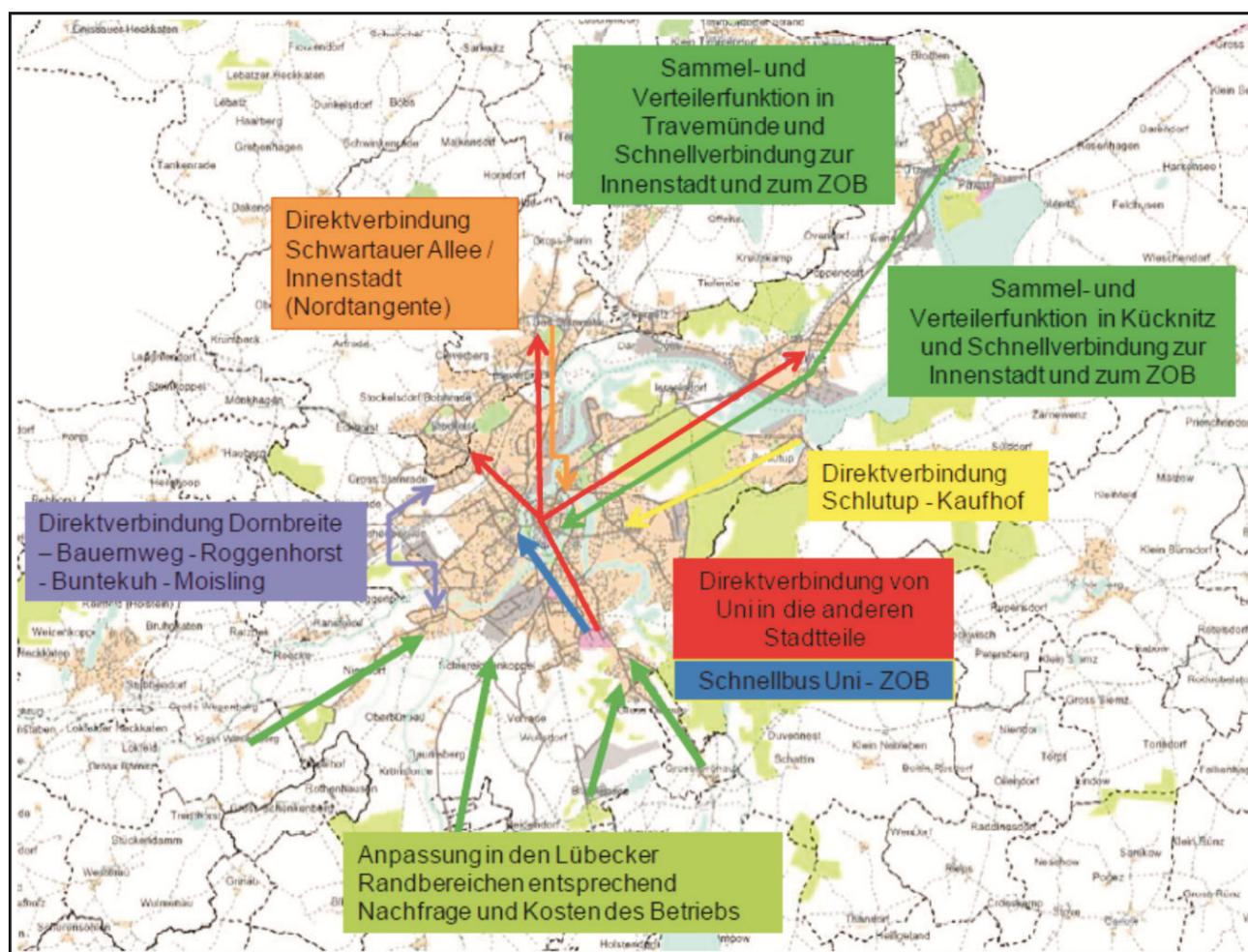
Um eine attraktive Vernetzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr bzw. zwischen Bus und Bahn herzustellen, wird eine Koordination der Busangebote mit dem ITF angestrebt. Während beim Lübecker Stadtbus im Tagesverkehr durch die Grundtaktung 60/30-Minuten und Linienüberlagerungen eine attraktive Verknüpfung bereits weitgehend realisiert ist, sind zwei Schnittstellen noch zu optimieren:

- ⇒ Fahrplankoordination SPNV – städtischer ÖPNV am Hauptbahnhof im Abendverkehr,
- ⇒ Ausbau und ITF-Einbindung regionaler Schnellbus- und Grundnetz-Verbindungen (Lübeck- Bad Segeberg, evtl. Lübeck Zentrum – Ratzeburg Zentrum und weitere Verbindungen).

## 6.3 Entwicklungskonzept für den städtischen Linienbusverkehr

### 6.3.1 Liniennetzoptimierung als Angebotsgrundlage

Mit der Liniennetzoptimierung konnte die Attraktivität des städtischen Busverkehrs auf ausgewählten Relationen u. a. durch neue Schnellbus- und Tangentialverbindungen verbessert (vgl. Bild 5-3), gleichzeitig aber auch -wie von der Lübecker Bürgerschaft gefordert- die Wirtschaftlichkeit erhöht werden. Die zum Fahrplanwechsel im Juni 2012 umgesetzten Ergebnisse der Liniennetzoptimierung auf Basis der Bürgerschaftsbeschlüsse bilden die Grundlage für die künftige ÖPNV-Gestaltung in der Hansestadt Lübeck.



**Bild 6-3: Übersicht von Angebotsanpassungen im Rahmen der Liniennetzoptimierung**

### 6.3.2 Umgestaltung von ÖPNV-Knoten und Aufwertung von Schwerpunkthaltestellen

Die Umgestaltung der beiden bedeutendsten Lübecker Haltestellen Hauptbahnhof/ZOB und „Zentralhaltestelle Altstadt“ Kohlmarkt/Wahmstraße/Sandstraße sowie der Haltestellen Kaufhof und Teutendorfer Weg in Travemünde ist fast vollständig abgeschlossen. Ein von verschiedenen Akteuren

erarbeitetes **Sicherheitskonzept für den ZOB** wurde bereits in Teilen umgesetzt, Aspekte der Aufenthalts- und Informationsqualität (z.B. Unterstände, Wartehalle) befinden sich noch in der Prüfung.

Für folgende Haltestellen sind konkrete Gestaltungs- und Investitions-Planungen vorgesehen, wobei es sich hierbei zu einem wesentlichen Anteil um verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen handelt:

- ⇒ Gustav-Radbruch-Platz (zentrale Umsteigehaltestelle) in Verbindung mit einer Neuordnung der gesamten Verkehrsführung und städtebaulichen Gestaltung,
- ⇒ Vorplatz Hauptbahnhof mit Übergang ZOB einschließlich Bau einer Radstation / eines Fahrradparkdecks,
- ⇒ Travemünde Strandbahnhof.

Neben einer Grundüberplanung ausgewählter Haltestellen ist zusätzlich ein **Ausbau der dynamischen (elektronischen) Fahrgastinformationen** (DFI-Anzeigen) an Schwerpunkthaltestellen und Umsteigeknoten vorgesehen. Nach der Installation von DFI-Anzeigen am ZOB, an der Zentralhaltestelle Altstadt, an der Stadthalle und am Kaufhof sollen in der nächsten Umsetzungsstufe weitere Haltestellen folgen:

- Haltestellen in der Altstadt (Koberg, Stadttheater, Fleischhauerstraße, Katharineum, Schüsselbuden, Fegefeuer)
- Holstentorplatz,
- Adlerstraße
- Oberbüssauer Weg,
- Teutendorfer Weg,
- Priwall-Vorplatz
- Buntekuh und
- weitere, die in Abstimmung mit dem Fördergeber und den Verkehrsunternehmen noch festgelegt werden, wie z. B. Universität/Ratzeburger Allee, Fachhochschule, Krankenhaus Süd, Wesloer Brücke, August-Bebel-Straße, Verwaltungszentrum, Solmitzstraße, Fahlenkampsweg.



Bild 6-4: Geplanter Ausbau von DFI-Anzeigen an Schwerpunkthaltestellen

### 6.3.3 Anpassung von Haltestellen an die Qualitätsstandards und Anforderungen der Barrierefreiheit

Der behindertengerechte Ausbau und die Haltestellenausstattung erfolgt nach den definierten RNVP-Standards im Rahmen des **Haltestellen-Ausbauprogramms**.

Beim Umbau und der Neueinrichtung von Haltestellen ist über den Ausstattungsrahmen hinaus folgenden Aspekten besondere Beachtung zu widmen:

- ⇒ der Benutzungsfreundlichkeit für Menschen mit Behinderungen,
- ⇒ der Erhöhung der Sicherheit (u. a. Beleuchtung),
- ⇒ die Ergänzung von Sitzgelegenheiten an ausgewählten Haltestellen ohne Fahrgastunterstand (nach Prüfung im Einzelfall).

Im Rahmen des Programms stehen folgende **Aspekte der Barrierefreiheit** im Vordergrund:

- Systematische Bewertung und ggf. Anpassung der Haltestellen-Zugänglichkeit,
- Anpassung der Bordsteinhöhen an den Einsatz von Niederflurfahrzeugen soweit dies im verkehrsräumlichen und städtebaulichen Kontext möglich ist,
- Installation taktiler Orientierungshilfen sowie
- Ausstattung der Schwerpunkthaltestellen mit elektronischer und akustischer Fahrgastinformation.

Für die Überprüfung der Haltestellen-Zugänglichkeit wird das bestehende Haltestellen-Kataster um ein entsprechendes Register erweitert. Bis Ende 2014 sollen dann hierzu Bewertungen und Handlungsbedarfe vorliegen. Für die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen sind im RNVP-Finanzierungsprogramm (vgl. Kapitel 8) 100.000 EUR pro Jahr vorgesehen. Zusätzlich sind noch Aktivitäten bei der Aufwertung von Schwerpunkthaltestellen geplant.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Hansestadt Lübeck sowie der komplexen verkehrlichen, straßenräumlichen und städtebaulichen Zusammenhänge und Rahmenbedingungen im Stadtgebiet, ist der Umbau und Ausbau von Haltestellen neben der zu sichernden Finanzierung zum Teil mit planerischen und zeitlichen Aufwand verbunden. In vielen Fällen ist zudem der Anspruch der Barrierefreiheit gegen andere Ansprüche (z.B. Verkehrssicherheit, straßenräumliche Verträglichkeit etc.) abzuwägen. Vor diesem Hintergrund kann der im PBefG verankert Termin zur vollständigen Umsetzung der Barrierefreiheit bis Januar 2022 nicht gehalten werden. Ausgehend von den abschließenden Bestandsbewertungen aus dem Haltestellen-Kataster wird bis 2015 eine Prioritätenliste für die Herstellung der Barrierefreiheit erstellt.

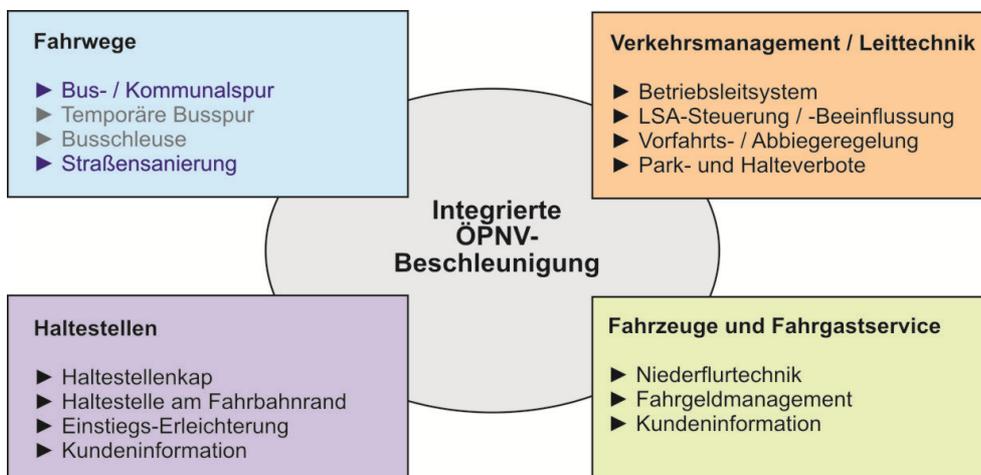
### 6.3.4 Weiterentwicklung und Systematisierung der ÖPNV-Beschleunigung

Neben der laufenden Umsetzung von Einzelmaßnahmen sind in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und dem jeweiligen Straßenbaulastträger die künftigen Aktivitäten in einem **ÖPNV-Beschleunigungsprogramm** zu strukturieren und zu systematisieren. Die Hansestadt Lübeck verfolgt dabei das Ziel, im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes, neben den ÖPNV-Fahrwegen und der LSA-Steuerung weitere Komponenten in die Planungen mit einzubeziehen und damit die Effizienz der ÖPNV-Beschleunigung zu erhöhen (vgl. Bild 6-5). Zu einer Busspur in der Fackenburger Allee gibt es einen Beschluss der Bürgerschaft aus dem Jahr 1998, der nach erfolgter Fertigstellung der K13 einer Prüfung unterzogen wird. Zu ergänzen sind Maßnahmen, die mit geringem Aufwand umzusetzen, aber trotzdem effizient sind (z.B. Vorfahrts- und Abbiegeregelungen, Parkverbote etc.). Ein wichtiger Aspekt für die Fahrdurchführung ist auch der Fahrbahnzustand des von Buslinien befahrenen Straßennetzes.

Grundsätzlich ist eine Erweiterung der ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen in einen **Gesamtverkehrsplan** einzubinden, um einerseits kritische Verlagerungen von Kfz-Verkehren (z.B. bei einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit) zu vermeiden, andererseits aber auch Entlastungen vom Kfz-Verkehr (z.B. in der Ratzeburger Allee) konsequent zugunsten des ÖPNV zu nutzen. Für die Konzeption und Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung sind folgende **Verfahrensschritte** vorgesehen:

- Prüfung der technischen Voraussetzungen für eine LSA-Beeinflussung fahrzeug- und LSA-seitig,
- Durchführen systematischer Fahrzeitmessungen und Verkehrsbeobachtungen,
- Identifizierung kritischer Strecken bzw. Streckenabschnitte,
- Entwicklung effizienter Lösungsansätze für die ÖPNV-Beschleunigung („Rahmenplan“),
- Überplanung von Streckenabschnitten und LSA-Objektplanung mit Prüfung der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Projektes ist ein projektbezogener Umsetzungs- und Finanzierungsplan zu erstellen, der neben den investiven Aufwendungen die erforderlichen Personalkapazitäten in den zuständigen Bereichen der Stadtverwaltung, bei den Verkehrsunternehmen und die Einbindung externer Gutachter für die Überprüfung, Konzeption und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen sowie die Prüfung der Förderfähigkeit beinhaltet.



**Bild 6-5: Komponenten einer Integrierten ÖPNV-Beschleunigung**

### 6.3.5 Entwicklung alternativer Bedienungsformen für verkehrliche Randzeiten

Mit **kleinräumigen Erschließungssystemen** kann insbesondere in Räumen und Zeiten mit geringer und räumlich stark differenzierter Verkehrsnachfrage der konventionelle Linienbusverkehr sinnvoll ersetzt werden, wenn eine Erfüllung der Qualitätsstandards durch den Linienverkehr nicht oder nicht wirtschaftlich erfolgen kann. Von solchen Angeboten profitieren gerade sensible Zielgruppen wie Frauen, Kinder und Senioren, die häufig nicht motorisiert und auf den ÖPNV angewiesen sind. Unterschiede bei der Ausgestaltung alternativer Bedienungsformen bestehen insbesondere hinsichtlich der Organisation (z.B. Fahrtanmeldung), der Fahrzeuggröße und der Betriebsflexibilität. Für die Hansestadt Lübeck sind im Wesentlichen folgende Produkte bzw. Bedienungsformen grundsätzlich geeignet und in die konkreten Prüfungen einzubeziehen:

**Linientaxis** verkehren nach einem festen Fahrplan auf dem Verlauf der zugeordneten Stammlinie und schließen Angebotslücken auf den Stadtbuslinien in den verkehrlichen Randzeiten. Sie sind aber in der Regel nur wirtschaftlich tragbar, wenn kleinere Fahrzeugeinheiten herkömmliche Linienbusse ersetzen können. Diese Bedienungsform wird bereits in Lübeck eingesetzt (z.B. Linien 7 und 12).

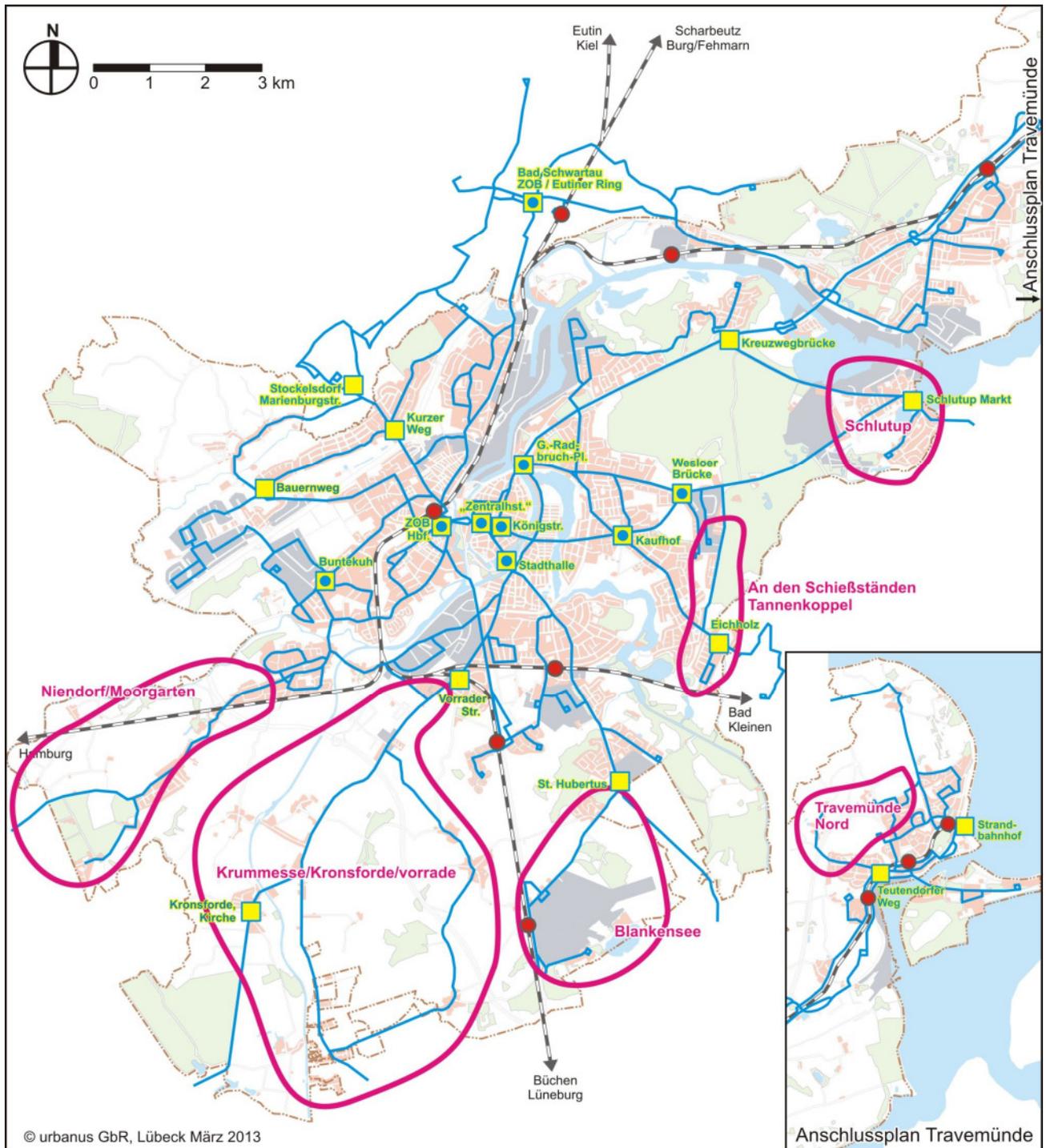
**Anrufsammeltaxis (AST)** sichern zum Einen die Bedienung in verkehrlichen Randzeiten mit geringer Nachfrage, zum Anderen können sie in Siedlungsbereichen mit eingeschränkter Busbefahrbarkeit den konventionellen Linienverkehr komplett ersetzen. AST verkehren in der Regel nach einem festen Fahrplan, wobei Fahrten nur bei einem konkreten Bedarf nach vorheriger Anmeldung durchgeführt werden. Besteht keine Nachfrage, entfällt die jeweilige Fahrt. Für die ÖPNV-Kunden ist von Vorteil, dass die Bedienung in der Regel „von/bis zur Haustür“ erfolgt („Flächenbetrieb“). In Lübeck könnte das AST vor allem eine Zubringerfunktion aus dünn besiedelten Siedlungsbereichen zu übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungsknoten mit dortigem Anschluss an den Linienbus erfüllen.

Die Konkretisierung der Einsatzräume und der für die örtlichen Rahmenbedingungen am besten geeigneten Angebots- bzw. Bedienungsform erfolgt im Rahmen einer **vertiefenden Untersuchung** gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen. Dabei sollten für jeden Untersuchungsraum folgende **Alternativen zum Linienbusverkehr** betrachtet werden:

- Anbindungsmöglichkeiten durch den Regionalverkehr (ggf. durch zusätzliche Fahrten),
- Zubringerverkehr Fahrrad – ÖPNV mit Ausbau attraktiver B+R-Angebote und Informationen zu alternativen Haltestellen,
- Einsatz von Linientaxis,
- Einsatz AST mit Definition der Erschließungsräume und –zeiten sowie der Anbindungsknoten.

In einem **Probetrieb** könnte die Praxistauglichkeit und die konkrete Nachfrage geprüft werden, um dann eine abschließende Bewertung vorzunehmen. Im folgenden Bild sind einige potenzielle Einsatzräume für eine vertiefende Untersuchung dargestellt. Hierin sind auch die Anbindungsdefizite in den Schwachverkehrszeiten berücksichtigt (vgl. Kapitel 5.3). Die Beauftragung und Finanzierung dieser Leistungen steht wie bei allen Maßnahmen unter dem Finanzierungsvorbehalt, wenn hierdurch zusätzliche Kosten entstehen.

Aufgrund der bestehenden „Nutzungsbarrieren“ (u.a. Notwendigkeit der Voranmeldung) ist es von großer Bedeutung, den potenziellen Nutzern dieser Angebote ausreichend **Informationen** bereitzustellen und das Angebot offensiv zu vermarkten. Dies erfordert ein entsprechendes Informations- und Marketingkonzept unter Einbindung der Dachmarke nah.sh und unter konsequentem Einsatz moderner Informationstechnologien.



**Bild 6-6: Prüfgebiete für den potenziellen Einsatz alternativer Bedienungsformen**

### 6.3.6 Überprüfung neuer Verbindungen im Kontext mit der städtebaulichen Entwicklung

Im Kontext mit der Entwicklung von Siedlungsbereichen und singulären Verkehrszielen in der Hansestadt Lübeck und der damit verbundenen Entstehung zusätzlicher ÖPNV-Nachfragepotenziale ist in den nächsten Jahren eine Überprüfung von Ergänzungen im Liniennetz und Verkehrsangebot unter Berücksichtigung der betrieblichen und finanziellen Realisierungsmöglichkeiten vorzunehmen. Aktuell handelt es sich dabei um

- die Besiedlung der nördlichen Wallhalbinsel und den Neubau des Hansemuseums,
- die Eröffnung des IKEA-Shopping-Centers,
- die Ansiedlung weiterer Betriebe im Gewerbegebiet „Genin-Süd“ und
- die Erweiterung des Berufsschulzentrums an der Lohmühle.

Konkreter Handlungsbedarf liegt bei der Anbindung des Berufsschulzentrums an der Lohmühle vor, wo sich bereits Kapazitätsengpässe abzeichnen und weitere ÖPNV-Potenziale erschlossen werden könnten. Neben einer guten Anbindung des ZOBs und Hauptbahnhofs als zentrale Schnittstellen zu den regionalen Pendlerverkehren geht es um weitere attraktive Verbindungen zu Wohngebieten und zentralen ÖPNV-Knoten in Lübeck (z.B. Gustav-Radbruch-Platz) in Verbindung mit der Ausschöpfung möglicher zusätzlicher Potentiale. Dies bedingt die Bereitstellung zusätzlicher Beförderungskapazitäten.

### 6.3.7 Weitere Integration / Koordination von Stadt- und Regionalverkehr

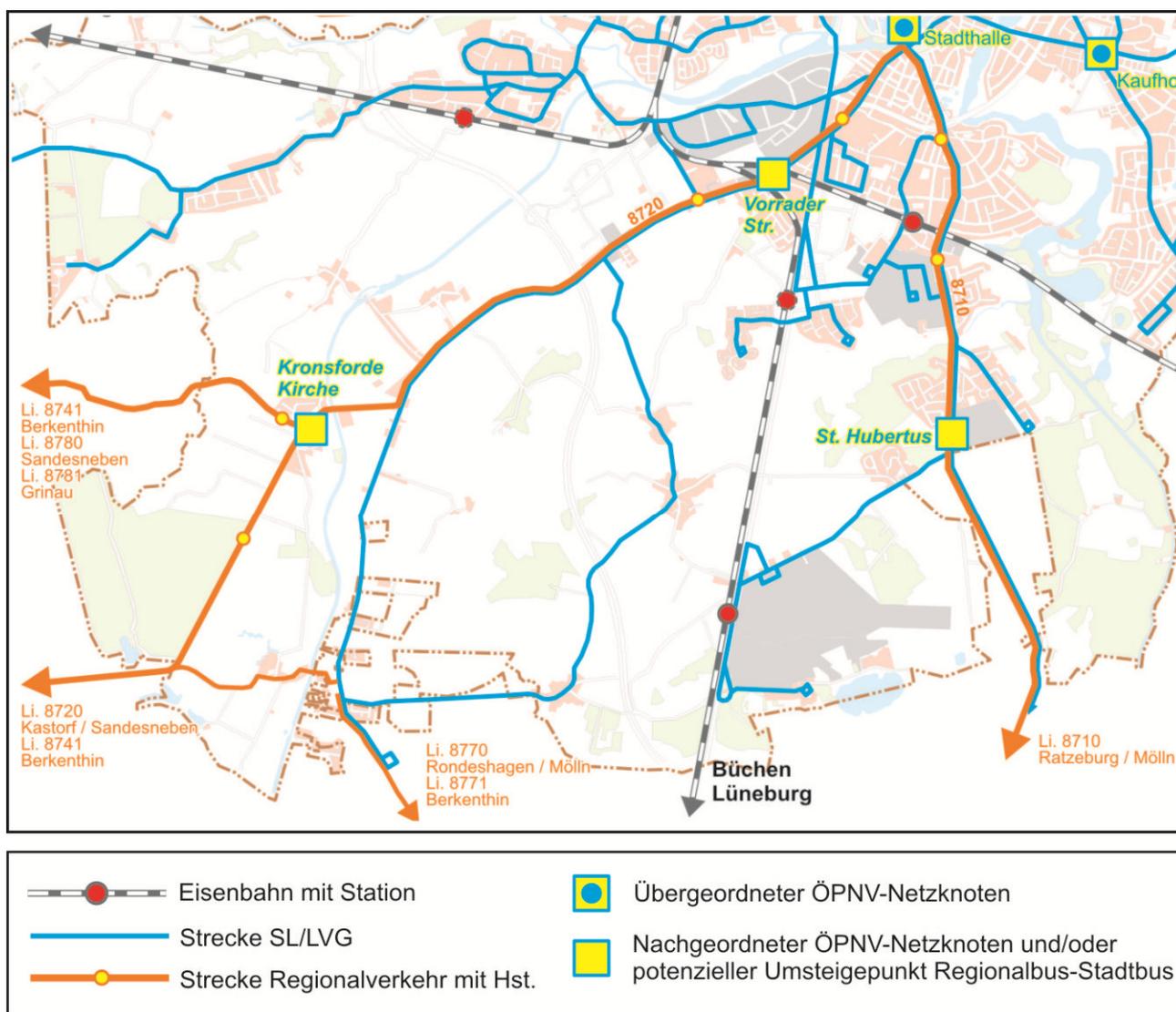
Ein integriertes Angebot von regionalem und städtischem ÖPNV trägt zu einer Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV bei und kann sowohl in verkehrlicher wie in wirtschaftlicher Hinsicht positive Effekte aufweisen. Eine attraktive ÖPNV-Anbindung der Region an Lübeck ist zudem wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der Verkehrssituation in Lübeck. Allerdings sind bei der Konzeption die unterschiedlichen Rahmenvorgaben beider Systeme zu berücksichtigen (z.B. Gewicht des Schülerverkehrs).

Für die **Überplanung der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre** gemeinsam mit den benachbarten Kreisen sind differenzierte Nachfrage- und Betriebsdaten erforderlich, die zum Teil schon vorliegen, zum Teil aber noch ermittelt und bewertet werden müssen. Folgende **strategische Zielsetzungen** sollen bei einer Überplanung zugrunde gelegt werden:

- Zu den Hauptschulzeiten sollen die Direktverbindungen von/zu den Lübecker Schulstandorten bestehen bleiben.
- Die übrigen Verbindungen im Regionalverkehr sowie generell Verbindungen in den verkehrlichen Randzeiten sollen am Stadtrand an geeigneten ÖPNV-Knoten „gebrochen“ und an den Lübecker Stadtverkehr angebunden werden, wenn dies
  - a) verkehrlich sinnvoll bzw. vertretbar,
  - b) wirtschaftlich günstiger und
  - c) mit der Auslastung der städtischen ÖPNV-Linien vereinbar ist.
- Bei den Überlegungen ist die Prüfung der Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch die Regionalbuslinien auf dem Stadtgebiet einzubeziehen.

Die mit ersten Umsetzungen im Übergang zum Kreis Stormarn begonnene Neuordnung der stadtgrenzen-überschreitenden Regionalverkehre ist weiter zu führen. In der nächsten Stufe sind die Verknüpfungen mit den anderen Nachbarkreisen zu betrachten. Da bis auf den Kreis Stormarn noch keine beschlossenen neuen RNVPs vorliegen, ist eine endgültige Festlegung der Angebote und der Finanzierung erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Neben den verkehrlichen und finanziellen Aspekten des Stadt-Umland-Verkehrs sind die Regionalverkehre besser in das ÖPNV-Marketing einzubinden. Die bereits begonnenen Aktivitäten, wie z. B. die Aufnahme der Regionalverkehre in alle Fahrgastinformationen, den Liniennetzplan und die ÖPNV-Informationen im Internet sind fortzusetzen.



**Bild 6-7: Beispiel für den Überschneidungsbereich mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg**

### 6.3.8 Weiterentwicklung der Vernetzung des ÖPNV-Systems

Die ÖPNV-Vernetzung innerhalb des Lübecker Stadtgebietes ist mit dem grundsätzlichen Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 4) und dem Konzept für den Haltestellenausbau konkretisiert worden. Aufgrund der hohen Affinitäten zwischen dem **ÖPNV und dem Verkehrsmittel Fahrrad** soll der Fokus in den nächsten Jahren auf einer Verbesserung der Vernetzung dieser beiden Verkehrsträger mit folgenden Schwerpunkten liegen:

- Ausbau des B+R-Angebotes an Bushaltestellen (quantitativ und qualitativ),
- Weiterentwicklung der Fahrradmitnahme im Busverkehr,
- Aufbau eines städtischen Fahrradverleihsystems (in Zuständigkeit der Gesamtverkehrsplanung).

Das Fahrrad als attraktiver Zubringer zum ÖPNV verbessert die Flächenerschließung und kann als Ersatz für den ÖPNV in verkehrlichen Randgebieten und – zeiten dienen. Die Verbreitung von Pedelecs könnte diese Funktion des Fahrrades weiter befördern und ist in künftigen Planungen zu berücksichtigen.

Eine weitere Komponente, die zur Vernetzung von Individualverkehr und ÖPNV beiträgt, ist die Förderung von Initiativen, die zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen und damit direkt oder indirekt auch dem „Umweltverbund“ nützen. Dazu zählen das **CarSharing** und CarPooling (Fahrgemeinschaften). Die bisherigen Aktivitäten sind hin zu intermodalen Mobilitätsdienstleistungen konsequent weiter zu entwickeln (vgl. auch Kapitel 6.3.11).



**Bild 6-8: Attraktive B+R-Angebote an ÖPNV-Haltestellen mit Überdachung und Fahrradboxen**

### 6.3.9 Weiterentwicklung des Tarifsystems

Mit der Übernahme der 3. Stufe des SH-Tarifs sind die wesentlichen Tarifbarrieren entfallen. Die Hansestadt Lübeck unterstützt die Bestrebungen, die Transparenz und Nutzungsfreundlichkeit des Tarifsystems sowie den Vertrieb weiter zu verbessern und wird daran aktiv mitarbeiten. Wichtige **Projekte** sind hier

- Strukturelle Anpassungen des SH-Tarifs (SH-Tarif 2.0),
- Weiterentwicklung des Online-Tickets,
- Weiterentwicklung und Unterstützung des „nah.sh-Firmenabo“ (Job-Ticket),
- Einführung E-Ticketing und Handy-Ticketing,
- Vereinfachung des tariflichen Übergangs von/nach Nordwestmecklenburg,
- Entwicklung von Kombikarten zur Nutzung mehrerer Mobilitätsdienstleistungen.

### 6.3.10 Weiterentwicklung des ÖPNV-Marketing mit Einbindung der Dachmarke nah.sh

Ein weiteres Thema des 3. RNVP ist die Integration des Lübecker ÖPNV-Marketing und des landesweiten **ÖPNV-Marketing unter der Dachmarke nah.sh**. Die Verpflichtung zur Anwendung der Vorgaben des Landes in der Corporate Design Richtlinie ergibt sich aus der neuen Finanzierungsverordnung, die dies zwingend für alle Aufgabenträger vorschreibt.

Neben allgemeinen Marketingaktivitäten, die bisher u. a. auf Fahrzeugen und an Haltestellen in Lübeck platziert werden, und der bereits praktizierten Platzierung des Logos nah.sh in den städtischen ÖPNV-Publikation muss künftig bei allen Marketingaktivitäten das landesweite Corporate Design (CD) zur Anwendung kommen. Es wird versucht, das über Jahre entstandene und bei den ÖPNV-Kunden etablierte Corporate Design des Lübecker ÖPNV in seinen Grundzügen erhalten.

Ein weiteres zentrales Projekt ist die Entwicklung **barrierefreier Fahrgastinformationen**. Die Umsetzung des gesetzlich geforderten barrierefreien ÖPNV betrifft nicht nur Fahrzeuge und Haltestellen, sondern strahlt bis in den Bereich der Fahrgastinformation aus. Die Hansestadt Lübeck ist bestrebt, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Informations-Angebote in Bezug auf die Nutzung durch Menschen mit Behinderungen (insbesondere Sehbehinderte / Blinde) zu überprüfen, in Abgleich mit anderen Anforderungen sukzessive zu verbessern und ggf. neue zielgruppenorientierte Informations-Angebote zu entwickeln.

Schließlich geht es darum, bestehende **Informationsangebote zu optimieren**. Dazu gehören insbesondere

- die Darstellung eines integrierten ÖPNV-Angebotes unter Einbeziehung des SPNV, des Regionalverkehrs und der Schnittstellen B+R/P+R im Fahrplanbuch, im Liniennetzplan und im Internet,
- der Aufbau eines Fahrplaninformationssystems mit Echtzeitdarstellung sowie
- Aufnahme von Informationen zur Barrierefreiheit in die bestehenden Informations-Angebot insbesondere den Internetseiten der Verkehrsunternehmen.

### 6.3.11 Aufbau eines intermodalen Mobilitätsmanagement

Da die Lübecker Verkehrspolitik eine integrierte Behandlung aller Komponenten des Verkehrssystems anstrebt, bedarf es eines **übergeordneten, verkehrsmittelunabhängigen Mobilitätsmanagements**. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge und Interessenlagen ist dies nur langfristig realisierbar, sollte aber mittelfristig konzeptionell angegangen werden. Da sowohl der Betrachtungsumfang als auch die Zuständigkeiten erheblich über den RNVP-Rahmen hinausgehen und die Aktivitäten im **Bereich der Gesamtverkehrsplanung** anzuordnen sind, erfolgt im RNVP keine Vertiefung bzw. Benennung von Maßnahmen.

Als erster Baustein wird eine stärkere **Verzahnung der unterschiedlichen Marketingaktivitäten** in der Hansestadt Lübeck angestrebt (Wirtschaft–Tourismus–Verkehr), dies kann zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Insbesondere geht es darum, den ÖPNV und seine hohe Angebotsqualität mehr ins Blickfeld der Verkehrsteilnehmer zu rücken und ihm neue Kunden zuzuführen. Als besonders erfolgversprechend wird dabei eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Tourismus-Marketing angesehen, da bei den Besuchern und Touristen noch ein Nachfragepotenzial für den ÖPNV zu erschließen ist. Daher sind in einer ersten Stufe die Motivation der potenziellen Kooperationspartnerinnen und –partner zu fördern und konkrete gemeinsame Aktivitäten auszuloten sowie ggf. Pilotprojekte für ein integriertes Vorgehen zu entwickeln.

## **6.4 Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV**

Nachdem im Fahrzeugbereich bereits eine weitgehende Barrierefreiheit besteht, geht es in den kommenden Jahren vor allem um eine Anpassung der Bushaltestellen und der Fahrgastinformation. Neben dem laufenden Haltestellenausbauprogramm, das die Barrierefreiheit von Um- und Neubauten sichert, geht es hierbei um die Anpassung bestehender Haltestellen an die definierten Standards. Die bestehende stadtinterne Checkliste zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird aktualisiert und an die neuen Anforderungen aus der Finanzierungsverordnung des Landes angepasst.

Um konkrete Handlungserfordernisse zu definieren und hieraus ein Umsetzungs- und Finanzierungskonzept zu entwickeln werden in einem ersten Schritt die entsprechenden Daten des Haltestellen-Katasters strukturiert ausgewertet.

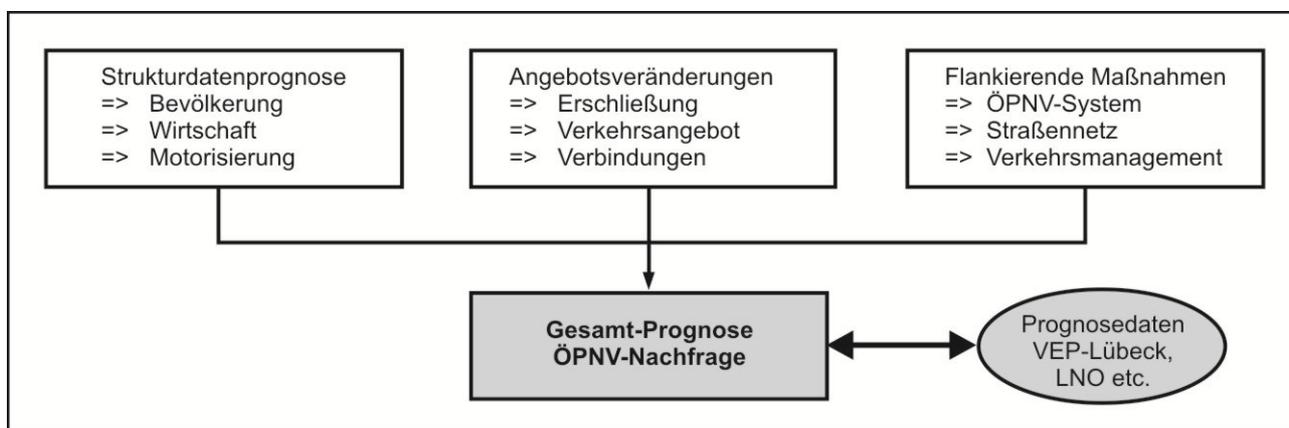
Um die Zugänglichkeit der Haltestellen fundiert bewerten zu können, sind für 2014 eine entsprechende Erweiterung der Datenbasis des Haltestellenkatasters und zusätzliche Ortsaufnahmen vorgesehen. Im Anschluss wird ein konkretes Umsetzungsprogramm zur Barrierefreiheit von Bushaltestellen ausgearbeitet und finanziell hinterlegt, das sich in der Prioritätensetzung neben den erfassten Defiziten an der Einstufung der Haltestellenkategorien (vgl. Kap. 4.3.2) orientiert. Das Programm wird neben den Vorschlägen zur Umsetzung auch Aussagen über „Ausnahmen“ im Sinne der Regelung in § 8 Abs. 3 des PBefG enthalten.

Bei der Fahrgastinformation wird die Entwicklung und gestalterische Umsetzung landesweiter Standards im Rahmen der Vorgaben der Dachmarke nah.sh erfolgen (s. hierzu Kap. 6.3.10).

## 6.5 Abschätzung der ÖPNV-Nachfrageentwicklung

Unter den gegenwärtig absehbaren Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung des ÖPNV-Entwicklungskonzeptes wird insgesamt mit einer Stabilisierung der Fahrgastzahlen in der Hansestadt Lübeck etwa auf dem Niveau von 2012 mit rund 28 Mio. Fahrgästen pro Jahr gerechnet. Perspektivisch ist bei einem integrierten Mobilitätsmanagement mit offensiver Förderung des Umweltverbundes ein Kundenzuwachs von 15-20% und ein Verkehrsmittelanteil des ÖPNV von 10-12% erreichbar.

Die Einzelprognosen für die Fahrgastentwicklung aus den in Bild 6-9 dargestellten drei Komponenten werden zu einer Gesamtprognose der ÖPNV-Nachfrage zusammengefasst. Als Vergleichswerte bzw. zum Abgleich werden die Verkehrsprognosen aus dem VEP-Lübeck sowie die Auswertung von ÖPNV-Potenzialen aus der Liniennetzoptimierung herangezogen.



**Bild 6-9: Vorgehensweise bei der Nachfrageprognose**

Für die Hansestadt Lübeck ist im Zeithorizont des 3. RNVP mit einem weiteren **Rückgang der Bevölkerungszahl** bis auf 205.000 im Jahre 2025 und einer Veränderung der Altersstruktur zu rechnen. Weitere Ausführungen zum strukturellen Rahmen enthält Kapitel 2.3.

Mit den Attraktivitätssteigerungen für den Kfz-Verkehr (Nordtangente, A20, K13, etc.) und dem gleichzeitigen Ausdünnen des städtischen ÖPNV-Angebotes, was den verkehrspolitischen Zielsetzungen im Grundsatz widerspricht, ergibt sich zunächst ein Entwicklungsvorteil für die Kfz-Nachfrage. Zudem steht der ÖPNV auf Kurz- und Mittelstrecken auch in Konkurrenz zum Radverkehr. Demgegenüber dürften die anhaltend hohen Benzinpreise und andere Kosten die Nutzungsintensität des Pkw eher einschränken.

Mit einem integrierten Mobilitätsmanagement, das eine zielgerichtete Förderung des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr beinhaltet sowie einer zügigen und konsequenten Umsetzung der im RNVP dargestellten Maßnahmen im ÖPNV-System insbesondere den Bausteinen ÖPNV-Vernetzung, alternative Bedienungsformen, ÖPNV-Beschleunigung und Fahrgastinformation / Marketing kann die ÖPNV-Akzeptanz mittel- und langfristig weiter gesteigert werden. Vor allem aber könnten mit einer deutlich besseren Positionierung des ÖPNV im Gesamtverkehrssystem, die eine Bevorzugung gegenüber dem Kfz-Verkehr und ggf. auch restriktive Maßnahmen im Kfz-Verkehr beinhaltet („Push-and-Pull-Strategie“), neue Kundenpotenziale für ÖPNV erschlossen werden.

## 7. ÖPNV-Management

Eine „schlanke“ ÖPNV-Organisation mit wenig Bürokratie sowie einer sinnvollen, praxisorientierten und rechtlich zulässigen Aufgabenteilung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind eine wichtige Säule für einen attraktiven und effizienten öffentlichen Personennahverkehr.

Mit einem Kennzahlen-gestützten Qualitäts-Monitoring soll der Aufgabenträger künftig in die Lage versetzt werden, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen eine an den Ressourcen und den Marktbedingungen ausgerichtete ÖPNV-Gestaltung vorzunehmen und damit einen effizienten Einsatz der ÖPNV-Finanzmittel zu gewährleisten.

### 7.1 Organisation des ÖPNV

#### Akteure und Aufgabenteilung in der Hansestadt Lübeck

Die **ÖPNV-Gestaltung in der Hansestadt Lübeck** liegt mit Ausnahme des Haltestellenausbaus weitgehend in den Händen der SL/LVG. Die auf Basis der Betrauung neben dem ÖPNV-Betrieb weitgehend unabhängig durchgeführten Leistungen reichen von der Durchführung von Fahrgasterhebungen über die Angebotsplanung bis hin zum Marketing und Qualitätscontrolling. Die Entscheidung zu dieser Aufgabenzuordnung erfolgte im Rahmen der Betrauung/Direktvergabe. Diese bestehende Aufgabenzuordnung hat den Vorteil, dass Kompetenzen gebündelt werden und der Aufgabenträger im Wesentlichen nur die Ressourcen für die Wahrnehmung der ihm zugewiesenen hoheitlichen Aufgaben bereitstellen muss.

Das grundsätzliche Zusammenwirken des ÖPNV-Aufgabenträgers mit den städtischen Verkehrsunternehmen hat sich in den vergangenen Jahren bewährt. Die Zuordnung von neuen Aufgaben hängt von den beteiligten Akteuren und dem „Funktionieren“ der bestehenden Aufgabenteilung ab. Im Rahmen der Überlegungen und Vorbereitung zur künftigen Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bzw. einer erneuten Direktvergabe an die kommunalen Verkehrsunternehmen nach Auslaufen der jetzigen Direktvergabe muss der Aufgabenträger entscheiden, ob mit den bestehenden Abläufen und Arbeitsteilungen auch in Zukunft ein konstruktives Zusammenwirken und ein Interessenausgleich zwischen AT und SL/LVG bzw. den anderen Verkehrsunternehmen realistisch sind. Wichtig ist im Hinblick auf eine hohe Effizienz mit wenigen Reibungsverlusten vor allem eine eindeutige und in Einzelheiten dokumentierte Festlegung der Zuständigkeiten und Aufgabenzuweisung.

Die folgende Übersicht zeigt, wie die Aufgabenzuordnung derzeit geregelt ist und für welche neuen Aufgaben eine Zuordnung noch erfolgen muss.

Neben den eindeutigen, teilweise auch gesetzlich (z.B. über das ÖPNVG) geregelten Zuständigkeiten gibt es Bereiche, die sowohl der AT als auch die Verkehrsunternehmen wahrnehmen können und in Lübeck im Rahmen der erfolgten Direktvergabe den Verkehrsunternehmen als Regieaufgaben übertragen worden sind. Der AT muss aus der ihm zugewiesenen Funktion und den gesetzlichen Verpflichtungen heraus über ausreichende **Fachkompetenz und Datengrundlagen** verfügen können, die ihm eine fundierte Überprüfung der vertraglich vereinbarten Leistungen ermöglicht (vgl. dazu Kapitel 7.3). Zudem muss er Einfluss auf die Angebotsgestaltung haben, die maßgeblichen Einfluss auf die Finanzierungsnotwendigkeiten hat.

Für die Zuordnung neuer Aufgaben sowie den Aufbau und die Durchführen eines Qualitäts-Monitoring sind vom Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Vorschläge zu erarbeiten und soweit erforderlich, der Bürgerschaft zur Entscheidung vorzulegen.

Als Bindeglied zwischen Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen wird die bestehende **AG ÖPNV Politik** weitergeführt.

<b>Eindeutige Zuständigkeit ÖPNV-Aufgabenträger (AT) bzw. beim Straßenbulasträger</b>	<b>Eindeutige Zuständigkeit Verkehrsunternehmen (SL/LVG bzw. andere VU)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergabe der ÖPNV-Verkehrsleistungen</li> <li>• Abschluss öffentlicher Dienstleistungsverträge</li> <li>• Erarbeitung verkehrspolitischer Ziele</li> <li>• Vorbereitung politischer Entscheidungen</li> <li>• Erstellen des RNVP</li> <li>• Definition von Qualitätsstandards</li> <li>• Rahmenvorgaben für ein Qualitäts-Monitoring</li> <li>• Durchführen eines AT-Qualitäts-Monitoring</li> <li>• Mitwirkung bei der Tarifgestaltung</li> <li>• Planung und Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrplanerstellung</li> <li>• Betriebsplanung</li> <li>• Durchführung Fahrdienst</li> <li>• Sonstige betriebliche Dienstleistungen</li> <li>• Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle</li> <li>• Unternehmens-Marketing</li> <li>• Unternehmens-Controlling</li> <li>• Serviceleistungen</li> <li>• Fahrkartenvertrieb</li> <li>• Mitwirkung bei der Tarifgestaltung</li> </ul>
<b>Überschneidungsbereich von Zuständigkeiten aktuell in der Zuständigkeit von</b>	
<b>AT</b>	<b>SL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenaus- und -neubau</li> <li>• Betreuung von ÖPNV-Gutachten</li> <li>• Abstimmung mit anderen ATs + VUs</li> <li>• Haltestellenausstattung (Sonstiges)</li> <li>• Unterhaltung und Sanierung von Haltestellen</li> <li>• ÖPNV-Finanzplanung und Finanzierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marktforschung, Erhebungen</li> <li>• Planung des ÖPNV-Angebotes</li> <li>• Effizienzkontrolle</li> <li>• Haltestellenausstattung (Unterstand und Info)</li> <li>• Beschwerde-Management</li> <li>• Verwaltung von Daten / Statistiken</li> <li>• Kundenkommunikation</li> <li>• Betreuung ÖPNV-/ Fahrgastbeirat</li> <li>• ÖPNV-Marketing</li> </ul>
<b>Bereiche für die eine künftige/neue Zuständigkeit noch festzulegen ist</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenausstattung inkl. Unterhaltung (sonstiges, z. B. Bänke)</li> <li>• Aufbau eines intermodalen Mobilitätsmanagement (Kap. 6.3.8 / 6.3.11)</li> <li>• Prüfung/Aufbau eines Qualitätsmonitoring beim Aufgabenträger</li> </ul>	

**Bild 7-1: Aufgaben für die ÖPNV-Gestaltung in HL – Zuständigkeiten und Handlungsbedarfe**

## **Aufgabenträgerverbund**

Ziel des Landes ist es den Nahverkehr als Gesamtsystem weiter zu entwickeln, um ihn für Kunden, Bürger, Wirtschaft und Gäste als solchen besser erkennbar zu machen.

Zur Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den kommunalen Aufgabenträgern und dem Land ist beabsichtigt, einen Verbund der Aufgabenträger zu gründen. Es ist beabsichtigt, die LVS in die Aufgabenträgergesellschaft Verkehrsverbund Schleswig-Holstein zu überführen. Gesellschafter sind und bleiben das Land und alle Kreise und kreisfreien Städte. Die „nah.sh GmbH“ übernimmt Verbundaufgaben. Vorgaben werden von den Gesellschaftern gemeinsam entwickelt und abgestimmt. Zur Etablierung der koordinierten Zusammenarbeit soll eine einheitliche Gremienstruktur im Verbund entstehen.

Die Kreise und kreisfreien Städte bleiben weiterhin zuständig für den Nahverkehr vor Ort.

Auf der Basis der Nutzung etablierter Strukturen erlaubt das Modell damit die gesamthafte Optimierung des ÖPNV mittels einer einheitlichen, koordinierten, effizienten und zukunftsfähigen Organisationsstruktur ohne Reibungsverluste an den Schnittstellen.

Die Verkehrsunternehmen sind Partner im Verbund. Die Zusammenarbeit soll durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der nah.sh GmbH und der NSH GmbH geregelt werden.

Die Hansestadt Lübeck steht diesem, die Aufgabenträger stärkenden, Ansatz grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber, stellt seine endgültige Zustimmung aber unter den Vorbehalt der Detailausgestaltung und der sich daraus ergebenden organisatorischen und finanziellen Konsequenzen insbesondere vor dem Hintergrund der stark eingeschränkten finanziellen Spielräume der regionalen ÖPNV-Aufgabenträger. Ein solcher Verbund wird zudem nur erfolgreich sein, wenn eine kundenorientierte Ausrichtung der Aktivitäten erfolgt und das Verkehrsmittel „Bus“ sowie die Vernetzung des ÖPNV-Systems stärker in den Vordergrund rücken.

In einem ersten Schritt sollten die bestehenden Kooperationsansätze weiter gestärkt werden. Dazu gehört es, insbesondere die gemeinsamen Gebiets- und Verkehrsträger-übergreifenden Aufgaben voranzutreiben:

- Weiterentwicklung des SH-Tarifs,
- Optimierung der Vernetzung von SPNV, Regionalverkehr und Stadtverkehr,
- Etablierung eines koordinierten ÖPNV-Marketing unter der Dachmarke nah.sh,
- Aufbau einheitlicher Fahrgastinformationen unter der Dachmarke nah.sh mit intensiver Einbeziehung der neuen Kommunikationsmedien,
- Abstimmung einer ÖPNV-Qualitätssicherung.

## 7.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen und Netzintegration

Mit dem Betrauungsvertrag und der Direktvergabe an die Verkehrsunternehmen SL und LVG hat die Hansestadt Lübeck eine integrierte ÖPNV-Bedienung für das Stadtgebiet bis 31.12.2020 sichergestellt. Die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung des Stadtbusnetzes erfolgt mit den in **Anlage 2** aufgeführten Linien des Liniennetzes, die bis zum 30.06.2020 genehmigt sind.

Die in der Betrauung benannten Linien werden vom Aufgabenträger zu einem Linienbündel in Form eines Stadtbusnetzes zusammengefasst. Das Linienbündel Stadtbusnetz soll in Genehmigungsverfahren analog zur Betrauung als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien des Liniennetzes oder einer Fahrplanplanung, die hinter dem Anforderungsprofil dieses RNVP für das Stadtbusnetz zurück bleibt, zurück zu weisen.

Das Linienbündel weist folgende, spezifische Merkmale auf:

### Verkehrlichen Verflechtung der Linien:

Das radial aufgebaute Liniennetz des Stadtbussystems erschließt die Außenstadtteile der Hansestadt Lübeck in der Hauptverkehrszeit im 30 Minutentakt. Auf den Hauptachsen des Straßennetzes werden in der Regel zwei oder mehr Linien im Taktraster überlagert, so dass üblicherweise ab dem Bündelungspunkt ein 15-Minutentakt entsteht. Neben dieser verkehrlichen Verbindung, sind auf diesem Weg und an verschiedenen Verknüpfungspunkten bis hin zum ZOB, als einem zentralen Umsteigepunkt, koordinierte Umstiege realisiert. Das Stadtbusnetz besteht zum größten Teil aus Durchmesserlinien, so dass viele der Fahrgäste umsteigefrei über die Stadtmitte hinaus fahren können.

Das Stadtbusnetz ist aufgrund der vorgenannten Merkmale als eine Einheit zu sehen. Es existieren weder Quartierbussysteme, noch gibt es explizite Zubringerlinien zu übergeordneten Verkehrssystemen. In diesem Gesamtnetz kann auf Veränderung der Verkehrsverflechtungen gut reagiert werden.

### Betrieblich optimale Verkehrsbedienung:

Durch die Lage der Betriebshöfe im Ratekauer Weg und in Travemünde, Gneversdorfer Weg, sind relativ kurze Betriebsfahrten zum Einsatzort möglich. Die Größe des Netzes ermöglicht darüber hinaus eine effiziente Fahrdienstplanung. Die Linien des Tages- und des Abendverkehrs sind betrieblich miteinander verbunden.

Die Durchbindung der Stadtbuslinien über die Stadtmitte am ZOB hinaus, hat über die verkehrlichen ebenso betriebliche Vorteile, da dies An- und Abfahrten am stark belasteten ZOB reduziert. Darüber hinaus werden so unproduktive Zeiten vermieden und damit Aufwand gespart.

### Wirtschaftlicher Querausgleichs zwischen den Linien

Aufgrund der Größe der Stadt, der dezentralen Lage der Stadtteile und der zum Stadtgebiet gehörenden dörflichen Randlagen mit unterschiedlichen Strukturen ergeben sich verschiedene Fahrgastnachfragen auf den Buslinien, die direkt die wirtschaftliche Ergiebigkeit der einzelnen Linien beeinflussen.

Es besteht somit eine Mischung aus Linien, die sich wirtschaftlich tragen und Linien mit einem negativen Linienergebnis. Der gemeinsame Betrieb dieser Linien innerhalb eines Linienbündels stellt somit die wirtschaftlichste Lösung für den Aufgabenträger Hansestadt Lübeck dar, weil er nur die Saldogröße ausgleichen muss.

Das Linienbündel umfasst neben dem Liniennetz auch die Qualitätsstandards (Anforderungsprofil) dieses RNVP (vgl. Kapitel 4 und 6). Sie bilden zusammen die vom Aufgabenträger definierte ausreichende Verkehrsbedienung, die er durch eine Direktvergabe an SL und LVG bis 2020 sichergestellt hat und auch zum Gegenstand einer weiteren Direktvergabe an SL/LVG machen will.

Die betrauten Unternehmen erbringen ihre Verkehrsleistungen im eigenen Namen und auf eigene Rechnung, ihnen stehen die Beförderungserlöse zu und sie tragen die Aufwendungen für die Leistungserstellung.

Die Einzelheiten zur Vertrags- und Finanzierungsgestaltung können dem Beteiligungsbericht der Hansestadt Lübeck (unter [http://www.luebeck.de/stadt\\_politik/rathaus/finanzen/index.html](http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/finanzen/index.html)) und den Wirtschaftsplänen von SL/LVG (unter <http://bekanntmachungen.luebeck.de/index.php?type=content&action=view&id=5652>) entnommen werden.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der beiden Verkehrsunternehmen umfasst neben der Durchführung des Fahrdienstes auf den vorgenannten Linien auch das Netzmanagement (Angebots- und Betriebsplanung, Marketing und Vertrieb) und die Vorhaltung der Infrastruktur (Betriebshof und tlw. Die Haltestellenausstattung – siehe hierzu Tabelle 7.1).

Bei der Laufzeit der Linienkonzessionen und des Betrauungsaktes bis 2020 ist es bis 2017 erforderlich, das künftige Vergabeverfahren festzulegen, um die vorgegebenen Vorlaufzeiten für Vergabeverfahren einhalten zu können. Die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger favorisiert weiterhin eine Direktvergabe im Sinne VO 1370/2007 im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. Das von den betrauten Unternehmen SL/LVG betriebene ÖPNV-Liniennetz soll auch künftig als Einheit erhalten bleiben, um eine integrierte ÖPNV-Bedienung des Stadtgebietes auch in Zukunft sicherzustellen.

### 7.3 Aufbau eines Qualitäts-Monitorings beim Aufgabenträger

Die Hansestadt Lübeck verfügt nur in Ansätzen über ein systematisches Qualitäts-Monitoring. Daten wie beispielsweise die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung und die Auswertungen des Haltestellen-Katasters sind bereits in den 3. RNVP eingeflossen. Zudem verfügen die Lübecker Verkehrsunternehmen SL und LVG über ein eigenes Qualitätsmanagement, dessen Ergebnisse dem Aufgabenträger aber nicht vollständig und zum Teil nur auf Nachfrage zugänglich sind.

Ein **systematisiertes Qualitäts-Monitoring ist ein wichtiges Instrument für den Aufgabenträger**, die „Marktnähe“ und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes zu überprüfen und eine marktkonforme ÖPNV-Gestaltung in Kooperation von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vornehmen zu können. Es ist ein wichtiges Instrument, die ÖPNV-Qualität und hierbei vor allem die Erfüllung der im RNVP und im Betrauungsvertrag definierten Anforderungen und Qualitätsstandards zu überprüfen. Es bildet zudem die Basis für die im Betrauungsvertrag festgelegte **Statuierung eines Anreizsystems**.

Die Hansestadt Lübeck wird in den kommenden Jahren auf Basis der Festlegungen im 3. RNVP ein **Kennzahlen-gestütztes Qualitäts-Monitoring** aufbauen, das eine Abschätzung und Bewertung des Aufwand-Ertrags-Verhältnisses durch den Aufgabenträger ermöglicht. Die Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen des Qualitäts-Monitoring werden vom AT und den VU gemeinsam besprochen. Optional können die Ergebnisse mit zur Öffentlichkeitsarbeit und Kundenkommunikation verwendet werden. Der Aufbau und die Durchführung eines Qualitäts-Managements sind mit **Kosten insbesondere im Personalbereich** verbunden und daher mit einem entsprechenden mittelfristig zu erarbeitenden Finanzierungskonzept zu hinterlegen.

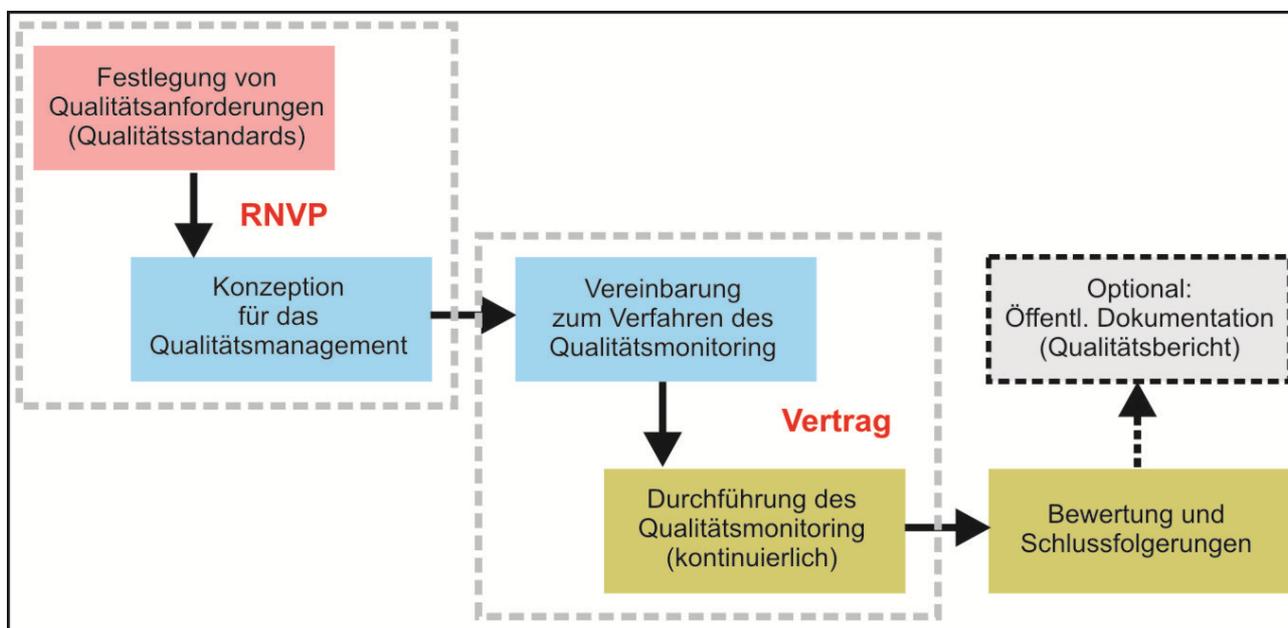


Bild 7-2: Verfahren zum Aufbau eines Qualitäts-Monitorings für Lübeck

Welche Daten im Einzelnen erhoben und ausgewertet werden und welche Erhebungsverfahren zum Einsatz kommen, ist ebenso wie die Zuständigkeit in Abstimmung zwischen dem AT und den VU noch festzulegen und dann vertraglich zu verankern. Es wird angestrebt, zur nächsten Fortschreibung des RNVP 2018 ff ein entsprechendes Datengerüst bereitzustellen, mit dem eine fundierte Bewertung und Fortschreibung des ÖPNV-Angebotes in Kooperation von AT und VU erfolgen kann.

Die nachfolgende Grafik enthält einen Vorschlag für die Komponenten eines Qualitäts-Monitorings unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen in Lübeck. Besonderes Augenmerk wird auf die Ermittlung von **Aussagen zur Bedienungsqualität** und zur **Kundenzufriedenheit** gerichtet, die auch Aussagen über Kundenstrukturen und Kundenpotenziale und damit über die Marktkonformität des Lübecker ÖPNV ermöglichen. Wichtiger Bestandteil dieser Erhebungen ist ebenso wie beim Beschwerdemanagement die Ermittlung zielgruppenspezifischer Daten bzw. Verhaltensformen (z.B. Differenzierung von Frauen, Jugendlichen, Menschen mit Behinderungen, etc.).

Beim Aufbau des Qualitäts-Monitorings wird eine **Kooperation mit anderen regionalen Aufgabenträgern** sowie der LVS angestrebt, um vorhandene Erfahrungen beispielsweise mit dem Qualitäts-Management im SPNV und evtl. Synergien nutzen zu können.

Nachweise / Messungen	Subjektive Bewertung	Objektive Bewertung
Bereitstellung Leistungs- und Erlösdaten	Kundenzufriedenheitsanalyse	Haltestellenmanagement
Erhebung Verkehrs- und Nachfragedaten	Beschwerdemanagement	Qualitätstest (Mystery Shopping)
Fahrzeitmessungen	ÖPNV-Beirat / Fahrgastbeirat	QMS Unternehmen (z.B. DIN ISO 9001)
Nachweise Fahrzeuganforderungen		Optional / perspektivisch: Kundengarantien
Nachweise Personalschulung		

**Bild 7-3: Komponenten für ein Qualitäts-Monitoring für den Lübecker ÖPNV**

<b>Qualitätskriterium</b>	<b>Instrumente / Verfahren</b>	<b>Frequenz</b>	<b>Zuständigkeit</b>
<b>(was ?)</b>	<b>(wie ?)</b>	<b>(wie oft ?)</b>	<b>(wer ?)</b>
Verkehrs- und Nachfragedaten	Fahrgastzählungen Fahrgastbefragungen	automatische Zählungen, bei Bedarf Vollerhebung	Verkehrsunternehmen
Leistungs- und Erlösdaten	Bereitstellung aus Betriebs- und Abrechnungssystem	jährlich	
Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	Fahrzeitmessungen	jährliche Synopse	Verkehrsunternehmen
Fahrzeuge - Technik und Ausstattung	Bereitstellung Fahrzeugstatistik	alle 5 Jahre zur RNVP-Fortschreibung	Verkehrsunternehmen
Personalqualifikation	Nachweise Personalschulung	jährlich	
Kundenprofil / Kundenzufriedenheit	Kundenzufriedenheits- analyse (KZA)	alle 2 Jahre	Aufgabenträger
Alle Merkmale der ÖPNV-Qualität		Beschwerdemanagement	jährliche Synopse
Bedienungsqualität, Tarifqualität, Marketingqualität	Qualitätstest	alle 2 Jahre evtl. im Wechsel mit KZA	Aufgabenträger
Haltestellen - Gestaltung und Ausstattung	Haltestellen- Managementsystem	alle 5 Jahre zur RNVP-Fortschreibung	Aufgabenträger / Stadtverwaltung / Verkehrsunternehmen
Haltestellen - Unterhaltung und Instandhaltung		jährliche Synopse	

**Bild 7-4: Grundlage für die Durchführung des Qualitäts-Monitoring**

## 8. Realisierungs- und Finanzierungsrahmen

Die unter den Kapiteln 6 „Entwicklungskonzept“ und 7 „ÖPNV-Management“ dargestellten Maßnahmen lassen sich vor dem Hintergrund folgender Aspekte und Rahmenbedingungen nur in Stufen umsetzen:

- ⇒ Finanzierbarkeit,
- ⇒ Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen im Lübecker Verkehrssystem,
- ⇒ Realisierungszeitrahmen städtebaulicher Planungen,
- ⇒ Abstimmungsbedarf mit den regionalen Aufgabenträgern,
- ⇒ Abstimmungsbedarf mit den Verkehrsunternehmen.

Vor diesem Hintergrund sind in Bild 8-1 alle Projekte und Maßnahmen zusammengefasst und im Bezug auf die Umsetzung mit entsprechenden Angaben hinterlegt. Bei der Einschätzung des Realisierungszeitraumes wurde von dem jetzigen Status ausgegangen. Durch nicht voraussehbare Entwicklungen, insbesondere durch die unsichere Haushalts- und Rechtslage, können sich die notwendigen Maßnahmen und die Prioritäten verschieben. Derartigen Veränderungen wird in der jährlichen Fortschreibung des Investitionsprogrammes Rechnung getragen.

Bei der Einrichtung/Installation neuer/zusätzlicher Einrichtungen und Verkehrsanlagen sind zusätzliche Mittel für Wartung, Unterhaltung usw. entsprechende Mittel im städtischen Haushalt anzumelden und bereit zu stellen.

Bei einigen Projekten wie der Herstellung barrierefreier Haltestellen sind im Rahmen der Umsetzungs-konkretisierung noch ergänzende Untersuchungen teilweise verbunden mit Kosten-Nutzen-Betrachtungen und daraus resultierende Prioritätensetzungen vorzunehmen. Fundierte Kosten-Nutzen-Analysen konnten aufgrund unvollständiger Daten- und Bewertungsgrundlagen und teilweise komplexer Abhängigkeiten nicht im Rahmen des RNVP durchgeführt werden.

Nach der ab 1.1.2013 geltenden Finanzierungsverordnung werden Höhe und Verteilung der Kommunalisierungsmittel als wesentliche ÖPNV-Finanzierungsquelle in der Weise neu geregelt werden, als dass das Land die Erfüllung dreier Voraussetzungen an eine unveränderte Beibehaltung von Mittelhöhe und –verteilung knüpft:

1. Das Vorliegen eines RNVPs, der den ÖPNV als Gesamtsystem in geeigneter Weise behandelt,
2. die Gewährleistung einer transparenten ÖPNV-Finanzierung und eine entsprechende Abbildung derselben in den Verwendungsnachweisen der Kommunalisierungsmittel und
3. die landesweite Kommunikation der Dachmarke nah.sh.

Die Aufgabenträger in Schleswig Holstein erhalten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gemäß § 6 Abs. 3 ÖPNVG für die Jahre 2013 bis 2017 jährlich 57,313 Mio. Euro ÖPNV-Mittel. Diese Mittel werden nach einem Verteilungsschlüssel auf die ÖPNV-Aufgabenträger verteilt, wobei die Hansestadt Lübeck auf einen Anteil von 5,09 % kommt. Insgesamt stehen der Hansestadt Lübeck damit aus Kommunalisierungsmitteln jährlich knapp 3 Mio. EUR für die ÖPNV-Finanzierung zur Verfügung. Zusätzlich werden jährlich rund **15 Mio. Euro** für den ÖPNV bereitgestellt (Finanzierungsregelung im Rahmen der Betrauung).

Alle nachfolgend dargestellten Projekte und Maßnahmen unterliegen vor dem Hintergrund der Haushaltskonsolidierung einem **Finanzierungsvorbehalt**. Dies betrifft vor allem den Bereich der ÖPNV-Infrastruktur (barrierefrei Haltestellen, B+R-Anlagen, ÖPNV-Beschleunigung etc.). Hier sind bei den Finanzierungskonzepten neben den investiven Aufwendungen unter Berücksichtigung möglicher Fördermittel auch Folgekosten für die Unterhaltung und Instandhaltung einzubeziehen. Im Rahmen des Haltestellenmanagement sind in diesem Zusammenhang die Zuständigkeiten für das Qualitätsmonitoring und die Unterhaltung zu regeln (vgl. Kap. 7.1 und 7.3).

Bei den Zuständigkeiten des ÖPNV-Aufgabenträgers und der Lübecker Stadtverwaltung sind zudem entsprechende Auswirkungen auf die Personalressourcen zu prüfen und notwendige Aufstockungen zu begründen und finanziell zu hinterlegen.

Der Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung wird während der Laufzeit dieses 3. RNVP über erfolgte Prüfungen und hierauf basierende Änderungen berichten, soweit diese Auswirkungen auf die Festlegungen in diesem 3. RNVP hat.

Unabhängig hiervon erfolgt eine jährliche Berichterstattung über die erfolgten Umsetzungen sowie eine Fortschreibung des Umsetzungs- und Finanzierungskonzeptes.

Kategorie	Geplante Maßnahme	Geplante Umsetzung	ca. Kosten in T-Euro		Zuständiger Bereich HL	Finanzierung
			2014	2015		
ÖPNV-Infrastruktur	Aufbau Haltestellen-Management und Update Haltestellenkataster	ab 2014	40 konsumtiv	NN	5.610	Komm-Mittel Eigenmittel
	Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen	kontinuierlich	100 investiv	100 investiv #	5.610 5.660	Komm-Mittel Eigenmittel
	Aufwertung von Schwerpunkthaltestellen	ab 2014	NN	NN	offen	Komm-Mittel Eigenmittel SL GVFG-SH
	Ausbau DFI-Anzeigen an Schwerpunkthaltestellen	läuft seit 2011	300 investiv	300 investiv #	5.610	Komm-Mittel Eigenmittel SL GVFG-SH
	Prüfung/Planung/Bau ÖPNV-Beschleunigung	ab 2013/2014	25 konsumtiv	100 investiv #	5.610 5.660 SL/LVG	Eigenmittel SL GVFG-SH
Erschließung	Planung/Bau neuer Haltestellen für Siedlungserweiterungen	abhängig von städtebaulicher Entwicklung	NN	NN	5.610 5.660	Komm-Mittel Eigenmittel Erschließungsträger
Angebot	Untersuchung alternativer Bedienungsformen	Prüfung 2014 Betrieb evtl. ab 2014	20 konsumtiv	NN konsumtiv	5.610	Komm-Mittel Eigenmittel SL GVFG-SH
Vernetzung	Planung/Bau B+R-Angebote	kontinuierlich ab 2014	-	50 investiv #	offen	Komm-Mittel Eigenmittel GVFG-SH
	Integration Regionalverkehr und städtischer ÖPNV	läuft seit 2012	akt. jährl. ca. 300 Prüfung mögl. Kosteneinsparungen		5.610	Eigenmittel
Qualitäts-Monitoring	Aufbau System und Verfahren auf Basis RNVP	ab 2014	20 konsumtiv	NN	5.610	Komm-Mittel Eigenmittel
	Installation elektronische Fahrgastzählgeräte	ab 2014	50 konsumtiv	350 investiv #	5.610 SL/LVG	Komm-Mittel Eigenmittel SL
	Kundenzufriedenheitsanalyse und Qualitätstester	ab 2015	-	30 konsumtiv	5.610	Komm-Mittel Eigenmittel

NN = Es liegt noch keine Kostenfeststellung oder Kostenschätzung vor

# = Kosten für Unterhaltung/Wartung und Instandhaltung sind hier noch nicht ausgewiesen

Komm-Mittel = Kommunalisierungsmittel

SL = Bei diesen Projekten erfolgt eine Finanzierung gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen

Bei den "Eigenmitteln" handelt es sich um Mittel der Hansestadt Lübeck. Im Rahmen der Betrauung und der in Kap. 7.1 dargestellten Aufgabenteilung können Maßnahmen / Aktivitäten an SL/LVG übertragen werden, müssen dann aber vom ÖPNV-Aufgabenträger finanziell ausgeglichen werden, wenn keine andere Gegenfinanzierung möglich ist.

**Bild 8-1: RNVP-Umsetzung ab 2014 (Stand November 2013 – Daten auf 2014/2015 aktualisieren)**

## Verzeichnis der Bilder (Abbildungen, Pläne, Tabellen)

BILD 1-1: ÜBERSICHT ZUR PROJEKTSTRUKTUR DES 3. RNVP DER HANSESTADT LÜBECK.....	14
BILD 1-2: ÜBERSICHT ZUM ABLAUF DES BETEILIGUNGSVERFAHREN ZUM 3. RNVP .....	15
BILD 2-1: STADTSTRUKTUR DER HANSESTADT LÜBECK .....	24
BILD 2-2: ÜBERSICHT WICHTIGER STRUKTURDATEN FÜR DIE HANSESTADT LÜBECK.....	24
BILD 2-3: EINWOHNERENTWICKLUNG MIT PROGNOSE.....	25
BILD 2-4: PROGNOSE ZUR ENTWICKLUNG DER ALTERSSTRUKTUR .....	26
BILD 2-5: EINPENDLER DER HANSESTADT LÜBECK.....	28
BILD 2-6: ÜBERGEORDNETES VERKEHRSSYSTEM DER REGION LÜBECK.....	30
BILD 4-1: KOMPONENTEN DES ANFORDERUNGSPROFILS FÜR DIE KÜNFTIGE ÖPNV-GESTALTUNG.....	34
BILD 4-2: VERKEHRSMITTELWAHL NACH AUSGEWÄHLTEN ALTERSGRUPPEN UND GESCHLECHT .....	36
BILD 4-3: KÜNFTIGES ÖPNV-STRECKENNETZ MIT NETZKNOTEN IM BEDIENTUNGSGEBIET SL/LVG.....	38
BILD 4-4: RÄUMLICHE ZUWEISUNG VON ERSCHLIEßUNGSSTANDARDS („AUSREICHENDE ERSCHLIEßUNG“) .....	42
BILD 4-5: ZEITLICHE VERTEILUNG DER ÖPNV-NACHFRAGE AM NORMALWERKTAG.....	44
BILD 4-6: RÄUMLICHE ZUWEISUNG VON BEDIENTUNGSHÄUFIGKEITEN (TAKTGRUPPEN) NACH BETRIEBSZEITEN .....	46
BILD 5-1: UMSETZUNGSBILANZ DES 2. RNVP .....	59
BILD 5-2: VERKEHRSMITTELANTEILE IM VERGLEICH.....	62
BILD 5-3: ERSCHLIEßUNG DES LÜBECKER STADTGEBIETES DURCH DEN SPNV .....	63
BILD 5-4: BEISPIEL FÜR DIE GESTALTUNG MODERNER HALTESTELLEN IM LÜBECKER STADTGEBIET .....	64
BILD 5-5: AUSWERTUNG VON BORDSTEINHÖHEN AN BUSHALTESTELLEN IM STADTGEBIET (STAND 2010) .....	65
BILD 5-6: SIEDLUNGSBEREICHE OHNE ÖPNV-BEDIENTUNG IN VERKEHRLICHEN RANDZEITEN .....	69
BILD 5-7: FAHRZEITEN ZWISCHEN WOHNGEBIETEN UND DER LÜBECKER ALTSTADT .....	71
BILD 5-8: ANBINDUNG WICHTIGER VERKEHRSZIELE IM LÜBECKER STADTBUSNETZ.....	72
BILD 5-9: ANSCHLÜSSE BUS <> BAHN AM HAUPTBAHNHOF IM ABENDVERKEHR NACH 20 UHR .....	73
BILD 5-10: MODERNE FAHRZEUGE PRÄGEN DAS BILD DES LÜBECKER ÖPNV.....	75
BILD 5-11: TARIFZONENPLAN (STAND FAHRPLAN 2013).....	77
BILD 5-12: PUBLIKATIONEN ZUM LÜBECKER ÖPNV.....	78
BILD 5-13: ÜBERSICHT DER HANDLUNGSBEDARFE IM LÜBECKER ÖPNV .....	81
BILD 6-1: ÜBERSICHT DER PROJEKTE UND MAßNAHMEN DES ENTWICKLUNGSKONZEPTES.....	83
BILD 6-2: KONZEPT ZUR AUFWERTUNG DES SPNV IN DER REGION LÜBECK.....	85
BILD 6-3: ÜBERSICHT VON ANGEBOTSANPASSUNGEN IM RAHMEN DER LINIENNETZOPTIMIERUNG .....	87
BILD 6-4: GEPLANTER AUSBAU VON DFI-ANZEIGEN AN SCHWERPUNKTHALTESTELLEN.....	88
BILD 6-5: KOMPONENTEN EINER INTEGRIERTEN ÖPNV-BESCHLEUNIGUNG .....	90
BILD 6-6: PRÜFGEBIETE FÜR DEN POTENZIELLEN EINSATZ ALTERNATIVER BEDIENTUNGSFORMEN .....	92
BILD 6-7: BEISPIEL FÜR DEN ÜBERSCHNEIDUNGSBEREICH MIT DEM KREIS HERZOGTUM LAUENBURG .....	94
BILD 6-8: ATTRAKTIVE B+R-ANGEBOTE AN ÖPNV-HALTESTELLEN MIT ÜBERDACHUNG UND FAHRRADBOXEN .....	95
BILD 6-9: VORGEHENSWEISE BEI DER NACHFRAGEPROGNOSE .....	98
BILD 7-1: ZUORDNUNG VON AUFGABEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG .....	100
BILD 7-2: VERFAHREN ZUM AUFBAU EINES QUALITÄTS-MONITORINGS FÜR LÜBECK.....	104
BILD 7-3: KOMPONENTEN FÜR EIN QUALITÄTS-MONITORING FÜR DEN LÜBECKER ÖPNV .....	105
BILD 7-4: GRUNDLAGE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DES QUALITÄTS-MONITORING .....	106
BILD 8-1: RNVP-UMSETZUNG AB 2014 (STAND NOVEMBER 2013 – DATEN AUF 2014/2015 AKTUALISIEREN) .....	109

## Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi
AT	ÖPNV-Aufgabenträger
BAB	Bundesautobahn
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
B+R	Bike und Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EG	Europäische Gemeinschaft
ERL	Entwicklungskonzept Region Lübeck
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
HVZ	Hauptverkehrszeit
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
ITF	Integrativer Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
KBA	Kraftbundesamt (in Flensburg)
Kfz	Kraftfahrzeug
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
LVG	Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH
LVO	Landesverordnung
LVS	Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag

NVZ	Normalverkehrszeit
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park und Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Sonnabend, Sonntag
SGB	Sozialgesetzbuch
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SL	Stadtverkehr Lübeck GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TÖB	Träger öffentlicher Belange
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## Literaturverzeichnis

dwif Consulting GmbH:

Wirtschaftsfaktor Tourismus in der Hansestadt Lübeck 2011, München 2012

INFAS – Institut für angewandte Sozialforschung GmbH:

Akzeptanzstudie Mobilitätsberatung Lübeck;  
Bonn, März 2000

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln, Juli 2011

Hansestadt Lübeck:

Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK;  
in Lübeck plant und baut, Heft 104 / Dezember 2010

Hansestadt Lübeck:

Mobilitätsverhalten in Lübeck, Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung 2010,  
in Lübeck plant und baut Heft 106 / Mai 2011

Hansestadt Lübeck:

Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck;  
in Lübeck plant und baut Heft 94 / Januar 2005

Hansestadt Lübeck:

Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck,  
Berichte zur Umsetzung und Fortschreibung, 2006 bis 2011

Hansestadt Lübeck:

Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck; Lübeck 2000

Hansestadt Lübeck:

Konzept Fahrradfreundliches Lübeck; Lübeck 2013

Hansestadt Lübeck, Frauenbüro:

Konzept zur Anwendung des Prinzips des "Gender Mainstreaming" in der Stadtverwaltung  
und den städtischen Gesellschaften; Lübeck 2002

Hansestadt Lübeck:

Statistische Jahrbücher 2010 und 2011

Hansestadt Lübeck, Bereich Statistik und Wahlen:

Bevölkerungsprognose für die Bevölkerung der Hansestadt Lübeck bis 2025

Hansestadt Lübeck:

Bildungsbericht – Materialband Schulstatistik der berufsbildenden Schulen der  
Hansestadt Lübeck Schuljahr 2011/2012; Lübeck, Januar 2012

Hansestadt Lübeck:

Bildungsbericht – Materialband Schulstatistik der allgemeinbildenden Schulen der  
Hansestadt Lübeck Schuljahr 2011/2012; Lübeck, Dezember 2011

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH:

Verkehrserhebung ÖPNV Lübeck 2010, Hannover Dezember 2010

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:

Regionalplan 2004 für den Planungsraum II Schleswig-Holstein Ost, Kiel o. Jahr

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:

Einwohnerentwicklung in der kreisfreien Stadt Lübeck 2010 bis 2025. Kiel o. Jahr

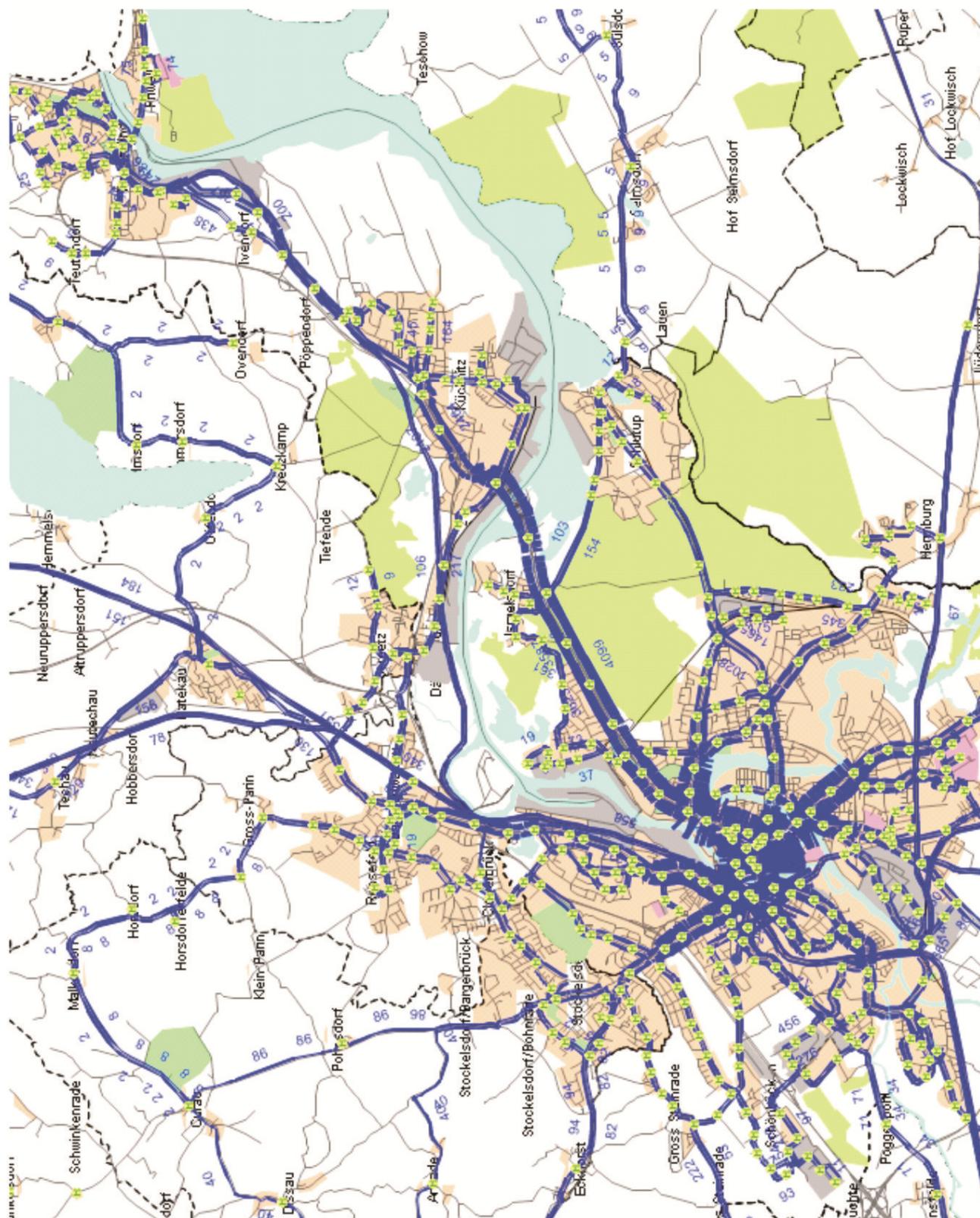
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:  
Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen; Kiel, April 2012
- Kraftfahrtbundesamt:  
Kraftfahrzeugstatistik 2011
- LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH:  
Dritter Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein 2008 - 2012;  
Kiel, März 2009
- LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH.;  
Untersuchung der wirtschaftlichen und ökologischen Effekte einer neuen Angebotskonzeption im Schienenpersonennahverkehr für den Raum Lübeck mit dem Horizont 2020,  
Kiel, März 2011
- LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH:  
Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif),  
Kiel 2005
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein:  
Landesverkehrsprogramm Perspektive für Schleswig-Holstein; Kiel 2003
- NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH:  
Gästabefragung Lübeck und Travemünde 2011, Kiel 2012
- omniphon GmbH:  
Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Lübeck, Sonderauswertung nach Stadtteilen  
Leipzig 2010
- Projektgruppe Bildung und Region:  
Schulentwicklungsplan Hansestadt Lübeck Fortschreibung 2007 mit Ausblick 2016,  
Bonn-Bad Godesberg o. Jahr
- PTV Planung Transport Verkehr AG:  
Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes der Hansestadt Lübeck,  
Karlsruhe, August 2011
- Regionalbeirat für die Region Lübeck (Hrsg.):  
Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL), Leitbild und Handlungsrahmen; Lübeck 2003
- Stadtverkehr Lübeck GmbH:  
Fahrplan und Liniennetzplan 2012/2013
- urbanus GbR, SHP-Ingenieure, BSV Aachen  
Lübeck – staufrei bis 2015; Lübeck/Hannover/Aachen Januar 2008
- URS Deutschland GmbH:  
Klimaschutz in Lübeck, Integriertes Rahmenkonzept, Hamburg, September 2010

*Daten und Unterlagen zum ÖPNV wurden außerdem bereitgestellt von der Stadtverkehr Lübeck GmbH und dem Bereich Stadtplanung der Hansestadt Lübeck.*

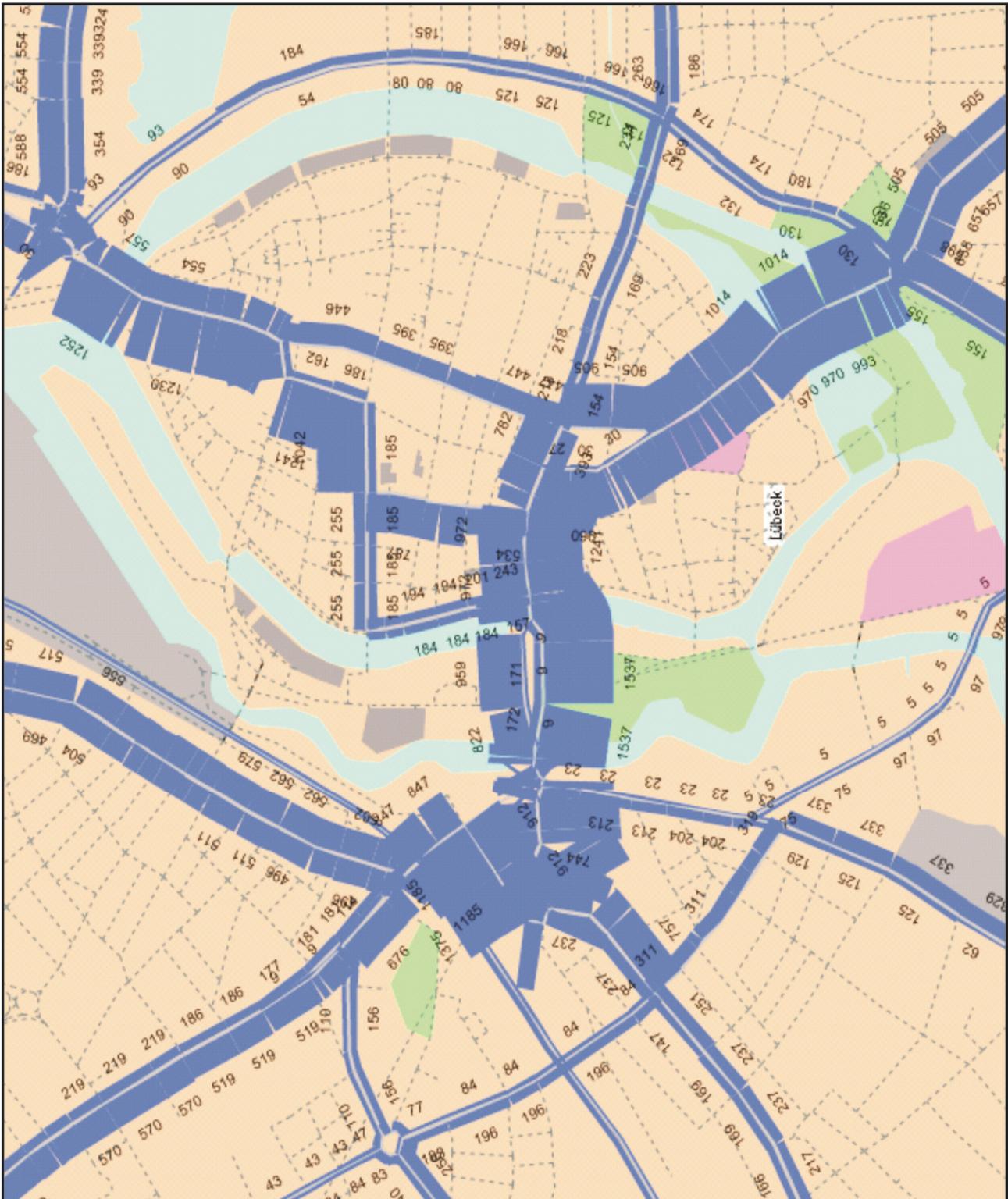
## **Anhang 1**

Streckenbelastungen im Lübecker Busnetz  
(Quelle: PTV AG; Überprüfung und Optimierung  
des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck, 2011)

Fahrgäste im Gesamtnetz (Tageswert; Mo-Fr)



Fahrgäste in der Stunde 07.00 bis 08.00 Uhr (MF) (Ausschnitt Altstadt)



## **Anhang 2**

Linienkenndaten Stadtverkehr Lübeck GmbH und LVG

(Stand Fahrplan 2012/2013)

Linien-Nr.	Unterlinie	Linienverlauf	Unternehmen	Anzahl Fahrgäste pro Tag (Mo-Fr)	Fahrzeugsinsatz	Betriebsleistung [Tsd. km / Jahr]
1	1	Gr. Parin - Bad Schwartau - ZOB - Hochschulstadtteil	SL	> 8.000	NF	100-300
1	2	Bad Schwartau - ZOB - Hochschulstadtteil	SL		NF	
2	1	Stockelsdorf - Bauernweg - ZOB - Sudetenstr.	SL	2.000 - 5.000	NF	300-500
2	2	Stockelsdorf - Bauernweg - ZOB - Bornkamp	SL		NF	
2	3	ZOB - Bauernweg	SL		NF	
3	-	Sereetzer Weg - ZOB - G.-Radbruch-Platz - Eichholz	SL	5.000 - 8.000	NF	300-500
4	-	Heiweg - G.-Radbruch-Platz - Groß Grönau	SL	5.000 - 8.000	NF	300-500
5	1	Oberbüssauer Weg - ZOB - Eichholz - Herrnburg	SL	> 8.000	NF	> 500
5	2	Oberbüssauer Weg - ZOB - Eichholz	SL		NF	
6	-	Hamburger Str. - ZOB - St. Hubertus - Blankensee	SL	5.000 - 8.000	NF	> 500
7	1	Bad Schwartau - Vorw. Friedh. - ZOB - Moising / Moorgarten / Kl.Wesenbg.	SL	> 8.000	NF	> 500
7	2	ZOB - Oberbüssauer Weg - Moorgarten / Klein Wesenberg	SL		NF	
7	3	Oberbüssauer Weg - Moorgarten	SL		Linientaxi	
9	1	Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB - Uni - Grillenweg	SL	5.000 - 8.000	NF	> 500
9	2	Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB - Stephensonstr. / Universitätsklinikum	SL		NF	
10	-	Sereetz - Bad Schwartau - G.-Radbruch-Platz - Wesloer Brücke	SL	5.000 - 8.000	NF	300-500
11	-	Oberbüssauer Weg - Buntekuh - ZOB - G.-Radbruch-Platz - Zarnenezweg	SL	> 8.000	NF	> 500
12	1	Oberbüssauer Weg - Bauernweg - ZOB - Normannenweg	SL	5.000 - 8.000	NF	> 500
12	2	Bauernweg - ZOB - Normannenweg	SL		NF	
12	3	Normannenweg - An der Trave (GE Selmsdorf)	SL		Linientaxi	
15	1	Vorrader Str. - H.d.Kirschkatzen - ZOB - Niels-Bohr-Ring	SL	2.000 - 5.000	NF	100-300
15	2	Vorrader Str. - H.d.Kirschkatzen - ZOB - G.-Radbruch-Platz	SL		NF	
16	1	Herrenholz - ZOB - (Wulfsdorf / Krummesser Baum) - Krummesse	SL	5.000 - 8.000	NF	> 500
16	2	Herrenholz - Buntekuh - ZOB - Schiereichenkoppel	SL		NF	
16	3	Schiereichenkoppel - Wulfsdorf - Krummesse	SL		Linientaxi	
17	-	Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB - Universitätsklinikum	SL	< 2.000	NF	< 100
18	-	Bad Schwartau - Rensefeld	SL	< 2.000	Linientaxi	< 100
21	-	CITTI-Park - ZOB - Wesloer Brücke - Gleisdreieck	SL	2.000 - 5.000	NF	100-300
30	-	ZOB - Travemünde Strandbahnhof - Gneversdorf	LVG	2.000 - 5.000	NF	> 500
31	-	ZOB - Roter Hahn - Strandbahnhof	LVG	< 2.000	NF	100-300
32	-	Hirtenbergweg - ZOB - Stephensonstraße	LVG	2.000 - 5.000	NF	300-500
33	-	Bad Schwartau - Sereetz - Siems - GE Gneversdorfer Weg	LVG	2.000 - 5.000	NF	300-500
35	-	GE Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof - Teutendorf Raiffeisen	LVG	< 2.000	Midibus	< 100
38	-	GE Gneversdorfer Weg - Priwallfähre - Wellenschlag	LVG	< 2.000	Midibus	< 100
39	-	ZOB - G.-Radbruch-Platz - Roter Hahn	LVG	2.000 - 5.000	NF	100-300
40	1	ZOB - Strandbahnhof - Timmendorf ZOB - Scharbeutz Bhf.	LVG	2.000 - 5.000	NF	300-500
40	2	ZOB - Strandbahnhof	LVG		NF	

## **Anhang 3**

Haltestellen mit B+R-Stellplätzen

(Stand Oktober 2012)

## **Bike + Ride- Anlagen**

## **Bedienungsgebiet SL / LVG**

ste = stadteinwärts, sta = stadtauswärts, (4) = Anzahl der B+R-Anlagen

### Moorgarten/ Niendorf (4)

Moorgarten ste  
Grote Bleeken ste  
Holderbusch ste  
Bartelsholz ste

### Moisling/ Buntekuh (6)

August-Bebel-Str. sta  
August-Bebel-Str. ste  
Hudekamp ste  
Buntekuh ste (überdacht)  
Buntekuh sta  
Max-Reger-Str. ste

### Schönböcken/ St. Lorenz-Nord (13)

Bauernweg  
Marienburgstr. (überdacht)  
Kurzer Weg ste  
P+R Lohmühle  
Travekaserne  
Peenestieg ste  
Oderstr. ste  
Fackenburger Allee ste  
Burckhardt-Gymnasium sta  
Sereetzer Weg  
Vorwerker Friedhof  
Tremser Teich sta  
Pfitznerstr. ste

### St.-Lorenz-Süd (5)

Roter Löwe ste  
Hbf Vorplatz Stadtseite  
Drägerwerk ste  
Lachswehrallee/Meierstr.  
ZOB/ Hansestr.

### Krummesse/ Kronsforde (7)

Tannenweg (überdacht)  
Krummesse Schule ste  
Moorweg ste  
Ruschweg ste  
Krummesser Baum ste  
Schleusenstr. ste  
Butenhof ste

### Gr. Grönau (2)

Am Vierth (überdacht)  
Berliner Str. ste

### St. Jürgen (12)

Flughafen ste  
P+R St. Hubertus ste  
Neptunstr. Ste  
Grönauer Baum ste  
Gustav-Falke-Str. ste  
Weinbergstr. Ste  
Fahlenkampsweg ste  
Vorrader Str. ste  
Bahn-H St. Jürgen  
Bahn-H Flughafen Blankensee  
Moltkestr. sta  
Blanckstr. sta

### St. Gertrud/ Eichholz (11)

Wesloer Brücke  
Am Rittbrook ste  
Moltkestr. sta  
Adolfstr. ste  
Eichholz  
Eichholz Teich ste  
Guerickestr. ste  
Kaufhof ste  
Meesenring sta  
Gneisenastr. sta  
Am Stau (Shuttle-Bus)

### Schlutup (4)

Fabrikstr. sta  
Brinkweg sta  
Wesloer Str. sta  
Schlutup Markt

### Kücknitz/ Siems (6)

Siems (Shuttle-Bus  
Seelandstr. sta  
Solmützstr. sta  
Roter Hahn ste  
Eisenstr. sta  
Bahn-H Kücknitz

### Travemünde (9)

Fährplatz TVM-Seite  
Priwallfähre Priwallseite  
Hafenbahnhof  
Strandbahnhof  
Rose/Moorredder  
Norderfähre TVM-Seite  
Norderfähre Priwallseite  
Teutendorfer Weg ste  
Rönnauer Weg sta

**Summe: 79 Haltestellen**

## **Anhang 4**

Verzeichnis der Schwerpunkt-Haltestellen

(Stand Mai 2013)

Lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Anzahl Einsteiger	Bemerkungen
1	ZOB/Hauptbahnhof	Gesamtanlage	ca. 20.000	Übergeordneter ÖPNV-Netzknoten
2	Gustav-Radbruch-Platz	Gesamtanlage	ca. 5.000	Übergeordneter ÖPNV-Netzknoten
3	Sandstraße	stadtauswärts	4342	"Zentralhaltestelle Altstadt" Übergeordneter ÖPNV-Netzknoten
4	Kohlmarkt	stadtauswärts	4182	
5	Wahmstraße	stadtauswärts	2202	
6	Fachhochschule	stadteinwärts	2079	
7	Fegefeuer	stadtauswärts	1440	
8		stadteinwärts	1357	
9	Buntekuh	Gesamtanlage	ca. 1.100	Übergeordneter ÖPNV-Netzknoten
10	Kaufhof	stadteinwärts	1093	Übergeordneter ÖPNV-Netzknoten
11		stadtauswärts	979	
12	Fleischhauerstraße	stadtauswärts	1044	
13	LindenArcaden	stadtauswärts	1017	
14		stadteinwärts	542	
15	Koberg	stadtauswärts	903	
16		stadtauswärts	903	
17	Eichholz	stadteinwärts	857	Nachgeordneter ÖPNV-Netzknoten, Verknüpfung Regionalverkehr NWM
18	Stadthalle	stadtauswärts	849	Übergeordneter ÖPNV-Netzknoten
19		stadteinwärts	579	
20	Breite Str./Stadttheater	stadtauswärts	830	
21		stadteinwärts	692	
22	Karavellenstraße	stadteinwärts	627	Stadtteilzentrum Buntekuh Baltic-Schulzentrum
23	Oberbüssauer Weg	stadteinwärts	624	
24	Schüsselbuden	stadtauswärts	608	
25	Große Burgstraße	stadtauswärts	602	
26	Katharineum	stadtauswärts	557	
27	Fahlenkampsweg	stadteinwärts	554	
28	Holstentorplatz	stadtauswärts	523	
29		stadteinwärts	502	
30	Wesloer Brücke	stadteinwärts	483	Nachgeordneter ÖPNV-Netzknoten
31	Universität	stadteinwärts	474	Übergeordnetes Verkehrsziel
32	Universitätsklinikum	Gesamtanlage	450	Übergeordnetes Verkehrsziel
33	Krankenhaus Süd	stadteinwärts	442	Übergeordnetes Verkehrsziel

## **Anhang 5**

Konzessionen, Liniennetz und Verkehrsangebot im Lübecker ÖPNV-System

(Stand Fahrplan 2013)

Bahnlinie (Verlauf)	Betreiber	Betriebs- beginn (Mo-Fr)	Betriebs- schluss (Mo-Fr)	Fahrtenangebot (Fahrplankontakt)									
				Mo - Fr					Sa		So		
				HVZ1 6-9h	NVZ 9-12h	HVZ2 12-15h	HVZ3 15-20h	SVZ 20-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h	
Kiel Hbf. - Eutin - Bad Schwartau - Lübeck Hbf.	DB AG	05:04	22:16	60"	60"	60"	60"	120"	60"	60"	60"	60"	
Kiel Hbf. - Ascheberg - Eutin - Pönitz - Lübeck Hbf.	DB AG	03:55	00:58	60"	60"	60"	60"	120"	60"	60"	60"	60"	
Lübeck Hbf. - Ratzeburg - Lüneburg	DB AG	04:20	01:21	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	
Lübeck Hbf. - Timmendorfer Strand - Neustadt - Puttgarden	DB AG	05:19	00:55	120"	120"	120"	120"	120"	120"	120"	120"	120"	
Lübeck Hbf. - Timmendorfer Strand - Neustadt	DB AG	04:42	23:45	120"	120"	120"	120"	120"	120"	120"	120"	120"	
Lübeck Hbf. - Lübeck Kücknitz - Lübeck Travemünde	DB AG	05:03	23:56	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	
Lübeck Hbf. - Schönberg - Grevesmühlen - Bad Kleinen	DB AG	04:32	23:59	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	
Lübeck Hbf. - Reinfeld - Bad Oldesloe - Hamburg Hbf.	DB AG	04:08	01:56	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	
Lübeck Hbf. - Bad Oldesloe - Ahrensburg - Hamburg Hbf.	DB AG	04:08	21:20	60"	60"	60"	60"	/	/	/	/	/	

Quelle: [www.nah.sh/nah-sh/fahrplan/fahrplankontakt/](http://www.nah.sh/nah-sh/fahrplan/fahrplankontakt/), Januar 2014

### Übersicht der Linien, Betreiber und Angebote im SPNV (Stand 2013)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Funktionale Zuordnung	Unternehmen
1	Gr. Parin - Bad Schwartau - ZOB - Hochschulstadtteil	Stadtverkehr	SL
2	Stockelsdorf - Bauernweg - ZOB - Sudetenstr. / Bornkamp	Stadtverkehr	SL
3	Sereetzer Weg - ZOB - G.-Radbruch-Platz - Eichholz	Stadtverkehr	SL
4	Heiweg - G.-Radbruch-Platz - Groß Grönu	Stadtverkehr	SL
5	Oberbüssauer Weg - ZOB - Eichholz - Herrsburg	Stadtverkehr	SL
6	Hamburger Str. - ZOB - St. Hubertus - Blankensee	Stadtverkehr	SL
7	Bad Schwartau - Vorw. Friedh. - ZOB - Moising / Moorgarten / Kl.Wesenbg.	Stadtverkehr	SL
9	Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB - Uniklinik - Grillenweg	Stadtverkehr	SL
10	Sereetz - Bad Schwartau - G.-Radbruch-Platz - Wesloer Brücke	Stadtverkehr	SL
11	Oberbüssauer Weg - Buntekuh - ZOB - G.-Radbruch-Platz - Zarnewenzweg	Stadtverkehr	SL
12	Oberbüssauer Weg - Bauernweg - ZOB - Normannenweg / An der Trave	Stadtverkehr	SL
15	Vorrader Str. - H.d.Kirschkatzen - ZOB - GRP - Niels-Bohr-Ring	Stadtverkehr	SL
16	Herrenholz - ZOB - (Wulfsdorf / Krummesser Baum) - Krummesse	Stadtverkehr	SL
17	Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB - Universitätsklinikum	Stadtverkehr	SL
18	Bad Schwartau - Rensefeld - Bollbrüch	Stadtverkehr	SL
21	CITTI-Park - ZOB - Wesloer Brücke - Gleisdreieck	Stadtverkehr	SL
30	ZOB - Travemünde Strandbahnhof - Gneversdorf	Stadtverkehr	LVG
31	ZOB - Roter Hahn - Strandbahnhof	Stadtverkehr	LVG
32	Hirtenbergweg - ZOB - Stephensonstraße	Stadtverkehr	LVG
33	Bad Schwartau - Sereetz - Siems - GE Gneversdorfer Weg	Stadtverkehr	LVG
35	GE Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof - Teutendorf Raiffeisen	Stadtverkehr	LVG
38	GE Gneversdorfer Weg - Priwallfähre - Wellenschlag	Stadtverkehr	LVG
39	ZOB - G.-Radbruch-Platz - Roter Hahn	Stadtverkehr	LVG
40	ZOB - Strandbahnhof - Timmendorf ZOB - Scharbeutz Bhf.	Stadtverkehr	LVG
5912	Lübeck - Stockelsdorf - Ahrensböck - Gnissau	Regionalverkehr	AK
5951	Lübeck - Pansdorf - Timmendorfer Strand - Haffkrug	Regionalverkehr	AK
7650	Lübeck - Bad Segeberg (SCHNELLBUS)	Regionalverkehr	AK
8130	Lübeck - Klein Wesenberg - Reinfeld	Regionalverkehr	AK
8150	Lübeck - Zarpn - Pöhls	Regionalverkehr	AK
8710	Lübeck - Ratzeburg - Mölln	Regionalverkehr	AK
8131	Lübeck - Mönkhagen - Zarpn - Reinfeld	Regionalverkehr	Dahmetal
8720	Lübeck - Kastorf - Sandesneben - Trittau	Regionalverkehr	Dahmetal
8741	Kronsförde - Berkenthin - Ratzeburg	Regionalverkehr	Dahmetal
8770	(Lübeck ZOB) - Kronsförde - Rondeshagen - Mölln	Regionalverkehr	Dahmetal
8771	Krummesse - Berkenthin	Regionalverkehr	Dahmetal
8780	(Lübeck ZOB) - Kronsförde - Sandesneben	Regionalverkehr	Dahmetal
8781	Krummesse - Grinau - Bliestorf	Regionalverkehr	Dahmetal
300	Lübeck - Selmsdorf - Dassow - Grevesmühlen - (Wismar)	Regionalverkehr	GBB
300a	Lübeck - Selmsdorf - Schönberg	Regionalverkehr	GBB
301	Schlutup - Teschow - Selmsdorf - Schönberg - Dassow	Regionalverkehr	GBB
371	Priwall Fähre - Klütz - Boltenhagen	Regionalverkehr	GBB
390	Eichholz - Herrsburg - Wahrsow - Schönberg	Regionalverkehr	GBB

### Übersicht der Konzessionsinhaber und Betreiber im Lübecker ÖPNV-System (Stand 2013)



Liniennetz im Bedienungsbereich SL und LVG (Stand Fahrplan 2013)

Linien-Nr.	Unterlinie	Linienverlauf	Betriebsbeginn (MoFr)	Betriebschluss (MoFr)	Fahrtenangebot (Fahrplankt)								
					Mo - Fr					Sa		So	
					HVZ1 6-9h	NVZ 9-12h	HVZ2 12-15h	HVZ3 15-20h	SVZ 20-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h
1	1	Gr. Parin - Bad Schwartau - ZOB - Hochschulstadtteil	06:19	23:23	30"	30"	30"	30"	60"	60"	60"	60"	60"
1	2	Bad Schwartau - ZOB - Hochschulstadtteil	03:30	00:50	30"	/	30"	5x	/	30"	/	30"	/
2	1	Stockelsdorf - Bauernweg - ZOB - Sudetenstr.	04:41	20:27	60"	60"	60"	60"	/	60"	/	60"	/
2	2	Stockelsdorf - Bauernweg - ZOB - Bornkamp	05:19	00:07	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"
2	3	ZOB - Bauernweg	12:15	16:06	/	/	30"	4x	/	/	/	/	/
3	-	Sereetzer Weg - ZOB - G.-Radbruch-Platz - Eichholz	04:30	23:57	30"	30"	30"	30"	60"	30"	60"	60"	60"
4	-	Heiweg - G.-Radbruch-Platz - Groß Grönau	04:35	20:18	30"	30"	30"	30"	/	30"	/	30"	/
5	1	Oberbüssauer Weg - ZOB - Eichholz - Herrsburg	05:43	00:15	30"	2x	30"	11x	5x	12x	8x	/	/
5	2	Oberbüssauer Weg - ZOB - Eichholz	03:31	00:48	10"	15"	10"	10"	60"	30"	60"	30"	60"
6	-	Hamburger Str. - ZOB - St. Hubertus - Blankensee	04:00	00:57	30"	30"	30"	30"	60"	30"	60"	30"	60"
7	1	Bad Schwartau - Vorw. Friedh. - ZOB - Moisling	03:54	21:24	15"	15"..30"	15"	15"..30"	60"	30"	60"	30"	60"
7	2	ZOB - Oberbüssauer Weg - Moorgarten / Klein Wesenberg	05:05	00:53	/	30"	5x	10x	/	30"	/	/	/
7	3	Oberbüssauer Weg - Moorgarten	06:54	14:45	1x	/	3x	/	/	/	/	/	/
9	1	Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB - Uni - Grillenweg	04:56	21:34	30"	30"	30"	30"	1x	30"	/	30"	/
9	2	Bad Schwartau-Stockelsdorf-ZOB-Stephensonstr./UKSH	04:11	23:43	7x	/	30"	/	60"	/	60"	/	60"
10	-	Sereetz - Bad Schwartau - G.-Radbruch-Platz - Wesloer Br.	04:32	00:46	30"	30"	30"	30"	60"	30"	60"	30"	60"
11	-	Oberbüssauer Weg-Buntekuh-ZOB-GRP-Zarnewenzweg	03:58	01:01	15"	15"	15"	15"	60"	30"	60"	30"	60"
12	1	Oberbüssauer Weg-Bauernweg-ZOB-GRP-Normannenweg	05:22	21:35	60"	60"	60"	60"	/	60"	/	60"	/
12	2	Bauernweg - ZOB - Normannenweg	04:50	23:57	60"	60"	60"	60"	60"	60"	60"	/	60"
12	3	Normannenweg - An der Trave (GE Selmsdorf)	08:10	19:50	2x	60"	60"	60"	/	/	/	/	/
15	1	Vorrader Str. - H.d.Kirschkatzen - ZOB - Niels-Bohr-Ring	05:16	18:16	7x	/	4x	6x	/	/	/	/	/
15	2	Vorrader Str. - H.d.Kirschkatzen - ZOB - G.-Radbruch-Platz	04:37	23:55	30"	30"	60"	30"	60"	30"	60"	60"	60"
16	1	Herrenholz - ZOB - (Wulfsdorf / Vorrade) - Krummesse	05:23	00:55	30"	30"	30"	30"	60"	30"	60"	30"	60"
16	2	Herrenholz - Buntekuh - ZOB - Schiereichenkoppel	04:33	20:54	30"	30"	30"	30"	1x	/	/	/	/
16	3	Schiereichenkoppel - Wulfsdorf - Krummesse	07:28	15:44	1x	/	4x	2x	/	/	/	/	/
17	-	Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB - Universitätsklinikum	06:54	07:56	3x	/	/	/	/	/	/	/	/
18	-	Bad Schwartau - Rensefeld	06:46	17:21	4x	/	6x	5x	/	/	/	/	/
21	-	CITTI-Park - ZOB - Wesloer Brücke - Gleisdreieck	05:25	21:14	30"	30"	30"	30"	2x	30"	/	/	/
30	-	ZOB - Travemünde Strandbahnhof - Gneversdorf	04:25	23:52	30"	30"	30"	30"	60"	30"	60"	60"	60"
31	-	ZOB - Roter Hahn - Strandbahnhof	03:28	01:15	4x	/	/	/	60"	6x	60"	6x	60"
32	-	Hirtenbergweg - ZOB - Stephensonstraße	04:30	01:00	30"	30"	30"	30"	60"	60"	60"	60"	60"
33	-	Bad Schwartau - Sereetz - Siems - GE Gneversdorfer Weg	04:15	22:51	30"	30"	30"	30"	60"	60"	60"	60"	60"
35	-	GE Gneversdorfer Weg - Strandbahnhof - Teutendorf Raiffe	06:23	18:38	6x	2x	4x	3x	/	120"	/	/	/
38	-	GE Gneversdorfer Weg - Priv allfähre - Wellenschlag	06:32	17:59	8x	4x	2x	4x	/	120"	/	/	/
39	-	ZOB - G.-Radbruch-Platz - Roter Hahn	04:55	20:40	30"	30"	30"	30"	1x	30"	/	60"	/
40	1	ZOB - Strandbahnhof - Timmendorf ZOB - Scharbeutz Bhf.	06:20	19:42	60"	60"	60"	60"	/	60"	/	60"	/
40	2	ZOB - Strandbahnhof	05:35	20:04	60"	/	60"	60"	/	60"	/	/	/

### Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten der Buslinien im städtischen ÖPNV (Stand Fahrplan 2013)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Unternehmen	Fahrtenangebot (Fahrplankontakt)									
			Mo - Fr					Sa		So		
			HVZ1 6-9h	NVZ 9-12h	HVZ2 12-15h	HVZ3 15-20h	SVZ 20-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h	
5912	Lübeck - Stockelsdorf - Ahrensböök - Gnissau	AK	60"	2x	60"	60"	1x	120"	/	4x	/	
5951	Lübeck - Pansdorf - Timmend. Strand - Haffkrug	AK	60"	60"	60"	60"	3x	60"	7x	60"	6x	
7650	Lübeck - Bad Segeberg (SCHNELLBUS)	AK	60"	60"	60"	60"	3x	60"	2x	120"	1x	
8130	Lübeck - Klein Wesenberg - Reinfeld	AK	60"	60"	60"	7x	/	/	/	/	/	
8150	Lübeck - Zarpfen - Pöhls	AK	60"	60"	60"	60"	/	4x	/	/	/	
8710	Lübeck - Ratzeburg - Mölln	AK	60"	60"	60"	60"	60"	120"	3x	120"	1x	
8131	Lübeck - Mönkhagen - Zarpfen - Reinfeld	Dahmetal	/	/	2x	/	/	/	/	/	/	
8720	Lübeck - Kastorf - Sandesneben - Trittau	Dahmetal	60"	60"	60"	60"	1x	7x	/	6x	/	
8741	Kronsforde - Berkenthin - Ratzeburg	Dahmetal	3x	1x	3x	1x	/	/	/	/	/	
8770	Kronsforde - Rondeshagen - Mölln	Dahmetal	5x	2x	5x	2x	/	/	/	/	/	
8771	Krummesse - Berkenthin	Dahmetal	4x	2x	6x	2x	/	/	/	/	/	
8780	Kronsforde - Sandesneben	Dahmetal	120"	120"	120"	120"	/	6x	/	/	/	
8781	Krummesse - Grinau	Dahmetal	2x	1x	3x	1x	/	/	/	/	/	
300	Lübeck - Selmsdorf - Dassow - Grevesmühlen	GBB	6x	2x	2x	4x	/	5x	/	1x	/	
300a	Lübeck - Selmsdorf - Schönberg	GBB	/	2x	/	2x	/	7x	/	6x	/	
301	Schlutup - Selmsdorf - Schönberg - Dassow	GBB	2x	/	/	/	/	/	/	/	/	
371	Privat Fähre - Klützn - Boltenhagen - Tarnowitz	GBB	/	1x	1x	2x	1x	5x	/	5x	/	
390	Eichholz - Herrsburg - Wahrsow - Schönberg	GBB	4x	/	4x	2x	/	/	/	/	/	

**Bedienungshäufigkeiten der Buslinien im Regionalverkehr (Stand Fahrplan 2013)**

## Hefte der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“

Stand: 05.01.2015

Heft 1	August	1986		Hotelstandortanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 2	Oktober	1986		Die Breite Straße	Tiefbauamt
Heft 3	Mai	1987	vergriffen	Fahrradverkehr	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 4	April	1987	vergriffen	Lastadie Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 5	Juni	1987	vergriffen	Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 6	Oktober	1987		Brunnen Breite Straße	Hochbauamt
Heft 7	Oktober	1987	vergriffen	Skandinavienkai - Hafenerweiterung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 8	März	1988	vergriffen	Hafen Lübeck-Schlutup	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 9	April	1988		Musik- und Kongreßhalle Rahmenkonzept	Hochbauamt
Heft 10	September	1988	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Raum- und Funktionsprogramm	Hochbauamt Stadtplanungsamt
Heft 11	Februar	1989		Ehemaliges Wertgelände auf dem Priwall Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 12	Februar	1989		Bahnhofsgebiet - Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 13	März	1989		Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988	Stadtplanungsamt
Heft 14	März	1989		Gestaltung Schragen/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren - Ergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 15	Januar	1999		Kronsforde Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 16	August	1989	vergriffen	Hafenentwicklungsplanung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 17	September	1989	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsprogramm	Hochbauamt
Heft 18	August	1989		„Roßmühle“ - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 19	Februar	1990	vergriffen	Baulückenbericht Teil I	Stadtplanungsamt
Heft 20	März	1990		Baulückenbericht Teil II	Stadtplanungsamt
Heft 21	Juli	1990	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsergebnisse	Hochbauamt
Heft 22	August	1990		Koberg - Realisierung Wettbewerb	Stadtplanungsamt
Heft 23	Juli	1990		Autofreie Innenstadt	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 24	Februar	1991		Baulücken in Lübeck - Dokumentation	Stadtplanungsamt
Heft 25	September	1990		Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 26	Februar	1991	vergriffen	Gr. Burgstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 27	Januar	1992		Krähenstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 28	Oktober	1992		Dankwartsgrube/Hartengrube - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt

Heft 29	April	1992		Koberg - Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 30	Januar	1999		Oberbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 31	September	1992		Brodten - Dorfbegehungsprotokoll	Stadtplanungsamt
Heft 32	April	1991		Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenanbau
Heft 33	Januar	1999		Beidendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 34	August	1991		Ostseeautobahn A 20	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 35	Dezember	1995		Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen	Stadtplanungsamt
Heft 36	November	1991	vergriffen	Hochschulstadtteil Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 37	Juni	1992		Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen städtebaulicher Sanierung	Stadtplanungsamt
Heft 38	August	1993		Autofreie Altstadt Band II	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 39	Juni	1992		Flächennutzungsplan 1990	Stadtplanungsamt
Heft 40	September	1992		100 Jahre Drehbrücke	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 41	März	1993		Fischergrube 54-70 Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 42	Oktober	1993		Steinrader Weg/Ziegelstraße Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 43	Februar	1993		Ehemalige Metallhütte Städtebauliches Leitbild	Stadtplanungsamt
Heft 44	Oktober	1993		Hochschulstadtteil Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 45	März	1993		Altstadtrand Travemünde Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 46	März	1993		Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich Standortbestimmung und Marktanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 47	April	1993	vergriffen	Park- und Ride-Konzept	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 48	September	1993		Walderseekaserne Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 49	Juni	1994		Nordtangente 100 Jahre Planungsgeschichte	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 50	Juni	1994		Nordtangente Projektbeschreibung und Planungsstand	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 51	Januar	1994		Nördliche Wallhalbinsel Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 52	Juli	1994		Wohnungsmarktprognose und Baulandbedarf 2000/ Wohnbaulandkonzept 2010	Stadtplanungsamt
Heft 53	Oktober	1994		Altstadtrand Travemünde Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt

Heft 54	Mai	1994		Wohnungsmarktprognose	Stadtplanungsamt
Heft 55	Oktober	1994		Ehemaliger Nutz- und Zuchtviehmarkt Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 56	Januar	1999		Blankensee Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 57	Juni	1995		Sporthallenbau Lübeck	Hochbauamt
Heft 58	August	1995		850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt	Wasser- und Hafenumbauamt
Heft 59	August	1995		Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen und Flächen entlang der unteren Trave	Wasser- und Hafenumbauamt
Heft 60	August	1995		Waldsee-Kaserne Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 61	Oktober	1995		Lübecker Markt Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 62	Mai	1996		Lübecker Markt Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 63	Januar	1997		Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 64	August	1997	vergriffen	RNVP 1997 Regionaler Nahverkehrsplan	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 65	Mai	1998		Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Wasser und Hafen
Heft 66	Mai	1998		St. Annen-Museum Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Bereich Hochbau
Heft 67	Januar	1999		Vorrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 68	Januar	1999		Wulfsdorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 69	März	1999		Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck	Fachbereichs-Controlling
Heft 70	Juni	1999		Travemünde 2010 Werkstattbericht zur Bürgerversammlung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 71	September	1999		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 72	Dezember	1999		Hochschulstadtteil Ergebnisse des Grün-Workshops	Bereich Stadtentwicklung
Heft 73	Dezember	1999		Genin Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 74	Dezember	1999		Schleusenstraße Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 75	Dezember	1999		Niederbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 76	Dezember	1999		Westlicher Altstadtrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave	Bereich Stadtentwicklung

Heft 77	Dezember	1999		Pöppendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 78	Dezember	1999		Ivendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 79	Dezember	1999		Teutendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 80	Februar	2000		Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck Kurzfassung	Bereich Verkehr
Heft 81			nicht erschienen	Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck Langfassung	Bereich Verkehr
Heft 82	September Oktober	2000 2000		Skandinavienkai - Umbau Anleger 6 A - Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren Hafenflächenerweiterung	Bereich Wasser und Hafen
Heft 83	November	2000		Groß-Steinrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 84	November	2000		Reecke Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 85	Dezember	2000		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 86	Februar	2001	vergriffen	Radverkehr Jahresbericht 1999/2000	Bereich Verkehr
Heft 87	September	2001		Westliche Randbebauung für den Lübecker Markt Bericht der Hansestadt Lübeck für die UNESCO	Bereich Stadtsanierung Bereich für Denkmalpflege
Heft 88	April	2002		Dorothea-Schlözer-Schule Umbau und Erweiterung Realisierungswettbewerb - Auslobung	Bereich Hochbau
Heft 89	Mai	2002		Travemünde Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 90	Juni	2002		Schlutupkai II – Terminalerweiterung West Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 91	Oktober	2002	vergriffen	Hudekamp Stadtteilerneuerungsprojekt	Fachbereich Kultur Fachbereich Stadtplanung
Heft 92	März	2003		Westlicher Altstadtrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Ausschreibung	Bereich Stadtsanierung
Heft 93	Januar	2004		Priwall Ferienhausanlage mit Marina und Freizeitinfrastruktur Gutachterverfahren	Bereich Stadtentwicklung
Heft 94	Januar	2005		2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 95	November	2006		Lübecker Friedhöfe Vorwerker Friedhof 100 Jahre 1907 – 2007	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 96	Mai	2007		Mitten in Lübeck Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2007	Bereich Stadtplanung

Heft 97	Mai	2007		„An der Obertrave“ Umgestaltung 2003 – 2007	Bereich Stadtplanung
Heft 98	Juli	2007		Lübeck St. Lorenz Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt	Bereich Stadtplanung
Heft 99	Juli	2007		Lübeck Buntekuh „Ideen für die Mitte“ Dokumentation des Beteiligungsverfahrens	Bereich Stadtplanung
Heft 100	Juli	2007		Lübecker Friedhöfe Burgtor-Friedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 101	Januar	2009		Lübecker Friedhöfe Friedhof Waldhusen	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 102	Januar	2009		Projekte 2003 – 2008	Fachbereich Planen und Bauen
Heft 103	März	2010		Lübecker Friedhöfe Ehrenfriedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 104	Dezember	2010		Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK	Bereich Stadtplanung
Heft 105	April	2011	nur digital	Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept	Bereich Stadtplanung
Heft 106	Mai	2011		Mobilitätsverhalten in Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 107	November	2011		Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“	Bereich Stadtplanung
Heft 108	November	2012		25 Jahre Welterbestadt	Bereich Stadtplanung
Heft 109	Juli	2013		Wohnungsmarktkonzept 2013	Bereich Stadtplanung
Heft 110	Oktober	2014		3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung